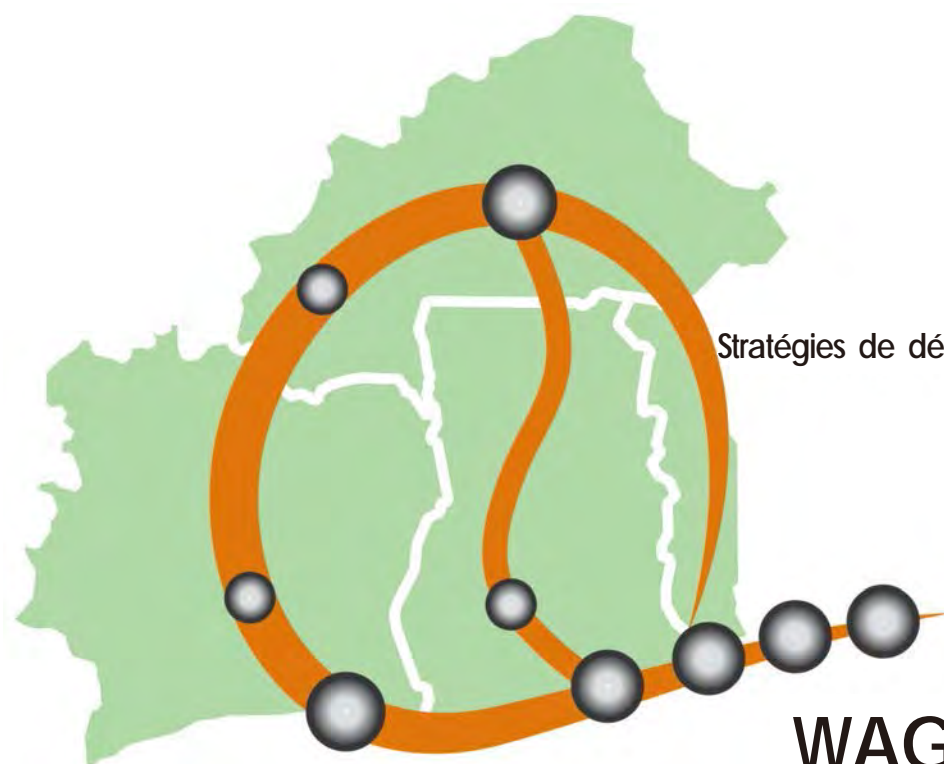


Département de l'Aménagement du Territoire Communautaire
et des Transports (DATC)
Commission de l'Union Economique et Monétaire
Ouest Africaine (UEMOA)

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



Rapport Final
Volume 1

Stratégies de développement sous-régionales

Mars 2018

WAGRIC-CACAO

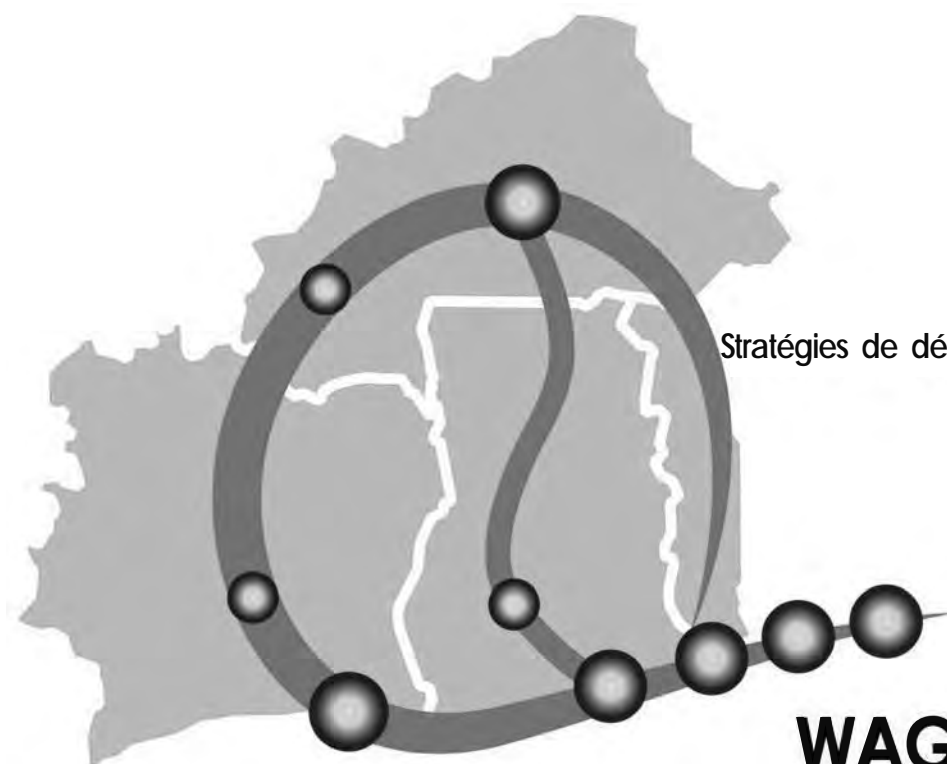
Agence Japonaise de Coopération Internationale (JICA)

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

EI
JR
18-030

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
Volume 1

Stratégies de développement sous-régionales

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

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

Rapport Final Volume 1

TABLE DES MATIÈRES

	<u>Page</u>
Table des Matières.....	i
Liste des Figures.....	viii
Liste des Tableaux.....	xii
Liste des Abréviations.....	xv
Résumé Exécutif.....	- 1 -

PARTIE I INTRODUCTION

Chapitre 1 Introduction.....	1-1
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
1.2 Contexte du Projet.....	1-2
1.3 Buts du Projet.....	1-2
1.4 Zones et corridors ciblés par l'étude.....	1-3
1.5 Organismes homoloques et structure de gestion du projet.....	1-4
1.6 Organisation du plan directeur CACAO.....	1-5
1.7 Composition du Rapport Final.....	1-5

PARTIE II DEVELOPPEMENT ET INTEGRATION DE LA SOUS-REGION

Chapitre 2 Examen de la Vision du Développement Sous-Régional et des Stratégies pour l'Afrique de l'Ouest.....	2-1
2.1 Aperçu de la CEDEAO et de l'UEMOA.....	2-1
2.1.1 L'Union Economique et Monétaire Ouest-Africaine (UEMOA).....	2-1
2.1.2 Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO).....	2-3
2.1.3 Relations entre la CEDEAO et l'UEMOA.....	2-3
2.1.4 Politiques Communes Sous-Régionales de la Commission de l'UEMOA et de la CEDEAO.....	2-4
2.2 Vision de Développement sous-régional.....	2-7
2.2.1 Mission et vision de l'UEMOA à l'horizon 2020.....	2-7
2.2.2 Vision de la CEDEAO 2020.....	2-7
2.3 Stratégies pour le Développement Sous Régional en Afrique de l'Ouest.....	2-8
2.3.1 Domaines Stratégiques pour la sous-région dans l'UEMOA.....	2-8
2.3.2 Stratégies de Base pour le Développement Sous-Régional dans l'espace de la CEDEAO.....	2-11

2.4	Examen du Schéma de Développement de l'espace Régional (SDER) de l'UEMOA	2-11
2.4.1	Les objectifs du SDER.....	2-11
2.4.2	Les phases du SDER.....	2-12
2.5	Situation actuelle et questions relatives à l'intégration de la Sous-région de l'Afrique de l'Ouest.....	2-12
2.6	Relation entre l'intégration économique sous-régionale, l'intégration spatiale et le développement des corridors.....	2-15
2.6.1	Concept de développement du corridor.....	2-15
2.6.2	Concept d'intégration spatiale sous-régionale	2-15
2.6.3	Concept d'intégration sous-régionale	2-16
2.6.4	Intégration économique sous-régionale et intégration spatiale sous-régionale	2-16
2.7	Vision future de la sous-région CACAO.....	2-17

PARTIE III STRATEGIES DE DEVELOPPEMENT SOUS-REGIONAL

Chapitre 3	Situation actuelle et nouvelles opportunités de développement de la sous-région CACAO	3-1
3.1	Situation économique et industrielle actuelle des quatre pays du CACAO.....	3-1
3.2	Situation des zones rurales intérieures des pays côtiers et des provinces du pays enclavé du CACAO.....	3-5
3.3	Résumé de la Situation Actuelle et Questions relatives au Développement Sous- Régional des Pays du CACAO	3-10
3.4	Analyse FFOM des Pays du Projet CACAO	3-12
3.5	Nouvelles opportunités de développement de la sous-région du CACAO.....	3-13
Chapitre 4	Stratégies de développement sous-régional pour les pays du CACAO.....	4-1
4.1	Objectif stratégique : cible du plan directeur.....	4-1
4.1.1	Introduction.....	4-1
4.1.2	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».....	4-2
4.1.3	Objectif stratégique	4-1
4.2	Problèmes de base identifiés dans les relations entre les secteurs économiques et le transport	4-2
4.2.1	Cercle vicieux des zones intérieures en matière de secteur économique et de transport : faibles relations géographiques et économiques entre les zones intérieures et côtières	4-2
4.2.2	Problème de base à prendre en compte dans le Plan Directeur.....	4-6
Chapitre 5	Scénario de croissance et principales stratégies.....	5-1
5.1	Scénario de croissance retenu pour traiter le problème de base	5-1
5.1.1	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	5-1
5.1.2	Comparaison des scénarios de croissance alternatifs.....	5-6
5.1.3	Scénario de croissance retenu.....	5-11

5.1.4	Trois groupes d'actions nécessaires (« trois boutons ») pour la réalisation du scénario de croissance retenu.....	5-11
5.2	Dix principales stratégies	5-11
5.2.1	Dix principales stratégies et quatre groupes de stratégies.....	5-11
5.2.2	Groupe 1 des principales stratégies : développement et promotion des secteurs économiques	5-12
5.2.3	Groupe 2 des principales stratégies : accroître la taille du marché côtier	5-17
5.2.4	Groupe 3 des principales stratégies : renforcer la connectivité entre les marchés côtiers et les zones intérieures.....	5-20
5.2.5	Groupe 4 des principales stratégies : Assurer un développement inclusif et durable.....	5-25

Chapitre 6 Cadre Socio-Economique et future structure spatiale de la sous-région CACAO 6-1

6.1	Cadre de la population.....	6-1
6.1.1	Populations actuelles des Pays de la CEDEAO.....	6-1
6.1.2	Populations futures.....	6-3
6.1.3	Cadre des Populations Futures des Pays de la CEDEAO y Compris les Pays du Projet CACAO.....	6-4
6.2	Cadre Économique	6-6
6.2.1	Cadre Economique Actuel des Pays du Projet CACAO.....	6-6
6.2.2	Formulation du Cadre Economique dans les Pays du Projet CACAO pour le Développement des Corridors	6-7
6.3	Future structure spatiale de la sous-région CACAO	6-15
6.3.1	Développement spatial grâce à l'intégration économique sous-régionale et au développement des corridors	6-15
6.3.2	Corridors économiques et de transport des corridors nord-sud	6-15
6.3.3	Principales villes régionales	6-16
6.3.4	Méga-région côtière de l'Afrique de l'Ouest (Méga-corridor économique côtier).....	6-19
6.3.5	Grandes agglomérations côtières.....	6-20

Chapitre 7 Stratégies de développement des Secteurs sous-régionaux pour les pays du CACAO 7-1

7.1	Introduction	7-1
7.2	Stratégies de développement des secteurs économiques sous- régionaux pour les pays du CACAO.....	7-1
7.2.1	Stratégies de développement au niveau sous-régional pour le secteur agricole.....	7-1
7.2.2	Stratégies de développement au niveau sous-régional pour le secteur de l'élevage	7-8
7.2.3	Stratégies de développement au niveau sous-régional pour le secteur de la pêche.....	7-17
7.2.4	Stratégies de développement au niveau sous-régional pour le secteur minier	7-21
7.2.5	Stratégies de développement au niveau sous-régional pour le secteur manufacturier	7-25
7.2.6	Stratégies de développement au niveau sous-régional pour le secteur des TIC.....	7-32
7.2.7	Stratégies de développement au niveau sous-régional pour les secteurs du pétrole et gaz	7-40
7.2.8	Stratégies de développement au niveau sous-régional pour le secteur de la promotion de l'investissement.....	7-42
7.3	Stratégies de développement sous-régional des secteurs d'infrastructures pour les pays du CACAO.....	7-48
7.3.1	Stratégies de développement au niveau sous-régional du secteur routier	7-48
7.3.2	Stratégies de développement au niveau sous-régional du secteur ferroviaire	7-74

7.3.3	Stratégies de développement au niveau sous-régional du secteur portuaire	7-84
7.3.4	Stratégies de développement au niveau sous-régional du secteur des logistiques	7-93
7.3.5	Stratégies de développement au niveau sous-régional du secteur du transport aérien	7-108
7.3.6	Stratégies de développement au niveau sous-régional du secteur de l'électricité	7-112
7.3.7	Stratégies de développement au niveau sous-régional du secteur des ressources en eaux	7-116

Rapport Final Volume 2

PARTIE IV PLAN DE DEVELOPPEMENT DU CORRIDOR DU BURKINA FASO

- Chapitre 8 Stratégies de Développement National pour le Burkina Faso**
- Chapitre 9 Stratégies de Développement du Corridor du Burkina Faso**
- Chapitre 10 Stratégies de Développement des Secteurs Economiques du Burkina Faso**
- Chapitre 11 Stratégies de Développement du Secteur des Infrastructures du Burkina Faso**
- Chapitre 12 Stratégies de Développement Urbain du Burkina Faso**
- Chapitre 13 Stratégies Développement Social du Burkina Faso**

PARTIE V PLAN DE DEVELOPPEMENT DU CORRIDOR DE LA COTE D'IVOIRE

- Chapitre 14 Stratégies National de Développement de la Côte d'Ivoire**
- Chapitre 15 Stratégies de Développement des Corridors de la Côte d'Ivoire**
- Chapitre 16 Stratégies de Développement des Secteurs Economiques de la Côte d'Ivoire**
- Chapitre 17 Stratégies de Développement des Secteurs d'Infrastructures de la Côte d'Ivoire**
- Chapitre 18 Stratégies de Développement Urbain de la Côte d'Ivoire**
- Chapitre 19 Stratégies du Développement Social de la Côte d'Ivoire**

PARTIE VI PLAN DE DEVELOPPEMENT DU CORRIDOR DU GHANA

- Chapitre 20 Stratégies nationales de développement du Ghana**
- Chapitre 21 Stratégies de Développement du Corridor du Ghana**
- Chapitre 22 Stratégies de Développement des Secteurs Économiques du Ghana**
- Chapitre 23 Stratégies de Développement des Secteurs de l'Infrastructure du Ghana**
- Chapitre 24 Stratégies de développement urbain du Ghana**

Chapitre 25 Stratégies de Développement Social pour le Ghana

PARTIE VII PLAN DE DEVELOPPEMENT DU CORRIDOR DU TOGO

Chapitre 26 Stratégies de Développement National du Togo

Chapitre 27 Stratégies de développement des corridors du Togo

Chapitre 28 Stratégies de Développement des Secteurs Economiques du Togo

Chapitre 29 Stratégies de Développement des Secteurs d'Infrastructures du Togo

Chapitre 30 Stratégies de Développement Urbain et Régional au Togo

Chapitre 31 Stratégies du Développement Social du Togo

PARTIE VIII EVALUATION ENVIRONNEMENTALE STRATEGIQUE (EES)

Chapitre 32 Evaluation Environnementale Stratégique (EES) du Burkina Faso

Chapitre 33 Evaluation Environnementale Stratégique (EES) de la Côte d'Ivoire

Chapitre 34 Evaluation Environnementale Stratégique (EES) du Ghana

Chapitre 35 Evaluation Environnementale Stratégique (ESS) du Togo

Rapport Final Volume 3

ANNEXE

- Annexe A** **Chaîne de valeur du secteur agricole et alimentaire**
- Annexe B** **Enquête et données relatives au Trafic**
- Annexe C** **Cartes du potentiel de développement des secteurs économiques et Cartes d'information des infrastructures du corridor**
- Annexe D** **Utilisation future générale des terres pour le corridor Abidjan-Lagos**
- Annexe E** **Planification des activités de l'étude**
- Annexe F** **Comptes rendus des réunions des parties prenantes pour l'EES**

LISTE DES FIGURES

CHAPTIRE 1

Figure 1.4.1	Pays membres du CEDEAO et quatre pays du projet	1-3
Figure 1.4.2	Les Quatre Pays et Corridors Internationaux dans la Zone d'Etude du Projet	1-3
Figure 1.5.1	Structure de gestion du Projet.....	1-5

CHAPTIRE 3

Figure 3.1.1	Taux de croissance effectif du PIB des quatre pays du CACAO (2000-2017).....	3-2
Figure 3.1.2	Évolution des importations des quatre pays du CACAO (2007 - 2013).....	3-3
Figure 3.1.3	Évolution du PIB par habitant des quatre pays du CACAO (2007-2014)	3-5
Figure 3.2.1	Zones intérieures des quatre pays du CACAO	3-6
Figure 3.2.2	Densité de population des quatre pays du CACAO selon les régions	3-7
Figure 3.2.3	Taux de pauvreté selon les régions administratives des quatre pays du CACAO	3-8
Figure 3.2.4	Villes des pays du CACAO peuplées de plus de 100 mille habitants.....	3-9
Figure 3.2.5	Mines à fort potentiel des quatre pays du CACAO	3-9
Figure 3.5.1	Perspectives d'évolution de la population urbaine dans le monde (1950-2050)	3-14
Figure 3.5.2	Consommation de viande et de poisson selon les revenus des quatre pays du CACAO (USD/an/ht)	3-15
Figure 3.5.3	Consommation de fruits et légumes selon les revenus (USD/an/ht).....	3-16
Figure 3.5.4	Consommation des produits laitiers selon les revenus (USD/an/ht).....	3-16

CHAPTIRE 4

Figure 4.2.1	Situation actuelle des infrastructures de transport existantes dans les pays du CACAO.....	4-4
Figure 4.2.2	Volume journalier moyen du trafic dans les quatre pays du CACAO (2015)	4-5

CHAPTIRE 5

Figure 5.1.1	Scénario de croissance alternatif N° 1 pour la sous-région WAGRIC-CACAO «Développement de corridors axé sur le marché sous-régional»	5-7
Figure 5.1.2	Scénario de croissance alternatif N° 2 pour la sous-région WAGRIC-CACAO «Développement des corridors orienté vers les marchés nationaux»	5-8
Figure 5.1.3	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»	5-9
Figure 5.2.1	Principales stratégies pour le Plan Directeur WAGRIC-CACAO.....	5-12
Figure 5.2.2	Quantité Moyenne Annuelle d'Exportation (2011-2016).....	5-17
Figure 5.2.3	Villes côtières accessibles depuis Abidjan en moins de 12 heures (2040)	5-20
Figure 5.2.4	Expansion des zones de service du transport combiné rail-route en établissant des ports secs multimodaux	5-22

CHAPTIRE 6

Figure 6.2.1	Croissance Economique Future des Pays du Projet CACAO durant la Période 2015-2020.....	6-7
--------------	--	-----

Figure 6.2.2	Part Moyenne des Investissements dans le PIB et Taux de Croissance Annuel du PIB dans la Période 2008-2014	6-8
Figure 6.2.3	Ratio du Rendement du Capital Incrémentiel: ICOR (2008-2014)	6-8
Figure 6.2.4	Croissance des PIB en tant que Cadre Economique des Pays du Projet CACAO.....	6-10
Figure 6.2.5	Total des PIB en tant que Cadre Economique dans les Pays du Projet CACAO.....	6-11
Figure 6.2.6	Croissance du PIB Régional au niveau de la CEDEAO	6-12
Figure 6.3.1	Structure spatiale à très long terme de la sous-région CACAO (au-delà de 2040).....	6-15
Figure 6.3.2	Corridors économique et de transport dans la sous-région CACAO	6-16
Figure 6.3.3	Future répartition démographique des principales villes des quatre pays du CACAO (2040)	6-19
Figure 6.3.4	Conception spatiale du corridor Abidjan-Lagos (mégapole du corridor côtier économique).....	6-21
Figure 6.3.5	Conception spatiale du Grand Abidjan.....	6-22
Figure 6.3.6	Conception spatiale du Grand Accra	6-22
Figure 6.3.7	Conception spatiale du Grand Lomé	6-23

CHAPITRE 7

Figure 7.2.1	Flux du haricot, des céréales et du riz dans la sous-région	7-2
Figure 7.2.2	Volume d'exportation du riz, maïs et soja par les pays de la sous-région en 2013	7-4
Figure 7.2.3	Flux d'animaux vivants au sein de la CEDEAO dont la valeur à l'exportation en USD (2012)	7-9
Figure 7.2.4	Quantité de viande de bœuf importée par les pays côtiers selon leur origine en 2014 ..	7-10
Figure 7.2.5	Consommation de poisson dans les principaux pays de l'Afrique de l'Ouest par segment en 2010.....	7-18
Figure 7.2.6	Ressources minières et minéralières potentiellement élevées pour le développement des chemins de fer dans les pays du CACAO	7-22
Figure 7.2.7	L'essentiel des Ressources Minéralières et Développement des Chemins de Fer.....	7-25
Figure 7.2.8	Flux de produits comme les produits alimentaires et de consommation quotidienne....	7-31
Figure 7.2.9	Flux de pièces et produits intermédiaires d'automobiles et de produits électroniques...	7-31
Figure 7.2.10	Abonnement téléphonique fixe (Unité: %, Axe de droite: dans le monde, Axe de gauche: autres).....	7-32
Figure 7.2.11	Abonnement aux services de téléphone mobile (Unité : %).....	7-33
Figure 7.2.12	Abonnement au large bande fixe (Unité :%, Axe de droite: dans le monde, Axe de gauche: autres).....	7-33
Figure 7.2.13	Usagers de l'Internet (Unité :%, Axe de droite: dans le monde, Axe de gauche: autres).....	7-34
Figure 7.2.14	Comparaison entre l'utilisation de l'Internet et l'abonnement au téléphone mobile	7-34
Figure 7.2.15	Comparaison de la situation des TIC au Burkina Faso, en Côte d'Ivoire et au Togo	7-35
Figure 7.2.16	Principaux réseaux de fibres optiques dans la sous-région.....	7-36
Figure 7.2.17	Image de la croissance du contenu numérique	7-38
Figure 7.2.18	Relation entre les objectifs et stratégies pour le secteur des TIC	7-40
Figure 7.2.19	Tracé du gazoduc de l'Afrique de l'Ouest (GAO).....	7-41
Figure 7.2.20	Investissements Directs Etrangers (IDE) dans les pays du CACAO	7-43
Figure 7.2.21	Afflux d'IDE dans les pays d'Afrique de l'Ouest entre 1970 et 2013.....	7-46
Figure 7.3.1	Conditions des routes existantes des pays du CACAO	7-50

Figure 7.3.2	Conditions routières des corridors en Côte d'Ivoire.....	7-51
Figure 7.3.3	Les goulots d'étranglement au niveau des vieux ponts sur les principaux Corridors.....	7-52
Figure 7.3.4	Etat de la maintenance des routes des Corridors	7-53
Figure 7.3.5	Situation du DBST	7-54
Figure 7.3.6	Etat des routes et situation de l'entretien.....	7-55
Figure 7.3.7	Sol stabilisé au ciment sur les routes du Togo.....	7-55
Figure 7.3.8	Modèle actuel du flux de trafic - total de tous les véhicules –.....	7-56
Figure 7.3.9	Modèle actuel du trafic -voitures particulières –	7-56
Figure 7.3.10	Modèle actuel du flux de Trafic - véhicules de fret –.....	7-57
Figure 7.3.11	Flux du fret centré sur les pays du CACAO	7-57
Figure 7.3.12	Volume quotidien du trafic sur les axes routiers	7-58
Figure 7.3.13	Structure des problèmes du secteur routier dans les pays du CACAO	7-59
Figure 7.3.14	Concept de développement graduel des routes générales en voies à grande vitesse	7-64
Figure 7.3.15	Projet de routes prioritaires à court terme.....	7-69
Figure 7.3.16	Projets de routes prioritaires à moyen terme	7-71
Figure 7.3.17	Projets de routes prioritaires à long terme	7-73
Figure 7.3.18	Etat actuel des infrastructures ferroviaires dans la sous-région su CACAO	7-74
Figure 7.3.19	Réseau Ferroviaire sur le Long Terme dans la Sous-Région du CACAO.....	7-78
Figure 7.3.20	Réseau ferroviaire à l'horizon 2040 dans les pays du CACAO.....	7-80
Figure 7.3.21	Les principales fonctions ferroviaires à l'horizon 2040 dans les pays du CACAO.....	7-81
Figure 7.3.22	Modèle du système de transport multimodal combinant le transport par chemin de fer et camions	7-81
Figure 7.3.23	Développement échelonné des réseaux ferroviaires.....	7-82
Figure 7.3.24	Développement des réseaux ferroviaires sur le court terme (2018-2025) dans le pays du CACAO.....	7-83
Figure 7.3.25	Développement des réseaux ferroviaires sur le moyen terme (2026-2033) dans les pays du CACAO.....	7-83
Figure 7.3.26	Développement des réseaux ferroviaires sur le long terme (2034-2040) dans les pays du CACAO.....	7-84
Figure 7.3.27	Tendance des volumes de fret du port d'Abidjan.....	7-85
Figure 7.3.28	Tendance des volumes de fret du port de Tema	7-85
Figure 7.3.29	Tendance des volumes de fret du port de Lomé	7-85
Figure 7.3.30	Composition du volume de fret dans les cinq ports des pays du CACAO	7-86
Figure 7.3.31	Volume du fret en transit des pays enclavés en provenance des trois principaux ports des pays du CACAO	7-86
Figure 7.3.32	Modèles du flux de trafic des camions chargés en provenance/ à destination des trois principaux ports des pays du CACAO	7-87
Figure 7.3.33	Volume des exportations et importations par corridor dans les pays du CACAO (2015)	7-96
Figure 7.3.34	Trafic routier transfrontalier des différents types de fret dans les pays du CACAO	7-95
Figure 7.3.35	Flux du fret dans la sous-région du CACAO.....	7-95
Figure 7.3.36	Détails des coûts d'importation (conteneur de 40 pieds) par corridor.....	7-98
Figure 7.3.37	Comparaison des coûts d'exportation des trois principaux corridors Nord-Sud	7-98
Figure 7.3.38	Coût des importations par capitale côtière (Conteneur de 40 pieds)	7-100
Figure 7.3.39	Coût des exportations par capitale côtière (conteneur de 20 pieds).....	7-100

Figure 7.3.40	Exemple de répartition des coûts de transport entre le transport de fret conteneurisé et le transport de fret en vrac (voie routière Abidjan-Ouagadougou).....	7-101
Figure 7.3.41	Principaux objectifs et stratégies du secteur des logistiques dans la sous-région du CACAO.....	7-107
Figure 7.3.42	Vols internationaux de longue distance reliant les pays du CACAO	7-109
Figure 7.3.43	Vols internationaux reliant les principales villes Africaines et les pays du CACAO ..	7-109
Figure 7.3.44	Vols dans la sous-région reliant les pays du CACAO	7-110
Figure 7.3.45	Réseaux Electriques Couvrant les Pays de la CEDEAO	7-113
Figure 7.3.46	Futurs flux d' électricité des réseaux des pays du CACAO.....	7-115
Figure 7.3.47	Les principaux fleuves et bassins fluviaux autour des pays du CACAO.....	7-116

LISTE DES TABLEAUX

CHAPTIRE 2

Tableau 2.1.1	Aperçu de la Politique et du Cadre Institutionnel de l'UEMOA	2-1
Tableau 2.1.2	Aperçu de la CEDEAO et de l'UEMOA	2-3
Tableau 2.1.3	État de l'intégration de la CEDEAO et de l'UEMOA par comparaison	2-4
Tableau 2.1.4	État d'Intégration des Politiques Communes de la CEDEAO et de l'UEMOA par comparaison	2-6
Tableau 2.1.5	Liste des principales politiques de la CEDEAO et de l'UEMOA.....	2-6
Tableau 2.5.1	Les Etapes de l'Intégration Economique Régionale	2-13

CHAPTIRE 3

Tableau 3.1.1	Populations à revenu moyen (4 dollars et plus dépensés par jour) et leur pourcentage (2011).....	3-2
Tableau 3.1.2	Pourcentage des produits agricoles et des ressources minières dans le total des exportations des pays du CACAO (2014)	3-3
Tableau 3.1.3	Volume des principales cultures commerciales des quatre pays du CACAO (2014).....	3-3
Tableau 3.1.4	Principaux articles d'importation des quatre pays du CACAO (2013)	3-4
Tableau 3.1.5	Volumes de production et d'importation du riz et taux d'autosuffisance des quatre pays du CACAO et des pays limitrophes	3-5
Tableau 3.1.6	Pourcentage de l'industrie manufacturière dans le PIB des quatre pays du CACAO (2014)	3-5
Tableau 3.1.7	Indice de développement humain (IDH) et taux de pauvreté des quatre pays du CACAO.....	3-5
Tableau 3.4.1	Analyse FFOM des Pays du CACAO	3-12
Tableau 3.5.1	Populations urbaines des quatre pays du CACAO	3-15

CHAPTIRE 4

Tableau 4.2.1	Population active employée dans l'industrie manufacturière des principales villes de la Côte d'Ivoire (1998)	4-5
Tableau 4.2.2	Nombre d'établissements industriels du secteur secondaire et de l'industrie manufacturière dans les régions comprenant les principales villes du Ghana	4-5

CHAPTIRE 5

Tableau 5.1.1	Produits locaux substituables aux importations et montants des importations dans les quatre pays du CACAO (2013, en USD)	5-5
Tableau 5.1.2	Secteurs économiques moteurs des pays du CACAO	5-5
Tableau 5.1.3	Comparaison des scénarios de croissance alternatifs	5-9
Tableau 5.2.1	Tarif extérieur commun pour les pays de la CEDEAO, y compris les pays de l'UEMOA	5-18

CHAPTIRE 6

Tableau 6.1.1	Populations, taux de croissance annuelle et densité de la population des pays de la CEDEAO.....	6-1
---------------	---	-----

Tableau 6.1.2	Prévision de la population future des Pays de la CEDEAO par l'ONU	6-2
Tableau 6.1.3	Cadre de la Population de la Sous-Région de la CEDEAO	6-3
Tableau 6.1.4	Populations futures des Pays de la CEDEAO suivants les deux scénarios alternatifs.....	6-4
Tableau 6.1.5	Cadre des Populations des Pays de la CEDEAO y Compris les Pays du Projet CACAO.....	6-5
Tableau 6.2.1	Taux de Croissance du PIB Réel Prévu à Moyen Terme au Burkina Faso	6-6
Tableau 6.2.2	Taux de Croissance du PIB Réel Prévu à Moyen Terme en Côte d'Ivoire	6-6
Tableau 6.2.3	Taux de croissance du PIB réel prévu à moyen terme au Ghana	6-6
Tableau 6.2.4	Taux de Croissance du PIB Réel Prévu à Moyen Terme au Togo	6-6
Tableau 6.2.5	Taux de Croissance des PIB (%) en tant que Cadre Economique dans les Pays du Projet CACAO	6-10
Tableau 6.2.6	PIB en tant que Cadre Economique dans les Pays du Projet CACAO.....	6-11
Tableau 6.2.7	Estimation du PIB dans la Région de la CEDEAO.....	6-11
Tableau 6.2.8	Changement des Structures Economiques au Burkina Faso	6-12
Tableau 6.2.9	Changement des Structures Economiques en Côte d'Ivoire	6-13
Tableau 6.2.10	Changement des Structures Economiques au Ghana	6-13
Tableau 6.2.11	Changement des Structures Economiques au Togo	6-14
Tableau 6.2.12	PIB Futurs par Capita dans les Pays du CACAO	6-14
Tableau 6.3.1	Populations futures des principales villes des quatre pays du CACAO	6-17
Tableau 6.3.2	Population future des principales villes le long du corridor Abidjan-Lagos (2040).....	6-19

CHAPITRE 7

Tableau 7.2.1	Exportations des principales cultures de rente destinées vers les marchés internationaux et les principales destinations d'exportation en 2013	7-1
Tableau 7.2.2	Exportations et principales destinations d'exportation des cultures vivrières pour les marchés de l'Afrique de l'Ouest en 2013	7-2
Tableau 7.2.3	Quantité et valeur du riz et du sucre importés en 2013.....	7-3
Tableau 7.2.4	Objectif d'augmentation du taux de transformation et d'échange des principales cultures de rente en 2013.....	7-4
Tableau 7.2.5	Viande importée par pays en 2013 (Poids net en tonnes / Valeur commerciale en USD)	7-10
Tableau 7.2.6	Quantité de poisson consommée dans les pays de la CEDEAO.....	7-17
Tableau 7.2.7	Part de la consommation et importation de poissons dans les pays du CACAO en 2013	7-18
Tableau 7.2.8	Quantité de poissons importée en Afrique de l'Ouest	7-19
Tableau 7.2.9	Quantité de poissons consommée par habitant et par pays en 2013	7-21
Tableau 7.2.10	Contribution économique du secteur minier dans les pays du CACAO.....	7-22
Tableau 7.2.11	Réserves et ressources minérales et prévisions de production des grandes mines.....	7-23
Tableau 7.2.12	Produit Intérieur Brut des secteurs manufacturier et secondaire des pays du CACAO.....	7-26
Tableau 7.2.13	Informations de base sur le secteur manufacturier des pays du CACAO.....	7-26
Tableau 7.2.14	Institutions en rapport avec le secteur manufacturier dans les pays du CACAO	7-27
Tableau 7.2.15	Politiques, plans et programmes de développement existants pour le secteur manufacturier dans les pays du CACAO.....	7-27
Tableau 7.2.16	Problèmes et défis dans le secteur manufacturier des pays du CACAO	7-28

Tableau 7.2.17	Sous-secteurs prioritaires dans les pays du CACAO.....	7-29
Tableau 7.2.18	Aperçu des zones industrielles et des zones franches dans les pays du CACAO	7-29
Tableau 7.2.19	Situation des TIC : comparaison des pays du CACAO	7-35
Tableau 7.2.20	Sommaire des organismes gouvernementales en charge de la promotion des investissements.....	7-44
Tableau 7.2.21	Sommaire des incitations fiscales fournies par les Codes d'Investissement des pays du CACAO	7-45
Tableau 7.2.22	Classement des pays du CACAO dans «Doing Business» (2014/2015)	7-47
Tableau 7.3.1	Profil des routes et du trafic des corridors	7-49
Tableau 7.3.2	Ratio des routes revêtues composant les grands Corridors au Ghana.....	7-50
Tableau 7.3.3	Projets de routes prioritaires à court terme	7-69
Tableau 7.3.4	Projets de routes prioritaires à moyen terme	7-72
Tableau 7.3.5	Projets de routes prioritaires à long terme	7-73
Tableau 7.3.6	Etat Actuel des Infrastructures Ferroviaires des Pays du CACAO.....	7-75
Tableau 7.3.7	Questions relatives au développement ferroviaire dans les pays du CACAO	7-76
Tableau 7.3.8	Infrastructures portuaires actuelles et la connectivité avec le transport vers l'arrière-pays, dans les pays du CACAO.....	7-85
Tableau 7.3.9	Situation actuelle et futurs plans des terminaux à conteneurs dans les pays du CACAO.....	7-90
Tableau 7.3.10	Tableau des services à valeur ajoutée visant l'accroissement des services à la clientèle et la compétitivité portuaire	7-92
Tableau 7.3.11	Liste des projets pour le développement portuaire des pays du CACAO.....	7-92
Tableau 7.3.12	Trafic transfrontalier quotidien dans la région (TMJA) en 2015.....	7-94
Tableau 7.3.13	Comparaison de l'Indice de Performance Logistique (IPL) des pays de l'Afrique de l'Ouest (2016, 2014, 2010).....	7-97
Tableau 7.3.14	Comparaison des coûts d'importation des marchandises (Conteneur ou vrac)	7-97
Tableau 7.3.15	Comparaison des coûts entre le transport routier et le transport ferroviaire le long du corridor Abidjan-Ouagadougou.....	7-101
Tableau 7.3.16	Harcèlement routier sur les trois principaux corridors Nord-Sud (Fret à l'importation)	7-102
Tableau 7.3.17	Nombre de passagers annuels au départ et à l'arrivée dans les quatre principaux aéroports des pays du CACAO.....	7-110
Tableau 7.3.18	Equilibre entre la demande et offre d'électricité dans la sous-région du CACAO, en 2014.....	7-112
Tableau 7.3.19	Les principaux bassins fluviaux autour des pays du CACAO.....	7-117
Tableau 7.3.20	Potentiel des ressources en eau dans les pays du CACAO	7-118
Tableau 7.3.21	Potentiel des ressources en eau par habitant dans les pays du CACAO	7-118
Tableau 7.3.22	Capacité totale des réservoir et taux de renouvellement.....	7-118

LISTE DES ABREVIATIONS

Abréviation	Français	Anglais
ACA	Alliance Africaine du Cajou	African Cashew Alliances
ADCI	Association des Démobilisés de Côte d'Ivoire	-
AFD	Agence Française de Développement	-
AGEDI	Agence pour la Gestion et le Développement des Infrastructures Industrielles	-
AGEROUTE	Agence de Gestion des Routes	-
AGETUR	Agence d'Execution des Travaux Urbains	-
AGI	Association des Industries du Ghana	Association of Ghana Industries
ALE	Accords de libre échanges de Zone	-
ANAC	Agence Nationale de l'Aviation Civile	-
ANDE	Agence Nationale de l'Environnement	-
ANECI	Agence Nationale de l'Eau de Côte d'Ivoire	-
ANGE	Agence Nationale pour la Gestion de l'Environnement	-
ANPTIC	Autorité Nationale pour la Promotion des TIC	-
ANSUT	Agence de Nationale du Service Universel des Telecommunications	-
APD	Aide publique au développement	-
APESS	Association pour la Promotion de l'Elevage au Sahel et en Savane	-
API-BF	Agence de Promotion des Investissements du Burkina Faso	-
API-ZF	Agence de Promotion des Investissements et des Zones Franches	-
ARCEP	Autorité de Régulation des Communications Electroniques et des Postes	-
ART&P	Autorité de Régulation des Télécommunications et des Postes	-
ASYCUDA++	-	Automated System for Customs Data
ATP	Parc Technologique d'Ashanti	Ashanti Technology Park
ATP	Promotion du commerce et de l'agrobusiness	Agribusiness and Trade Promotion
BAD	Banque Africaine de Développement	-
BADEA	Banque Arabe pour le Développement Economique en Afrique	-
BCEAO	Banque Centrale des Etats de l'Afrique de l'Ouest	-
BCF	Milliards de Pieds Cubiques	Billion Cubic Feet
BCM	Milliards de Mètre Cube	Billion Cubic Meter
BDC	Compagnies de Distribution en Vrac	Bulk Distribution Companies
BEP	Baril équivalent pétrole	-
BID	Banque Islamique de Développement	-
BOAD	La Banque Ouest Africaine de Développement	-
BOOT	Construire-Posséder-exploiter-transférer	Build–Own–Operate–Transfer
BOST	-	Bulk Oil Storage and Transportation Company Ltd.
BOT	Construire-exploiter-transférer	Build-Operate-Transfer
BPO	Externalisation des Processus D'affaires	Business Process Outsourcing
bpsd	Barils par jour	barrel per stream day
BSCF	Milliards de Normes de Pieds Cubique	Billion Standard Cubic Feet
BUNEE	Bureau National des Evaluations Environnementales	-
CBC	Conseil Burkinabé des Chargeurs	-

Abréviation	Français	Anglais
CCGT	Turbine à gaz à cycle combiné	Combined Cycle Gas Turbine
CCI	Chambre de Commerce et d'Industrie ivoirienne	-
CDU	Centre de distribution urbaine	-
CEB	Communauté Électrique du Bénin	-
CEDEAO	Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest	Economic Community of West African States
CEET	Copagnie Énergie Électrique du Togo	-
CEFORE	Centre de Formalités des Entreprises	-
CEPICI	Centre de Promotion des Investissements en Côte d'Ivoire	-
CFT	Chemins de Fer du Togo	-
CGECI	Confederation General des Enterprises de Côte d'Ivoires	-
CIE	Compagnie Ivoirienne d'Electricité	-
CNCT	Conseil National des Chargeurs du Togo	-
COFENABVI	Confédération des Fédérations Nationales de la Filière Bétail et Viande	-
CPC	Comité de Pilotage Conjoint	-
CPCS	Cadre permanent de coordination et de suivi	-
CSIR	Conseil pour la recherche scientifique et industrielle	Council for Scientific and Industrial Research
CSLP	Cadre Stratégique de Lutte contre la Pauvreté	-
CTCS	Comité Technique Conjoint de Suivi	-
DAEP	Direction de l'Approvisionnement en Eau Potable	-
DAES	Direction des Services de Vulgarisation Agricole	Directorate of Agricultural Extension Services
DAFP	Direction des Affaires Administratives et Financières	-
DAHA	Direction des Aménagements Hydro-Agricoles	-
DANIDA	Agence Danoise de Développement International	Danish International Development Agency
DAP	Direction de l'Aquaculture et des Pêches	-
DATC	Département de l'Aménagement du Territoire Communautaire et des Transports	-
DB	Faire des affaires	Doing Business
DBST	Traitement de surface double	Double Bituminous Surface Treatment
DDO	-	Diesel Distillate Oil
DFO	-	Diesel Fuel Oil
DFR	Département des routes de desserte du Ghana	Department of Feeder Roads
DGADI	Direction Générale des Aménagements et du Développement de l'Irrigation	-
DGAHDI	Direction Général des Aménagements Hydrauliques et du Développement de l'Irrigation	-
DGDRME	Directeur Général du Développement Rural et de la Maîtrise de l'Eau dans le domaine agricole	-
DGESS	Directeurs Généraux des Etudes Statistiques et Sectorielles	-
DGI	Direction Générale de l'Industrie	-
DGPA	Direction Générale des Productions Animales	-
DGPER	Direction Générale de la Promotion de l'Économie Rurale	-
DGPV	Direction Générale des Productions Végétales	-
DGRE	Direction Générale des Ressources en Eau	-
DHC	Hydrocraquage	-

Abréviation	Français	Anglais
DMU	Diesel de Multiple Unit	Diesel Multiple Unit
DRH	Direction des Ressources Humaines	-
DSV	Direction des Services Vétérinaires	-
DSV	Distillation	-
DUR	Département des routes urbaines du Ghana	Department of Urban Roads
EATP	Promotion de l'agrobusiness et du commerce étendue en Afrique de l'Ouest	Extended West Africa Agribusiness and Trade Promotion
ECG	Compagnie ghanéenne d'électricité	Electricity Company of Ghana
ECOWAP	Agriculture régionale dans la politique de l'Afrique de l'Ouest	ECOWAS Agricultural Policy
ECOWAS	Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest	Economic Community of West African States
EEEOA (WAPP)	Système d'Echanges d'Energie Electrique Ouest Africain	West Africa Power Pool
EES	Evaluation Environnementale Stratégique	-
E/F	Etude de Faisabilité	-
E-GOV	e-Gouvernance	-
EIE	Évaluation des Impacts Environnementaux	-
EMC	Enquête Multisectorielle Continue	-
ENV	Enquête sur le Niveau de Vie des Ménages	-
EPA	Agence de protection de l'environnement du Ghana	Environmental Protection Agency
EPZ	Zone de Transformation des Produits d'Exportation	Export Processing Zone
ESATIC	l'Ecole Supérieure Africaine des Technologies de l'Information et de la Communication	-
ESOP	Entreprises de Service et Organisation de Producteurs	-
EVP	Équivalent Vingt Pieds	-
FAO	Organisation des Nations unies pour l'alimentation et l'agriculture	Food and Agriculture Organization of the United Nations
FASDEP	Politique de développement du secteur alimentation et Agricole	Food and Agriculture Sector Development Policy
FBCF	Formation Brute de Capital Fixe	-
FCFA	Francs de la Communauté Financière Africaine	-
FEED	-	Front End Engineering Design
FER-B	Fonds d'Entretien Routier du Burkina Faso	-
FIDA (IFAD)	Fonds International de Développement Agricole	International Fund for Agricultural Development
FIRCA	Fonds Interprofessionnel pour la Recherche et le Conseil Agricoles	-
FMI (IMF)	Fonds monétaire international	International Monetary Fund
FONGTO	Fédération des Organisations Non-Gouvernementales du Togo	-
FPSO	Unité flottante de production, de stockage et de Déchargement	Floating Production Storage and Offloading
FSRU	Unité flottante de stockage et de re-gaséification	Floating Storage and Regasification Unit
GACL	-	Ghana Airport Company Limited
GAMA	Zone métropolitaine du Grand Accra	Greater Accra Metropolitan Area
GAO (WAGP)	Gazoduc de l'Afrique de l'Ouest	West Africa Gas Pipeline
GAP	Bonnes pratiques agricoles	Good Agricultural Practices
GASIP	Programme d'investissement agricole du Ghana	Ghana Agriculture Sector Investment Programme
GASSCOM	Association ghanéenne des Logiciels et des sociétés de	Ghana Association of Software and IT Services Companies

Abréviation	Français	Anglais
	services utilisatrices des TI	
GCAP	Projet d'agriculture commercial du Ghana	Ghana Commercial Agriculture Project
GCNet	Ghana Réseau communautaire Services Limited	Ghana Community Network Services Limited
GCRAI	Groupe Consultatif pour la Recherche Agricole Internationale	Consultative Group on International Agricultural Research
GDT	Gestion de la demande en transport	-
GEPA	Autorité Gnahéenne de Promotion de l'Exportation	Ghana Export Promotion Authority
GESTOCI	Société de Gestion des Stocks Pétroliers de Côte d'Ivoire	-
GFZB	Bureau Ghanéen de la Zone Franche	Ghana Free Zones Board
GHA	Autorité des autoroutes du Ghana	Ghana Highway Authority
GHACEM	-	Ghana Cement Company Ltd.
GHS	Cedi ghanéen	Ghanaian Cedi
GIDA	Autorité ghanéenne en charge de la promotion de l'irrigation	Ghana Irrigation Development Authority
GIPC	Centre de Promotion des Investissements du Ghana	Ghana Investment Promotion Centre
GIRE	Gestion Intégrée des Ressources en Eau	-
GIZ	Société allemande pour la coopération internationale	German Corporation for International Cooperation (<i>Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit</i>)
GJT	Terminal de jubilé d'or	Golden Jubilee Terminal
GLSS6	Enquête sur les normes de vie au Ghana Round 6	Ghana Living Standards Survey Round 6
GM	Général Mortiers Locomotive Group	General Mortars Locomotive Group
GNC	Gaz Naturel Comprimé	-
GNGC	-	Ghana National Gas Company
GNL	Gaz naturel liquéfié	-
GNPC	Corporation pétrolière nationale Ghana	Ghana National Petroleum Corporation
GOIL	-	Ghana Oil Company Ltd.
GOSTIC	Groupement des Operateurs de sector des Technologies de l'Information de Cote d'Ivoire	-
GPHA	Autorité des Ports du Ghana	Ghana Ports and Harbors Authority
GPL	Gaz de Pétrole Liquéfié	-
GPP	Usine de traitement de gaz	Gas Processing Plant
GPRS II	Stratégie de Croissance et de Réduction de la Pauvreté 2006-2009	Growth and Poverty Reduction Strategy 2006-2009
GPS	Système mondial de positionnement	Global Positioning System
GRCL	-	Ghana Railway Company Limited
GRDA	Autorité de développement des chemins de fer du Ghana	Ghana Railway Development Authority
GRF	-	Ghana Road Fund
GRIDCo	-	Ghana Grid Company Limited
GSA	Autorité des expéditions du Ghana	Ghana Shippers Association
GSGDA	Programme d'Action du Ghana pour la croissance et le développement partagés	Ghana Shared Growth and Development Agenda
GSGDA II	Programme d'Action du Ghana pour la croissance et le développement partagés 2014-2017	Ghana Shared Growth Development Agenda II 2014-2017
GSS	Service des statistiques du Ghana	Ghana Statistical Services
GWCL	Office ghanéen de l'eau	Ghana Water Company Limited
ICAT	Institut de Conseil et d'Appui Technique	-

Abréviation	Français	Anglais
ICD	Dépôts intérieurs de conteneurs	Inland Container Depot
IDE	Investissement direct étranger	-
IFG-TG	International Fertilizers Group-Togo	-
IG	Inspection Générale	-
INERA	Institut National de l'Environnement et de Recherches Agricoles	-
INS	Institut National de la Statistique	-
INSD	Institut National de la Statistique et de la Demographie	-
IOC	-	International Oil Companies
IPP	Indépendante de production d'électricité	Independent Power Producer
ISRT	Transport routier inter-état de marchandises	Inter-State Road Transit
ITC	Centre du Commerce International	International Trade Centre
ITES	Secrétariat des TIC; des Services liés aux TI	IT Enabled Services Secretariat
ITU	Union internationale des télécommunications	International Telecommunication Union
JICA	Agence Japonaise de Coopération Internationale	Japan International Cooperation Agency
KACE	Excellence Kofi Annan Spécialisé en TIC	Kofi Annan Centre of Excellence in ICT
kV	kilo Volt	-
LCO	Pétrole Brut Léger	Light Crude Oil
LCT	Terminal à Conteneurs de Lomé	Lomé Container Terminal
LNG	Gaz naturel liquéfié	Liquefied Natural Gas
LPG	Gaz de pétrole liquéfié	Liquefied Petroleum Gas
MAEH	Ministère de l'Agriculture, de l'Elevage et de l'Hydraulique	-
MAHRA	Ministère de l'Agriculture, de l'Hydraulique et des Ressources Halieutiques former MARHASA	-
MARHASA	Ministère de l'Agriculture, des Ressources Hydrauliques, de l'Assainissement et de la Sécurité Alimentaire	-
MCLAU	Ministère de la Caonstruction, du Logement de l'Assainissement et de l'Urbanisme	-
MCM	Millions de Mètres Cubes	Million Cubic Meter
MDENP	Ministère du Développement de l'Economie Numérique et des Postes	-
MEAHV	Ministère de l'Eau, de l'Assainissement et de l'Hydraulique Villageoise (ancien MAEH)	-
MEF	Ministère de l'Économie et des Finances	-
MER	Ministère de l'Équipement Rural (ancien MAEH)	-
METASIP	Plan sectoriel agricole à moyen terme	Medium Term Agriculture Sector Investment Plan
MICA	Ministère de l'Industrie, du Commerce et de l'Artisanat	-
MIDT	Ministère des Infrastructures, du Désenclavement et des Transports	-
MIE	Ministère des Infrastructures Economiques	-
MIM	Ministère de l'Industrie et des Mines	-
MINAGRI	Ministère de l'Agriculture	-
MINESUDD	Ministère de l'Environnement, de la Salubrité Urbaine et du Développement Durable	-
MIRAH	Ministère des Ressources Animales et Halieutiques	-
MIT	Ministère des Infrastructures et des Transports	-
MLGRD	Ministère de l'Administration Locale et du Développement Rural	Ministry of Local Government and Rural Development
mmcf/d	Million de pieds cubes par jour	million cubic feet per day

Abréviation	Français	Anglais
MMDAs	Assemblées Métropolitaines, Municipales, et de District	Metropolitan, Municipal and District Assemblies
MME	Ministère des Mines et de l'Energie	-
MMET	Ministère des Mines et de l'Energie au Togo	-
MMscfd	Million de pieds cubes standard par jour	Million standard cubic feet per day
MOC	Ministère de la Communication du Ghana	Ministry of Communication
MoF	Ministère des Finances du Ghana	Ministry of Finance
MOFA	Ministère de l'Alimentation et de l'Agriculture du Ghana	Ministry of Food and Agriculture
MoFEP	Ministère des Finances et de la Planification Économique du Ghana	Ministry of Finance and Economic Planning
MOP	Ministère de l'énergie du Ghana	Ministry of Power
MoT/MOT	Ministère des Transports du Ghana	Ministry of Transport
MPARH	Ministère de la Production Animale et des Ressources Halieutiques	-
MPE	Ministère du Pétrole et de l'Energie	-
MPEN	Ministère de la Poste et de l'Economie Numérique	-
MPTIC	Ministère des Postes et des TIC	-
MRA	Ministère des Ressources Animales	-
MRH	Ministère chargé des Routes et des Autoroutes du Ghana	Ministry of Roads and Highways
MTA	-	Mahogany, Teak, and Akasa
MTMUSR	Ministère des Transports, de la mobilité Urbaine et de la Sécurité Routière	-
MTADP	Programme de développement agricole à moyen terme	Medium Term Agricultural Development Programme
MTI	Ministère du Commerce et de l'Industrie du Ghana	Ministry of Trade and Industry
MW	Mega Watt	-
MWRWH	Ministère des Ressources en Eau, des Travaux et du Logement	Ministry of Water Resources, Works and Housing
NDA	Autorité de développement du Nord	Northern Development Authority
NDP	Plan National de Développement	National Development Plan
NDPC	Commission Nationale pour la Planification du Développement	National Development Planning Commission
NEDCo	Nord Electric Company de distribution	Northern Electric Distribution Company
NITA	Nationale des Technologies de l'Information	National IT Agency
NPA	Autorité Pétrolière Nationale	National Petroleum Authority
NSEZ	Zone écologique de la savane au nord	Northern Savannah Ecological Zone
NWP	Politique nationale de l'eau	National Water Policy
OACI	Organisation de l'aviation civile internationale	International Civil Aviation Organization
ODD (SDG)	Objectifs de développement durable	Sustainable Development Goals
OFID	Fonds OPEP pour le développement international	OPEC Fund for International Development
OHADA	L'Organisation pour l'Harmonisation en Afrique du Droit des Affaires	-
OMC (WTO)	Organisation mondiale du commerce	World Trade Organization
OMD	Objectifs du millénaire pour le développement	-
OMS	Organisation Mondiale de la Santé	-
ONATEL	Office national des télécommunications	-
ONDR	Office National de Développement de la Riziculture	-
ONEA	Office National de l'Eau et l'Assainissement	-

Abréviation	Français	Anglais
ONEP	Office of National de l'Eau Potale	-
ONG	Organisation non gouvernementale	-
OTRAF	Organisation des Transporteurs Routiers du Burkina	-
PAA	Port Autonome d'Abidjan	-
PACITR	Programme d'Actions Communautaire des Infrastructures et du Transport Routiers	-
PADAT	Projet d'Appui au Développement Agricole du Togo	-
PAFASP	Programme d'Appui aux Filières Agro Sylvo Pastorales	-
PANGIRE	Plan d' Action National de Gestion Intégrée des Ressources en Eau	-
PAL	Port Automome de Lomé	-
PAM	-	Pan African Minerals Ltd.
PANSEA	Plan d'Actions National pour le Secteur de l'Eau et de l'Assainissement	-
PAPISE	Plan d'Action et Programme d'Investissements du Secteur Elevage	-
PAPSA	Projet d'Amélioration de la Productivité agricole et de la Sécurité Alimentaire	-
PASA	Projet d'Appui au Secteur Agricole	-
PAUT	Projet d'Amenagement Urbain du Togo	-
PC	-	Pre-stressed Concrete
PCESA	Programme de Croissance Économique dans le Secteur Agricole	-
PCJ	Postes de Contrôle Juxtaposés	-
PDIS	Programme de Développement Intégré de la vallée de Samendéni	-
PDRI-Mô	Projet de Développement Rural Intégré en plain Mô	-
PEA	Population économiquement active	-
PEC	Politique Energétique Commune	-
PER	Programme Economique Régional	-
PERC	Politique en matière d'énergies renouvelables de la CEDEAO	-
PET	polytéréphtalate d'éthylène	-
PETROCI	Société Nationale d'Opérations Pétrolières de Côte d'Ivoire	-
PIC	Politique Industrielle Commune	-
PLANGIRE	Plan d'Actions National de Gestion Intégrée des Ressources en Eau	-
PME	Petites et moyennes entreprises	-
PMI	Petites et moyennes industries	-
PND	Plan National de Developpement	-
PNIASA	Programme National d'Investissement Agricole et de Sécurité Alimentaire	-
PNPER	Projet National de Promotion de l'Entreprenariat Rural	-
PNRMN	Programme National de Restructuration et de Mise à Niveau	-
PNSR	Programme National du Secteur Rural	-
POSCIA	Politique Sectorielle du Commerce, de l'Industrie, et de l'Artisanat	-
PPA	Politique de Promotion de l'Artisanat	-
PPAAO	Programme de Productivité Agricole en Afrique de l'Ouest	-
PPCB	Projet Pôle de Croissance de Bagré	-
PPCS	Projet Pôle de Croissance du Sahel	-
PPP	Partenariat Public-Privé	-
PPTE	Pays pauvres très endettés	

Abréviation	Français	Anglais
PRODAT	Projet de Développement des Agropoles au Togo	-
ProDRA	Programme du Développement Rural Agricole	-
PSDPA	Plan Strategique de Developpement de l'Elevage, de la Peche et de l'Aquaculture	-
PTA	Zone d'échanges commerciaux préférentiels	Preferential Trade Area
PTF	Partenaires techniques et financiers	-
PUD	Plan d'Urbanisme Directeur	-
PUd	Plan d'urbanisme de detail	-
RF	Fonds Routier du Ghana	Road Fund
RGPH	Recensement Général de la Population et de l'Habitat	-
RN	Routes National	-
SADA	Autorité de développement accéléré de la Savane	Savannah Accelerated Development Authority
SAFER	Société Autonome de Financement de l'Entretien Routier	-
SAZOF	Compagnie de Gestion des Zones Franches	-
SBST	Traitement de surface simple	Single Bituminous Surface Treatment
SCADD	Stratégie de Croissance Accélérée et de Développement Durable	-
SCAPE	Stratégie de Croissance Accélérée et de Promotion de l'Emploi	-
SDAU	Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme	-
SDER	Schéma de Développement de l'Espace Régional	-
SDU	Schéma Directeur d'Urbanisme	-
SDUGA	Schéma Directeur d'Urbanisme du Grand Abidjan	-
SGN	-	Sankofa-Gye Nyame
SIPF	Société Ivoirienne de Gestion du Patrimoine Ferroviaire	-
SIR	Société Ivoirienne de Raffinage	-
SITARAIL	Société internationale de transport africain par rail	-
SMB	Société Multinationale de Bitumes	-
SNAT	Stratégie Nationale d'Aménagement du Territoire	-
SNCT	Nouvelle Société Cotonnière du Togo	-
SNDCV	Strategie Nationale de Developpement des Cultures Vivrieres Autres Que le Riz	-
SNDI	Société Nationale de Développement Informatique	-
SNDR	Stratégie Nationale Revisee de Développement de la Filiere Riz	-
SNPT	Société National Phosphate Togo	-
SODECI	Société de Distribution d'Eau de la Côte d'Ivoire	-
SODEMI	Société pour le Developpement Minier de la Côte d'Ivoire	-
SODEXAM	Société d'Exploitation de Développement Aeroportuaire Aéronautique Météo	-
SODIGAZ	Société de Distribution de Gaz au Togo	-
SONABEL	Société Nationale d'électricité du Burkina	-
SONABHY	Société Nationale Burkinabè d'Hydrocarbures	-
SOPAFER-B	Société de Genstion du Patrimoine Ferroviaire du Burkina	-
SP-EAU	Société de Patrimoine Eau et Assainissement en Milieu Urban et Semi-Urban	-
SP-PAGIRE	Secrétariat Permanent du Plan d'Action pour la Gestion Intégrée des Ressources en Eau	-
STI	Systèmes de transport intelligents	-

Abréviation	Français	Anglais
SYVLIE	Système Virtuel de liaison des opérations d'Importation et d'Exportation	-
TBD	Etre determine	To be determined
TdR	Termes de Référence	-
TEN	-	Tweneboa, Enyenra & Ntomme
TEU	Équivalent vingt pieds	Twenty-foot Equivalent Unit
TIC	Technologie de l'Information et de la communication	-
TMJA	Trafic Moyen Journalier Annuel	-
TOR	-	Tema Oil Refinery Limited
TRIE	Tansit routier inter-États	-
TVA	Taxe sur la Valeur Ajoutée	-
UEMOA	Union Economique et Monétaire Africaine	-
USAID	-	United States Agency for International Development
USD	Dollars américain	US Dollar
UTE	Unité de Traitement d'Eau	-
VALCO	-	Volta Aluminum Company
VIH / SIDA	Virus de Immunodeficiencia Humana/ Syndrome d'Immuno- Deficiencia Acquis	-
VITIB	Village des Technologies de l'Information et de la Biotechnologie	-
VLTC	-	Volta Lake Transport Company Ltd.
VRA	Autorité du bassin de la Volta	Volta River Authority
WAIPRO	Projet d'irrigation ouest-africain	West African Irrigation Project
WAPCo	-	West African Gas Pipeline Company
WRC	Commission des ressources en eau	Water Resources Commission
WSSDP	Plan stratégique de développement du secteur de l'eau	Water Sector Strategic Development Plan
XOF	Franc CFA	-
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

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. .

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 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.
- Étant 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 côtières (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 réaliseraient 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 Buie 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

(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

PARTIE I

INTRODUCTION

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 CACAO¹) 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 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.

Ce 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 ce Plan Directeur, 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.

À 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 reliées 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

¹ Le « WAGRIC » est l'abréviation anglaise pour The Project on Corridor Development for West Africa Growth Ring Master Plan. Le « CACAO » est l'abréviation française pour le Projet du Plan Directeur de l'Aménagement des Corridors pour l'Anneau de Croissance en Afrique de l'Ouest.

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.

1.2 Contexte du Projet

L'Afrique, en particulier l'Afrique subsaharienne a été considérée comme une région encline à une pauvreté extrême pendant de nombreuses années. Pourtant, l'Afrique subsaharienne est devenue depuis les 15 dernières années une zone prometteuse connaissant une croissance économique, des investissements, et des activités commerciales dynamiques. Il est temps aujourd'hui pour les pays d'Afrique subsaharienne d'accélérer leur croissance économique et de promouvoir la réduction de la pauvreté. De fait, les pays du CACAO (Burkina Faso, Côte d'Ivoire, Ghana, et Togo) ont ainsi modifié leurs plans de développements nationaux afin de donner de l'importance à la croissance économique ainsi qu'à la réduction de la pauvreté.

En plus des problèmes de la pauvreté, les partenaires de développement et les groupes d'entreprises globales ont approché les pays ouest-africains en tenant compte de la croissance économique et des investissements de la dernière décennie.

La population des des pays du CACAO (quatre pays) était d'environ 77 millions d'habitants en 2015, alors que la CEDEAO (15 pays membres) avait une population de 343 millions d'habitants en 2015. En Afrique de l'Ouest, de nombreux pays ont connu un taux de croissance supérieur à 5 % par an au cours de la dernière décennie. L'Afrique de l'Ouest devrait continuer à attirer l'investissement étranger et continuer sa croissance économique à un rythme élevé. Une telle croissance économique devrait permettre de faire augmenter la demande de transport, qui devrait être soutenue par la réhabilitation et l'amélioration des corridors de transport.

Cependant, les pays d'Afrique de l'Ouest ont souffert de problèmes de coûts de transport élevés, d'une faible productivité agricole et d'un haut niveau des salaires qui freinent l'expansion de l'emploi, le développement des secteurs économiques et la croissance économique.

En particulier, les coûts de transport en Afrique de l'Ouest sont considérés comme étant 1,8 à 3,5 fois plus élevés que ceux d'Asie ou d'Amérique latine, à cause d'infrastructures médiocres et d'un fonctionnement inefficace des installations transfrontalières.

Dans de telles circonstances, la commission de l'UEMOA et le gouvernement du Ghana ont requis des projets relatifs à la formulation d'un Plan directeur stratégique sur le développement du transport de fret et des secteurs économiques au gouvernement japonais.

D'autre part, le gouvernement japonais a annoncé lors de la conférence de la TICAD V à Yokohama organisé en juin 2013 l'importance accordée à l'élaboration de 10 plans directeurs stratégiques dans le cadre de l'aide publique au développement du Japon, afin de promouvoir le développement économique africain et d'aider les activités du secteur privé. Le Projet du Plan Directeur d'Aménagement des Corridors pour l'Anneau de Croissance en Afrique de l'Ouest est un de ces 10 plans directeurs stratégiques pour l'Afrique.

1.3 But du Projet

Les but du projet sont de rechercher un développement économique équilibré entre les zones côtières et les zones situées à l'intérieur des terres dans les quatre pays des zones concernées par l'étude, en utilisant les potentiels de développement des secteurs économiques identifiés et en résolvant les goulots d'étranglement identifiés des corridors de transport.

Les années ciblées par le Plan Directeur Stratégique sont 2025 pour le court terme, 2033 pour le moyen terme et 2040 pour le long terme.

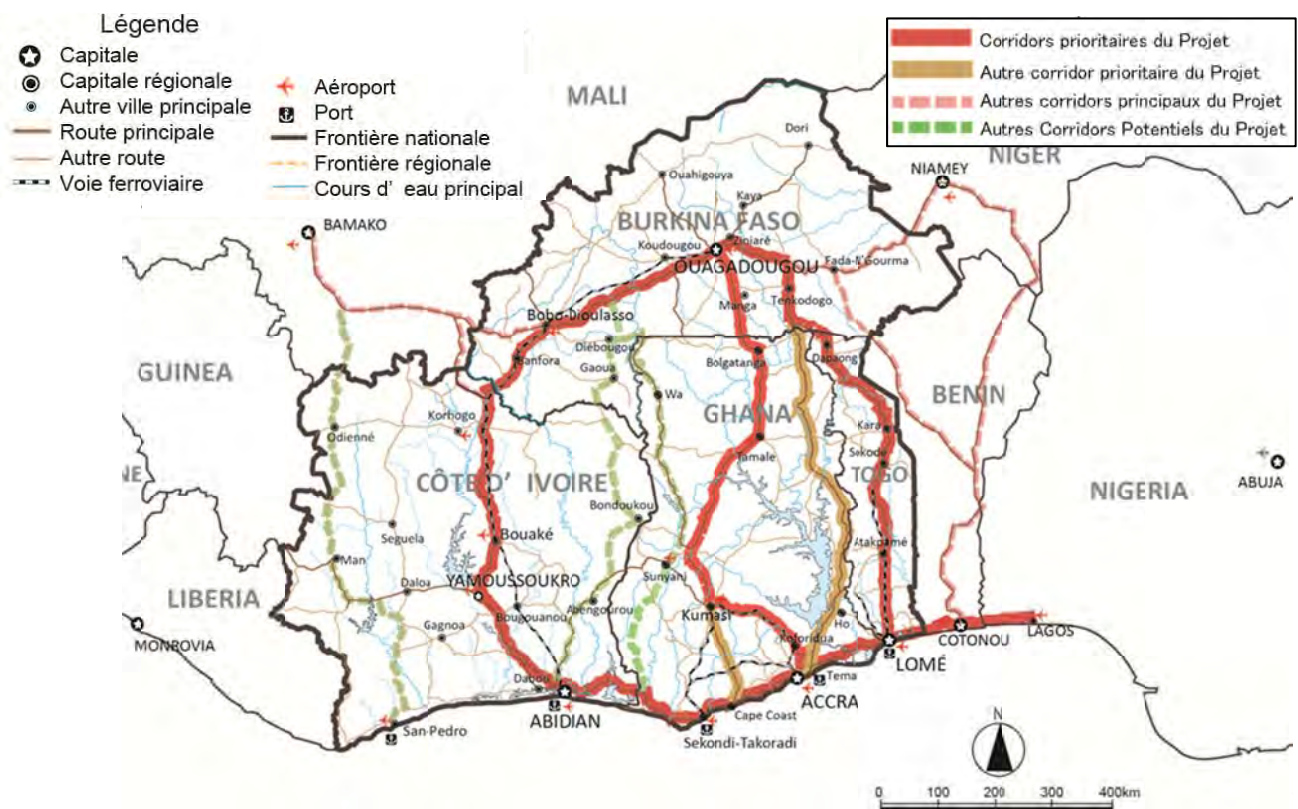
1.4 Zones et corridors ciblés par l'étude

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. (Figure 1.4.1 et Figure 1.4.2)



Source: Equipe d'Etude de la JICA

Figure 1.4.1 Pays membres du CEDEAO et quatre pays du projet



Source: Equipe d'Etude de la JICA

Figure 1.4.2 Les Quatre Pays et Corridors Internationaux dans la Zone d'Etude du Projet

1.5 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: *National 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

(1) Structure de l'UEMOA de gestion du Projet

La commission de l'UEMOA dispose des trois niveaux de comité suivants :

- Le Comité de Pilotage Conjoint (CPC)
- Le Comité Technique Conjoint de Suivi (CTCS) - Régional
- Le Comité Technique Conjoint de Suivi (CTCS) - National

1) Le Comité de Pilotage Conjoint (CPC)

Le CPC est le comité de niveau le plus élevé et a les deux fonctions suivantes :

- Faciliter la coordination interorganisationnelle et internationale
- Approuver les stratégies et plans corridors sous-régionaux proposés

2) Comité Technique Conjoint de Suivi (CTCS) – Régional

Le comité de niveau secondaire est le CTCS-Régional. Son rôle est d'organiser des discussions internationales sur les stratégies et plans d'aménagement des corridors sous-régionaux.

3) Comité Technique Conjoint de Suivi (CTCS) - National

Le comité de niveau tertiaire est le CTCS-National. Il est organisé par chaque pays membre et son rôle est d'organiser des discussions sur l'aménagement des corridors dans chaque pays, et de fournir un apport technique et une coordination interministérielle dans chaque pays.

(2) Structure ghanéenne de gestion du Projet

La structure ghanéenne de gestion du Projet est composée de deux comités. La première est le Comité de Pilotage, et la seconde est le Comité Technique.

1) Comité de Pilotage (CP)

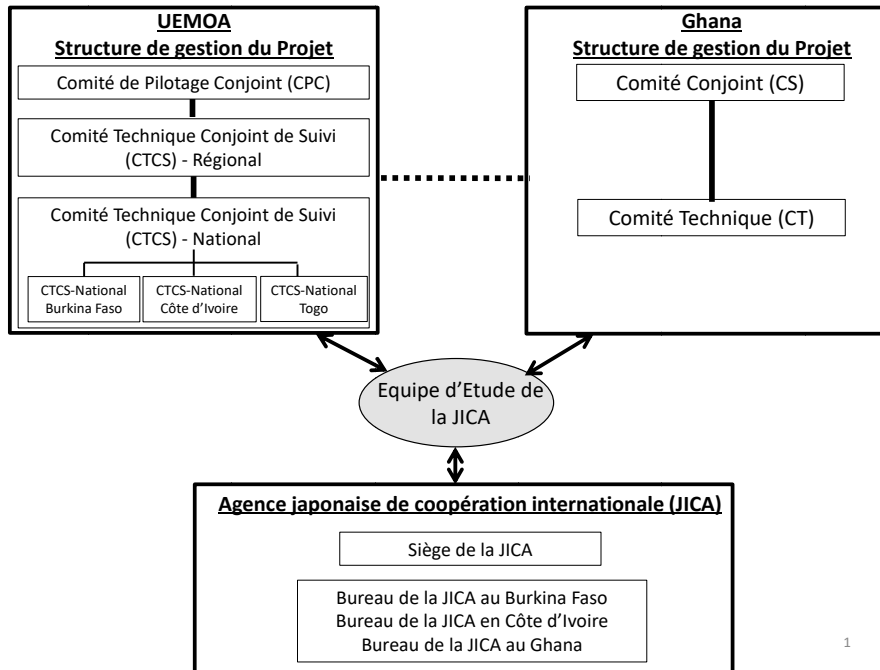
Le CP est le comité de niveau primaire et a les deux fonctions suivantes :

- Faciliter la coordination interorganisationnelle et internationale

- Approuver les stratégies et plans de développement des corridors proposés en tenant compte de l'intégration sous-régionale

2) Comité Technique (CT)

Le comité de niveau secondaire est le CT. La fonction du CT est d'organiser des discussions afin de fournir un intrans technique et de permettre la coordination interministérielle.



Source: Equipe d'Etude de la JICA

Figure 1.5.1 Structure de gestion du Projet

1.6 Organisation du plan directeur 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.

1.7 Composition du Rapport Final

Le rapport final a été rédigé à partir des résultats d'analyse et des études sur le terrain. Le rapport final reflète les points de vue et opinions exprimés par les participants lors des réunions des Comités

Techniques Conjointes de Suivi, ainsi que des réunions du Comité Technique du Ghana et des réunions occasionnelles avec l'Equipe d'Etude de la JICA.

Le rapport final comporte les parties suivantes :

- Résumé
- Texte principal
 - Volume 1 : Stratégies de développement sous-régionales
 - Volume 2 : Plans de développement des corridors
 - Volume 3 : Appendices

Le texte principal du rapport final comporte 35 chapitres répartis en 8 parties, et 6 annexes :

- Partie I : Introduction
- Partie II : Développement et intégration de la sous-région
- Partie III : Stratégies de développement sous-régional
- Partie IV : Plan de développement du corridor du Burkina Faso
- Partie V : Plan de développement du corridor de la Côte d'Ivoire
- Partie VI : Plan de développement du corridor du Ghana
- Partie VII : Plan de développement du corridor du Togo
- Partie VIII : Evaluation environnementale stratégique (EES)
- Annexe A: Chaîne de valeur du secteur agricole et alimentaire
- Annexe B: Enquête et données relatives au Trafic
- Annexe C: Cartes du potentiel de développement des secteurs économiques et Cartes d'information des infrastructures du corridor
- Annexe D: Utilisation future générale des terres pour le corridor Abidjan-Lagos
- Annexe E: Planification des activités de l'étude
- Annexe F: Comptes rendus des réunions des parties prenantes pour l'EES

PARTIE II

DEVELOPPEMENT ET INTEGRATION DE LA SOUS-REGION

Chapitre 2 Examen de la Vision du Développement Sous-Régional et des Stratégies pour l'Afrique de l'Ouest

2.1 Aperçu de la CEDEAO et de l'UEMOA

2.1.1 L'Union Economique et Monétaire Ouest-Africaine (UEMOA)

L'UEMOA a été créée en 1994. Elle comprend huit pays d'Afrique de l'Ouest que sont le Bénin, le Burkina Faso, la Côte d'Ivoire, le Mali, le Niger, le Sénégal, la Guinée Bissau et le Togo. Ils partagent une monnaie commune de l'Afrique de l'Ouest (le franc CFA) et utilisent la langue française comme langue officielle à l'exception de la Guinée Bissau où le Portugais est la langue officielle. Ils ont aussi une politique monétaire commune mise en œuvre par une Banque Centrale Commune, la Banque Centrale des Etats de l'Afrique de l'Ouest (BCEAO). Le Trésor français garantit la convertibilité de cette monnaie commune. Tout en reflétant largement ces points communs, les pays de l'UEMOA ont été en mesure de faire des progrès remarquables vers l'intégration économique comparativement aux autres pays membres de la CEDEAO.

Le Tableau 2.1.1 montre la politique et le cadre institutionnel de l'intégration de l'UEMOA.

Tableau 2.1.1 Aperçu de la Politique et du Cadre Institutionnel de l'UEMOA

Points	Détails
Politique monétaire commune	<p>Soutenue par un pacte de convergence, de stabilité, de croissance et de solidarité visant à assurer une discipline financière entre les pays membres.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Huit critères de convergence, dont quatre sont des critères primaires et quatre secondaires ainsi qu'un mécanisme multilatéral de surveillance régulière - En cas de défaut de conformité aux critères primaires, le Conseil des Ministres des pays membres de l'UEMOA peut demander aux autorités nationales concernées d'élaborer et mettre en œuvre un programme de mesures correctives ; les critères secondaires sont des indicateurs structurels qui peuvent servir pour la formulation des recommandations de politique économique. <p>* Des examens périodiques des politiques macroéconomiques des pays membres sur la base de critères de convergence</p>
Harmonisation de la politique fiscale	<p>Adoption des directives en 1998</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sur l'harmonisation de la taxe sur la valeur ajoutée, la taxe d'accise, la taxe sur les produits pétroliers, le régime fiscal des dépôts bancaires en 1998 - Convention fiscale sur comment éviter la double imposition entre pays membres ; la directive relative à l'impôt sur le revenu. <p>Adoption de directives sur la législation fiscale en 2009</p> <ul style="list-style-type: none"> - Directives de mise en œuvre des politiques fiscales
Règlement des Marchés Communs	<p><u>Mouvements de capitaux</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Tous les mouvements de capitaux en francs CFA entre les pays membres de l'UEMOA sont libres et sans restriction - Les entrées de capitaux de tout autre pays (non-UEMOA) sont en principe libres, à l'exception des importations d'or - Les sorties de capitaux vers les pays qui ne sont pas membres de l'UEMOA sont soumis à un contrôle sur présentation de pièces justificatives - Les transferts de fonds en vue de couvrir les opérations liées aux transactions courantes sont gratuits sur présentation de pièces justificatives (cette exigence vaut seulement pour les transferts de plus de 300.000 FCFA) <p><u>Les opérations d'importation et d'exportation</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Les opérations d'importation et d'exportation doivent être domiciliées auprès d'une banque locale ; les recettes d'exportation doivent être rapatriées dans un délai d'un mois suivant la date à laquelle le paiement est dû, converties en francs CFA et déposées auprès d'un intermédiaire local agréé. Le ministère des Finances vérifie les opérations de change liées aux exportations et importations a posteriori sur la base des documents produits à la douane.
Banques Régionales	<p><u>Banque Centrale des Etats de l'Afrique de l'Ouest (BCEAO)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Fondée in 1959 et opérationnelle depuis 1962 - Siège à Dakar - Emet la monnaie commune, le franc Communauté Financière Africaine (franc CFA ou CFA : Le code de devise est le FCFA.) - Responsable de la mise en œuvre de la politique monétaire définie annuellement par le Conseil des Ministres de l'UEMOA ; la gestion des comptes d'opération des Trésors des États membres; et la centralisation de leurs réserves étrangères de changes. - Elle définit également les réglementations applicables aux banques de l'Union, aux institutions financières et supervise leurs opérations.

Points	Détails
	<p><u>Banque Ouest Africaine de Développement (BOAD)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Etablissement public à caractère international - Créée par un traité signé le 14 novembre 1973 - Institution spécialisée commune aux huit États de l'Union économique et monétaire ouest-africaine (UEMOA) - Elle a pour objectives la lutte contre la pauvreté, la promotion du développement équilibré des États membres et la réalisation de l'intégration régionale - La BOAD a publié un énoncé de mission révisé en 2001, concentrant son financement sur trois objectifs de développement : la réduction de la pauvreté, l'intégration économique et la promotion de l'activité du secteur privé. - Son siège est établi à Lomé (Togo) mais elle dispose d'une Mission résidente dans chacun des sept autres États membres. - Elle vise à « promouvoir le développement équilibré des États membres et de contribuer à la réalisation de l'intégration économique de l'Afrique de l'Ouest » en finançant des projets prioritaires de développement rural, infrastructures de base, infrastructures modernes, télécommunications, énergie, industries, transport, agro-industries, tourisme et autres services
La Bourse Régionale des Valeurs Mobilières	<p>La Bourse Régionale des Valeurs Mobilières SA ("Regional Securities Exchange SA") ou BRVM.</p> <ul style="list-style-type: none"> - La BRVM est une société d'actions. - En collaboration avec le Conseil Régional sur les dépôts d'espèces des population et les Marchés Financiers (CREPMF), la BRVM forme un marché financier régional en Afrique de l'Ouest.
Système comptable commun	<p>Système Comptable Ouest Africain (SYSCOA)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Lancé le 1er Janvier 1998 <p>Association monétaire interbancaire (GIM-UEMOA)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Créée par la BCEAO en 2003 - Le GIM-UEMOA comprend 100 banques, les institutions financières et de messagerie de l'UEMOA. <p>Système des calculs d'argent en temps réel par la BCEAO depuis 2006</p> <ul style="list-style-type: none"> - Approfondir l'intégration de l'environnement financier
L'Union Douanière (*1)	<p>L'Union Douanière de l'UEMOA a été mise en place en deux étapes :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) En 1996, les pays membres ont enlevé les tarifs et les restrictions quantitatives sur le commerce intrarégional (les taxes sur les échanges de produits industriels ont été éliminées progressivement sur quatre ans); 2) En 2000, ils ont adopté un tarif extérieur commun (TEC), qui a réduit considérablement les taux tarifaires et la dispersion tarifaire <ul style="list-style-type: none"> - Adoption du code des douanes de l'UEMOA en 2001 - Les prélèvements sur les importations en provenance de pays tierce sont basés sur quatre bandes tarifaires, allant de 0 pour cent pour les produits "sociaux" (par exemple, les médicaments), les biens "culturels" (par exemple les livres), et les biens d'équipement à 20 pour cent pour les biens de consommation finale - Deux frais dégressifs temporaires (baisse proportionnellement au revenu): Taxe dégressive de protection; Conjoncture et taxe à l'importation
Des Politiques Sectorielles Communes	<ul style="list-style-type: none"> - Une politique industrielle adoptée en 1999 - Une Politique minière adoptée en 2000 - Une politique agricole adoptée en 2001 - Une politique énergétique adoptée en 2001 - Une politique en matière d'artisanat, adoptée en 2001 - Une politique des Télécommunications et des Technologies de l'Information et de la Communication, adoptée en 2006 (Recommandation n°03/2000/CM/UEMOA). - Une politique Commune du Tourisme (PCT), adoptée en 2010
Les Stratégies récentes	<p>Le Programme Economique Régional PER phase 2 de 2012 à 2016</p> <ul style="list-style-type: none"> - "Promouvoir une croissance forte et le développement durable grâce à la réalisation de projets concrets et visibles par les populations de l'Union" - Des domaines stratégiques : la sécurité alimentaire en soutenant le développement des secteurs ciblés de l'agriculture; un meilleur accès à l'énergie; la protection de l'environnement et la gestion des ressources naturelles; la sécurité alimentaire, en soutenant le développement des systèmes agro-alimentaires ciblés; et davantage de développement et de modernisation des infrastructures - Le portefeuille du PER comprend 45 projets renouvelés du PER1 et 57 nouveaux projets, totalisant 102 projets : par exemple, L'énergie électrique sur l'Initiative Régionale pour le Développement Durable (IRDD), les infrastructures de transport, et la sécurité alimentaire en vertu de la Politique Agricole de l'Union (PAU).

Note (* 1): Au sein de l'UEMOA, l'exonération totale des droits et taxes d'importation a été appliquée aux produits locaux non transformés depuis le 1er Juillet 1996 et est appliquée aux produits qui ont été suffisamment travaillés ou transformés, sur la base des règles d'origine adoptées en 2003 (protocole additionnel n° III/2001 établissant des règles d'origine des produits de l'UEMOA) et approuvées par le Comité National d'Approbation. Selon le protocole ci-dessus, les produits obtenus sont les suivants : produits primaires (par exemple, les animaux vivants, les produits végétaux récoltés dans les pays membres, etc.); les produits de l'artisanat traditionnel; et les produits dans lesquels la proportion de l'ensemble des matières premières est supérieure ou égale à 60%, ou lorsque la proportion du produit ajoutée dans les pays membres est supérieure ou égale à 40% (l'Approbation de la Commission est nécessaire). Toutefois, certains pays ne mettent pas pleinement en œuvre les règles d'origine de l'UEMOA. Les règles de l'UEMOA sont utilisées pour certifier que les produits sont originaires de l'UEMOA et donc exempts des droits de douane sur l'importation. Néanmoins, par exemple, le Mali et la Côte d'Ivoire ont généralisé les litiges sur les certificats délivrés par d'autres pays et, souvent, appliquent le TEC pour les importations en provenance d'autres pays membres de l'UEMOA. En outre, l'imposition sur le transit et les réexportations n'est pas harmonisée dans l'UEMOA. Par exemple, les taxes et les frais imposés sur les marchandises en transit et les taxes de réexportation au Togo sont très faibles, bien en dessous de ce qui est pratiqué au Bénin, dans un effort apparent visant à compenser son désavantage géographique quant à l'accès au marché nigérian.

Source: Equipe d'Etude de la JICA basée sur les Documents relatifs à l'UEMOA, tel que FMI (2015) l'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine : les Politiques communes des Pays Membres. Rapport du Personnel ; Communiqué de presse; et Déclaration du Directeur exécutif, la Commission de l'Union Africaine (2013) l'Etat de l'Intégration en Afrique (EIA IV)

2.1.2 Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO)

La CEDEAO a été créée en 1975 pour créer un marché commun en Afrique de l'Ouest. Actuellement, la CEDEAO regroupe 15 pays d'Afrique de l'Ouest. L'objectif de la CEDEAO à travers le Traité Révisé de 1993 est de promouvoir l'harmonisation et la coordination des politiques des pays membres et les programmes d'intégration, les projets et activités portant en particulier sur l'alimentation, l'agriculture, les ressources naturelles, la fiscalité, les transports et les communications. En coordination avec le Plan d'Action pour l'Afrique (PAA) de l'Union africaine (UA), la CEDEAO conduit et coordonne la mise en œuvre des programmes du Nouveau Partenariat pour le Développement de l'Afrique (NEPAD: *New Partnership for Africa's Development*) en Afrique de l'Ouest. Cela englobe un Programme détaillé de Développement de l'Agriculture Africaine (PDDAA) et le Programme de Développement des Infrastructures en Afrique (PIDA: *Programme for Infrastructure Development in Africa*). Le PIDA couvre les besoins d'investissement en infrastructures transfrontalières, les politiques et autres mesures réglementaires pour le bon accompagnement de ces investissements d'ici 2040.

2.1.3 Relations entre la CEDEAO et l'UEMOA

Les Tableau 2.1.2 et le Tableau 2.1.3 montrent que bien que la CEDEAO et l'UEMOA aient des structures similaires, leurs progrès individuels dans l'intégration sous régionale sont inégaux. Bien que les États membres fassent des efforts en vue de surmonter les clivages linguistiques et géopolitiques dans la région, ces différences constituent encore des défis dans le processus d'intégration. Assurer une coordination et la rationalisation efficace dans cet important réseau d'institutions sous régionales est le remède nécessaire face à ces défis fondamentaux. Une plus forte convergence politique CEDEAO-UEMOA reste un défi remarquable. Après la signature d'un accord formel de coopération entre les deux organisations sous régionales en 2004 et la mise en place d'un Secrétariat Technique Conjoint, la convergence UEMOA-CEDEAO semble être accélérée depuis 2014.

Tableau 2.1.2 Aperçu de la CEDEAO et de l'UEMOA

	CEDEAO	UEMOA
Mise en place	28 Mai 1975 (Mais le Traité révisé fut approuvé en 1993)	- L'Union Monétaire Ouest-Africaine (UMOA) fondée en 1962 - Transformation en Union Economique et Monétaire Ouest-Africaine (UEMOA) en 1994
Statuts	Communauté Economique Régionale (CER) reconnue par L'Union Africaine (UA)	Non reconnue par l'UA
États membres	15 pays: Bénin, Burkina Faso, Cap Vert, Côte d'Ivoire, Gambie, Ghana, Guinée, Guinée-Bissau, Liberia, Mali, Niger, Nigeria, Sénégal, Sierra Leone et Togo	8 pays: Bénin, Burkina Faso, Côte d'Ivoire, Mali, Niger, Sénégal, Guinée-Bissau et Togo
Objectifs	- Promouvoir la coopération économique et l'intégration en Afrique de l'Ouest afin d'améliorer le niveau de vie de ses populations, maintenir et améliorer la stabilité économique - Renforcer les relations entre les Etats Membres, contribuer au progrès et au développement du Continent Africain	- Amélioration de la compétitivité des Etats Membres dans un marché ouvert, fondé sur la concurrence et un cadre juridique harmonisé et rationalisé ; - Création d'un marché commun basé sur la libre circulation des personnes, des biens, des services et des capitaux, la liberté d'établissement, un tarif extérieur commun et une politique commerciale commune; - La Convergence des activités économiques et des politiques des Etats membres à travers un mécanisme multilatéral de surveillance - L'harmonisation des législations nationales, où cela est nécessaire pour le fonctionnement efficace du marché commun, en particulier les systèmes fiscaux - Coordination des politiques sectorielles nationales, en particulier dans les domaines des ressources humaines, la planification de l'utilisation des terres, les transports et télécommunications, l'environnement, l'agriculture, l'énergie, l'industrie et l'exploitation minière.
Fonctionnement	- La plus haute instance de prise de décision : L'Autorité des Chefs d'Etats et de Gouvernements des Etats membres - Conseil des ministres (deux ministres de chaque Etat membre) : Réunion deux fois par an pour la mise en œuvre au jour le jour des décisions de l'Autorité et le suivi des institutions	- Réunions des Chefs d'Etats et de Gouvernements pour la prise de décisions de hauts niveaux - Le Parlement de l'UEMOA créé en 2003 - Conseil des Ministres : par exemple a récemment publié des directives politiques tel que décrété par la hiérarchie au cours des réunions de sommet - Commissions : Responsables des opérations au jour le jour

	CEDEAO	UEMOA
	<ul style="list-style-type: none"> - Les Commissions: Responsables de la gestion des opérations au jour le jour et de la mise en œuvre des décisions issues de l'Autorité et du Conseil des Ministres - La Cour de Justice de la CEDEAO (7 juges) : Indépendante des Etats Membres et institutions 	<ul style="list-style-type: none"> - Un comité interparlementaire: Responsable du contrôle démocratique des processus décisionnels (mais seulement dans un rôle consultatif) - Une cour de justice: pour superviser la formulation des lois communautaires et une cour des comptes pour vérifier la gestion financière de l'UEMOA - La Banque Centrale des États de l'Afrique de l'Ouest (BCEAO) - La Banque Ouest Africaine de Développement (BOAD)
Principaux mouvements d'intégration	<ul style="list-style-type: none"> - Protocole sur la libre circulation des personnes (1976) - Le Groupe de la CEDEAO chargé du Suivi du Cessez-Le Feu (organisation de déploiement d'une force de maintien de la paix) - Le Traité révisé approuvé en 1993 comprend le but de la création d'une union économique et monétaire dans laquelle les mesures pertinentes comprennent l'élimination des droits de douane intérieurs 	<ul style="list-style-type: none"> - Une union douanière avec un tarif extérieur commun et la libre circulation des marchandises au sein de l'UEMOA a été mise sur pied en 2000 - Les législations commerciales des Etats membres ont été harmonisées et une politique commune de concurrence adoptée - Le mécanisme multilatéral pour l'harmonisation des politiques économiques a été mis en pratique avec un pacte de convergence : Les critères de convergence primaires et secondaires - Le Développement d'une politique agricole commune ainsi que de nombreuses politiques sectorielles additionnelles, par exemple dans le domaine des transports et des télécommunications, de l'énergie ainsi que dans l'industrie et l'exploitation minière

Source: Equipe d'Etude de la JICA basée sur des documents relatifs à la CEDEAO et l'UEMOA, tels que l'Institut de Développement d'Outre-Mer (2001) "l'intégration régionale en Afrique de l'Ouest"; Institut de la Société Civile de l'Afrique de l'Ouest (2011) «La politique de l'intégration Régionale en Afrique de l'Ouest»

Tableau 2.1.3 État de l'intégration de la CEDEAO et de l'UEMOA par comparaison

Mesure	CEDEAO	UEMOA
Elimination des droits de douane au sein de la communauté	Mise en œuvre	Mise en œuvre
Elimination des barrières commerciales non tarifaires	-	-
Tarif extérieur commun	Mis en œuvre	Mis en œuvre
Promotion e des politiques commerciales	Mise en œuvre	Mise en œuvre
Harmonisation de la législation commerciale	-	Mise en œuvre
Politique de concurrence	-	Mise en œuvre
Libre circulation des personnes	Mise en œuvre	Mise en œuvre
Libre circulation des capitaux	Mise en œuvre	Mise en œuvre
Monnaie commune	Planifiée	Mise en œuvre
Coordination des politiques économiques	Planifiée	Mise en œuvre
Politiques sectorielles	Mises en œuvre	Mises en œuvre
Objectifs non-économiques (par exemple la politique sécuritaire)	Mis en œuvre	Planifiés

Source: Equipe d'Etude de la JICA basée sur "la coopération régionale en Afrique de l'Ouest", KAS Rapports internationaux 2014

2.1.4 Politiques Communes Sous-Régionales de la Commission de l'UEMOA et de la CEDEAO

Le processus d'intégration régionale en Afrique de l'Ouest est porté par la Communauté des Etats de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) et l'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA) et appuyé par le travail d'agences techniques spécialisées et d'institutions sous-régionales. La CEDEAO et l'UEMOA, avec leurs Etats membres, ont réalisé des avancées significatives, notamment sur le plan politique et institutionnel, faisant progresser la construction régionale.

Selon l'article 55 portant sur la "Réalisation d'une union économiques et monétaire" du traité révisé de la Commission de la CEDEAO publié en 1993, les Etats Membres s'engagent à établir une Union Economique et Monétaire, dans un délai de cinq (5) ans après la création d'une Union Douanière, à travers :

- l'adoption d'une politique commune dans tous les domaines d'activités socio-économiques, notamment l'agriculture, l'industrie, les transports, les communications, l'énergie et la recherche scientifique ;

- la suppression totale de tous les obstacles à la libre circulation des personnes, des biens, des capitaux et des services ainsi qu'au droit de résidence et d'établissement ;
- l'harmonisation des politiques monétaires, financières et fiscales, la création d'une Union Monétaire de l'Afrique de l'Ouest, l'établissement d'une Banque Centrale Régionale Unique et la création d'une monnaie unique pour l'Afrique de l'Ouest.

La région Afrique de l'Ouest dispose de cadres stratégiques en voie d'opérationnalisation afin de consolider son intégration économique, de renforcer son insertion dans l'économie mondiale et de tirer profit de l'Accord de Partenariat Economique (APE).

Le Programme Communautaire de Développement (PCD) s'inscrit dans le cadre de la mise en œuvre de la Vision 2020 de la CEDEAO et a pour but de formuler un programme cohérent d'actions capables de traduire dans les faits cette vision. Adopté par la Conférence des Chefs d'Etat et de Gouvernement de la CEDEAO en juillet 2013 à Accra, au Ghana, la mise en œuvre du PCD, prévue sur la période 2014-2018, sera réalisée sur la base des projets prioritaires identifiés dans quatre (4) domaines prioritaires : i) Intégration des peuples, gouvernance et développement humain ; ii) Approfondissement de l'intégration économique ; iii) Développement des infrastructures et création de richesses et iv) Coopération et financement.

La Commission de l'UEMOA a, pour sa part, adopté un Plan stratégique 2011-2020, comportant cinq axes stratégiques : 1) Marché commun et prospérité ; 2) Performance des Etats membres ; 3) Synergies et Partenariats ; 4) Rayonnement et communication ; 5) Performance organisationnelle. Les objectifs de ce plan sont à réaliser, entre autres, par la mise en œuvre du "Programme Economique Régional" (PER II, 2012-2016). Ce Programme vise à relever les nouveaux défis auxquels l'Union est confrontée, à savoir : l'accès à l'énergie, la sécurité alimentaire, la maîtrise de l'eau, le développement des zones défavorisées et la mise en place d'appareils productifs performants.

La mise en cohérence du Programme Communautaire de Développement (PCD), du Programme Economique Régional (PER) et d'autres programmes régionaux, en particulier le Nouveau Partenariat pour le Développement de l'Afrique (NEPAD) est en cours via la plateforme de collaboration PER-PCD. Les travaux de la 12ème session de la rencontre interinstitutionnelle CEDEAO/UEMOA, tenus du 24 au 30 juin 2014 à Ouagadougou, ont été marqués par la signature d'une convention fixant les modalités de collaboration entre le Programme Economique Régional (PER/UEMOA) et le Programme Communautaire de développement (PCD/CEDEAO). Il convient de relever enfin l'adoption de la Stratégie Sahel de la CEDEAO en juillet 2013. Le plan d'actions de cette stratégie, finalisé en octobre 2014, prévoit des actions sur la période 2015-2019 dans les secteurs de l'infrastructure de connexion, de l'agriculture, de la résilience et de la sécurité alimentaire, de l'éducation ainsi que des mesures d'accompagnement de paix et de sécurité. La construction du marché commun a enregistré d'importants progrès ces dernières années. En témoignent l'adoption du Tarif Extérieur Commun de la CEDEAO, lors du Sommet extraordinaire des Chefs d'Etat de la région le 25 octobre 2013 à Dakar, en cours d'application depuis le 1er janvier 2015, et l'approbation définitive de l'Accord de Partenariat Economique (APE) par les Chefs d'Etat et de Gouvernement de la CEDEAO le 10 juillet 2014. La région et ses Etats Membres sont aussi engagés dans les processus d'intégration de l'Union Africaine, notamment la Zone de Libre Echange Continentale. Un autre acquis important est celui de la libre circulation des personnes avec la suppression des visas entre Etats-membres et l'institution d'un carnet de voyage et du passeport CEDEAO. Toutefois, en réalité, de nombreux obstacles et chevauchements restent à surmonter pour parvenir à une harmonisation complète des politiques. Entre toutes les organisations sous-régionales, l'UEMOA semble avoir atteint un niveau de convergence plus élevé entre ses Etats membres et a déjà adopté un ensemble complet de politiques et de programmes communs dans différents secteurs (eau, énergie, tourisme, mines, etc.). De même, la CEDEAO a constamment amélioré son architecture institutionnelle et, au fil des années, elle a mis en œuvre plusieurs politiques sectorielles couvrant presque tous les domaines identifiés dans les traités initiaux et révisés. Cependant, la CEDEAO ne réalise que de faibles performances, notamment en raison du manque de financement de ses programmes (comme dans la politique industrielle commune) ou de la volonté politique

insuffisante des États membres (comme dans la politique minière). Le Tableau 2.1.4 présente les documents-cadres communs déjà partagés entre la CEDEAO et l'UEMOA dans les secteurs de l'agriculture, de l'eau, de l'environnement et de l'énergie.

Tableau 2.1.4 État d'Intégration des Politiques Communes de la CEDEAO et de l'UEMOA par comparaison

CEDEAO	Documents-Cadres Communs	UEMOA
Politique agricole commune : agriculture – élevage – pêche – forêts (ECOWAP/PDDAA).	Politique commune d'amélioration de l'environnement (PCAE)	Politique Agricole de l'Union (PAU)
Plan d'actions régional 2006-2010 pour la mise en œuvre de la politique Agricole de la CEDEAO (ECOWAP) et du PDDAA/NEPAD en Afrique de l'Ouest.	Programme d'action sous-régional de lutte contre la désertification en Afrique de l'Ouest et au Tchad (PASR/AO)	Politique Energétique Commune (PEC)
Politique environnementale de la CEDEAO	Déclaration de Ouagadougou sur la gestion intégrée des ressources en eau	
	Politique des ressources en eau de l'Afrique de l'Ouest	
	Plan d'action régional de gestion intégrée des ressources en eau (PAR-GIRE/AO)	
	Livre blanc de l'énergie	

Source: Trahore/Hien (2010), p.29

Une liste exhaustive des politiques parallèles de l'UEMOA et la CEDEAO est montrée dans le Tableau 2.1.5. qui met en évidence à des degrés divers les chevauchements entre les deux organisations et la poussée vers une harmonisation complète de leurs politiques.

Tableau 2.1.5 Liste des principales politiques de la CEDEAO et de l'UEMOA

CEDEAO		UEMOA	
Politique	Date d'Approbation	Politique	Date d'Approbation
ECOWAP-La politique agricole régionale de l'Afrique de l'Ouest	2005	PAU-Politique Agricole de l'UEMOA	Acte additionnel n° 03/2001-19 Décembre 2001
PICAO -Politique Industrielle Commune de l'Afrique de l'Ouest	2010	PIC-Politique Industrielle Commune	Acte additionnel n°05/99-8 Décembre 1999
PDRMC Politique de développement des ressources minérales de la CEDEAO	Acte A/SA.16/02/12	PMC-Politique Minière Commune	Acte additionnel n°01/2000-14 Décembre 2000
PERC - Politique en matière d'Énergie Renouvelables de la CEDEAO	SUPP/ACT/SA.27/13	PEC-Politique Energétique Commune	Acte additionnel n°04/2001-19 Décembre 2001
ECOTOUR 15/25 Politique Régionale du Tourisme de l'espace CEDEAO	en cours de préparation	PPA-Politique de Promotion de l'Artisanat PCT- Politique commune du tourisme au sein de l'UEMOA	Acte additionnel n° 05/2001-19 Décembre 2001 Acte additionnel n° 01/2010/CCEG/UEMOA
Politique Environnementale de la CEDEAO	2008	PCAE-Politique Commune d'Amélioration de l'Environnement de l'UEMOA	Acte additionnel N° 01-2008-CCEG-UEMOA
		PAT-Politique d'Aménagement du Territoire Communautaire de l'UEMOA	Acte Additionnel N° 03/2004
PC- Politique régionale de la concurrence dans l'espace CEDEAO	Traité de la CEDEAO Art 50 , P 7 et Art 60		
ECOQUAL La Politique de la Qualité	Acte additionnel A/SA.1/2/13		
Politique de la CEDEAO sur la réduction des risques	2007		
Politique de la CEDEAO sur la Recherche	ACTE/SUPPLEMENTAIRE/S A.6/7/13		
Cadre d'Orientation sur la mise en Place de mécanismes d'alerte avancée et de réponse rapide	ACTE Additionnel A/SA.6/07/14		
Politique pour l'égalité dans l'accès à l'énergie	2015		
Politique régionale de Partenariat Public Privé (PPP).	en cours de préparation		
ECOWIP-Politique d'Investissement	en cours de préparation		

Source : Equipe d'Etude de la JICA d'après les données compilées à partir de sites Web de l'UEMOA et de la CEDEAO

2.2 Vision de Développement sous-régional

2.2.1 Mission et vision de l' UEMOA à l'horizon 2020

La mission et vision de l'UEMOA à l'horizon 2020 sont définies dans le Plan stratégique 2011-2020 de la Commission de l'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine, permettant ainsi de recentrer le processus d'intégration sur les missions fondamentales tracées par le Traité de l'UEMOA, mais ouvert sur le monde de demain. Cinq axes stratégiques précis et réalistes ont été identifiés, afin de concrétiser la mission et de réaliser les objectifs de la vision d'ici 2020.

(1) Mission

Impulser et coordonner l'intégration des économies des Etats membres en vue de créer un environnement favorable à la création de richesses pour un mieux-être des populations de l'espace UEMOA

(2) Vision

La Commission de l'UEMOA, référence en matière d'intégration économique en Afrique de l'Ouest, est reconnue pour sa capacité de mobilisation, pour sa crédibilité et son sens de l'innovation. Elle offre un milieu de travail stimulant, valorisant l'expertise et la compétence de ses ressources humaines.

2.2.2 Vision de la CEDEAO 2020

La Vision 2020¹ de la CEDEAO vise à donner une direction et des objectifs claires afin d'augmenter de manière significative le niveau de vie des populations grâce à des programmes conscients et inclusifs.

“La Vision Stratégique de la CEDEAO vise à transformer la Sous-région Ouest Africaine en une région sans frontières où les citoyens peuvent créer et profiter des opportunités d'affaires pour la production durable en exploitant les énormes ressources de l'Afrique de l'Ouest”.

La vision poursuit la réalisation des objectifs suivants jusqu'en 2020 :

- Convertir la CEDEAO d'une “CEDEAO des Etats” en une “CEDEAO des Peuples” dans laquelle les peuples seront impliqués dans le processus d'intégration régionale afin qu'ils puissent se l'approprier. Ainsi les peuples seront au centre des préoccupations politiques régionales et seront les ultimes bénéficiaires ;
- Créer un espace dans lequel les populations vivent dans la dignité et la paix dans le cadre de l'Etat de droit et de la bonne gouvernance ;
- Faire de la sous-région Ouest-Africaine une sous-région sans frontières ; et
- Mettre en place une sous-région intégrée dans l'économie mondiale et qui tire pleinement profits de la mondialisation.

Il y a les cinq blocs transformationnels pour l'établissement d'un développement intégré de l'Afrique de l'Ouest:

- Le développement régional des ressources ;
- La paix et la sécurité ;
- La gouvernance ;
- L'intégration économique et monétaire ;
- La croissance du secteur privé.

La vision implique également la nécessité d'une union douanière qui fonctionne à l'échelle régionale à travers la mise en œuvre effective du tarif extérieur commun (TEC) et l'élimination complète des

¹ La Vision de la CEDEAO 2020: “Vers une communauté démocratique et prospère” (2011), préparée par la Commission de la CEDEAO sous la supervision du Vice-Président de la Commission de la CEDEAO et de la Coordination du Directeur de la Planification Stratégique

nombreux autres obstacles non tarifaires au commerce intra-CEDEAO pour l'intégration économique. L'adoption d'un TEC est une étape qualitative importante dans la mise en place du marché commun, tel que le Traité Révisé des Etats de la CEDEAO. Dans un effort commun tous les membres de la CEDEAO ont ensemble introduit le TEC au début de Janvier 2015, même si sa progression est à la traîne.

2.3 Stratégies pour le Développement Sous Régional en Afrique de l'Ouest

2.3.1 Domaines Stratégiques pour la sous-région dans l'UEMOA

Afin de pouvoir réaliser sa mission et sa vision, la Commission s'est donné des orientations stratégiques ciblées, identifiées à partir de l'analyse des forces, faiblesses, opportunités et menaces, notamment de la présence de nombreuses organisations susceptibles de contribuer à la mission et à la vision de la Commission. Ces orientations se fondent sur cinq axes principaux et tiennent compte de l'effectif restreint disponible pour réaliser la mission. Les trois premiers axes visent des résultats concrets pour les entreprises et les populations, alors que les deux autres axes représentent des priorités de changements pour le renforcement des capacités de la Commission.

(1) Axe Stratégique 1 : Marché commun et prospérité

Le problème le plus urgent auquel l'Union est confrontée aujourd'hui est la faiblesse de sa croissance économique. Celle-ci demeure insuffisante pour permettre la création d'emplois nets significatifs et l'éradication de la pauvreté. Le marché commun, avec la libre circulation des biens et services et le droit d'établissement, devrait permettre d'accroître les économies d'échelle et de gamme, d'accélérer le développement d'entreprises régionales en offrant des opportunités d'expansion des entreprises existantes. Cet axe cadre parfaitement avec l'agenda du NEPAD et les projets d'investissement dans les infrastructures prévus dans le Programme Economique Régional (PER), de même que le Plan d'Action Communautaire des Infrastructures et du Transport Routier (PACITR).

Par ailleurs, ces dix (10) dernières années montrent un regain d'intérêt des investisseurs étrangers dans les domaines des ressources minières ; facteur qui requiert de la part des Etats la capacité de mieux gérer ces ressources. Il convient de rendre la région attractive pour les investissements étrangers, tout en ayant une stratégie à même de sauvegarder au mieux les ressources naturelles de la sous-région.

L'objectif de la Commission est d'accroître le marché régional de sorte à inciter l'émergence réelle d'un secteur privé régional compétitif, profitable aux populations. La Commission entend recadrer et développer ses politiques, programmes et projets de manière à atteindre les résultats suivants :

1) Résultats intermédiaires

- Des infrastructures économiques (transport, énergie, télécommunication, etc.) disponibles et fonctionnelles
- Des facteurs de production disponibles et concurrentiels
- Une circulation des personnes, des biens et services aisée et rapide et un droit d'établissement effectif
- Des entreprises compétitives, diversifiées et créatrices d'emplois
- Un environnement des affaires attractif
- Des ressources naturelles préservées et valorisées
- Des échanges intra - communautaires en augmentation

2) Résultat stratégique

- Un marché régional profitable aux entreprises et aux populations des Etats membres de l'UEMOA.

(2) Axe Stratégique 2 : Performance des Etats membres

Les seize (16) années d'opération de l'Union permettent de constater des avancées et des acquis remarquables, et la Commission a élaboré des politiques communautaires et opéré diverses réformes sectorielles.

Cependant, la mise en œuvre de toutes ces politiques communautaires et l'applicabilité de toutes les réformes initiées demeurent encore préoccupantes à l'échelle des Etats. Il faut donc, à la fois, assurer un rythme réglementaire soutenable pour les Etats, tout en les accompagnant dans l'internalisation de ces processus grâce à une meilleure communication et à un renforcement des capacités des Etats. La Commission entend donc déployer ses ressources dans le but d'atteindre les résultats déclinés ci-après

1) Résultats intermédiaires

- La coordination, le suivi et l'évaluation des réformes et des politiques sont renforcés
- Les acteurs se sont appropriés les réformes et politiques communautaires
- La totalité des réformes et politiques sont mises en œuvre par les États, conformément aux prescriptions communautaires
- La performance des États membres s'est améliorée

2) Résultat stratégique

- Une gouvernance économique régionale consolidée et des Etats performants dans la mise en œuvre des réformes et des politiques communautaires.

(3) Axe Stratégique 3 : Synergies et Partenariats

L'espace ouest-africain connaît un foisonnement d'OIG intervenant dans différents secteurs de développement. Leurs performances respectives sont très variées et cette situation a incité progressivement les Etats à solliciter, au fil du temps et pour tout type d'action, celles qui sont censées être performantes.

Cette situation constitue, à terme, une source d'inefficacité et ne valorise nullement le principe de spécialisation des OIG. Il convient de rompre avec cette logique de dispersion et asseoir le principe d'action basé sur la complémentarité. Par ailleurs, l'émergence de la CEDEAO incite la Commission à évoluer vers plus de complémentarité et de synergie entre les deux institutions. Cet axe permet également de concrétiser la vision de l'Union Africaine de faire converger les acteurs de l'intégration africaine pour faciliter l'émergence de blocs économiques régionaux attractifs et compétitifs. Le niveau de sollicitation de la Commission par les Etats membres laisse également penser qu'il est davantage nécessaire d'asseoir une meilleure synergie avec les autres organes spécialisés de l'Union, notamment la BCEAO et la BOAD. La Commission entend donc prendre les mesures qui s'imposent afin d'atteindre les résultats décrits

1) Résultats intermédiaires :

- PTF et autres OIG
 - La Commission de l'UEMOA a accru sa mobilisation de fonds dans la sous-région
 - La stratégie régionale d'intervention des PTF s'appuie davantage sur la Commission de l'UEMOA
 - Les OIG de la sous - région ayant une expertise technique ont contribué de manière significative aux chantiers de la Commission de l'UEMOA
- Relations institutionnelles avec la CEDEAO
 - Le mécanisme de coordination entre l'UEMOA et la CEDEAO est renforcé
- Relations avec les institutions spécialisées de l'UEMOA (BCEAO, BOAD)
 - La coordination des politiques macroéconomiques est renforcée
 - Le financement des programmes et projets régionaux est optimisé

2) Résultat stratégique

- Des partenariats et synergies constructifs, complémentaires et avantageux pour les bénéficiaires.

Ces trois axes de développement prioritaires pour 2011-2020 reflètent la volonté de l'organisation de se concentrer sur les domaines dans lesquels elle possède les compétences et est bien positionnée pour obtenir des résultats tangibles pour les populations des Etats membres. Ces orientations vont permettre à la Commission de guider ses actions et d'allouer ses ressources en conséquence.

Les deux axes suivants sont transversaux et visent le renforcement de capacités et l'amélioration de la performance de la Commission. Ils sont nécessaires pour conduire à leur terme les nombreuses initiatives de modernisation entreprises et les faire fructifier.

(4) Axe Stratégique 4 : Rayonnement et Communication

L'enquête de perception réalisée par la Commission de l'UEMOA en 2010 montre que les populations de l'espace communautaire ont de nombreuses attentes vis-à-vis de la Commission. Cela requiert une meilleure communication avec les populations, afin que les actions de la Commission puissent être appréciées à leur juste valeur. Il y va de la crédibilité de la Commission.

Par ailleurs, l'espace communautaire reste encore peu connu du reste du monde, notamment des pays et des espaces économiques émergents. La Commission devrait contribuer à mieux « vendre » l'espace communautaire dans le monde. La Commission entend donc intensifier ses efforts dans la promotion des attraits de l'espace communautaire et atteindre les résultats suivants :

1) Résultats intermédiaires

- Une stratégie de communication externe faisant valoir les attraits de la zone UEMOA est en place
- Les actions de la Commission sont mieux connues et appréciées par les parties prenantes et les populations
- Les interventions/rôles de la Commission sont pris en compte par les administrations des États membres
- La crédibilité de la Commission est accrue

2) Résultat stratégique

- Les attraits de la zone UEMOA sont connus et les performances des États et de la Commission sont communiquées aux populations.

(5) Axe Stratégique 5 : Performance organisationnelle

Depuis 2004, la Commission a amorcé des réformes importantes en son sein, en vue de rendre l'organisation plus efficiente et transparente. Les progrès internes de modernisation de la Commission requièrent d'agir à la fois sur le développement d'outils de gestion efficaces et la valorisation de la culture axée sur les résultats. La gestion des connaissances reste un défi pour la Commission et la décennie à venir devrait permettre de la valoriser. Le rêve, à l'horizon 2020, est d'être une organisation moderne, efficace, efficiente et débarrassée de lourdeurs administratives.

La Commission entend donc poursuivre ses efforts de modernisation et atteindre les résultats suivants :

1) Résultats intermédiaires

- Les cadres ont accru leur capacité à gérer le changement
- Les responsabilités sont clairement définies et pleinement assumées
- La connaissance est valorisée
- La Commission est un milieu de travail dynamique et stimulant qui favorise l'expertise et la compétence
- La culture de la gestion axée sur les résultats est effective

- La Commission est modernisée et efficiente (lourdeurs administratives supprimées)

2) Résultat stratégique

- Une culture axée sur l'innovation, la performance et la capitalisation des connaissances est en place à la Commission de l'UEMOA.

C'est sur ces cinq orientations stratégiques que la Commission de l'UEMOA entend réaliser sa mission et sa vision et générer des impacts importants dans la région.

2.3.2 Stratégies de Base pour le Développement Sous-Régional dans l'espace de la CEDEAO

La CEDEAO a fixé les six objectifs prioritaires suivants dans le Plan Stratégique Régional (2011-2015) :

- Objectif Prioritaire 1 : Promouvoir la bonne gouvernance, la justice, la mise à niveau de la prévention des conflits, la gestion et mécanismes de résolution
- Objectif Prioritaire 2 : Promouvoir le développement des infrastructures et un environnement d'affaires compétitif
- Objectif Prioritaire 3 : Développement durable et coopération dans la Région
- Objectif Prioritaire 4 : Approfondir l'intégration socio-économique et monétaire
- Objectif Prioritaire 5 : Renforcer la capacité institutionnelle
- Objectif Prioritaire 6 : Renforcer le mécanisme pour l'intégration dans le marché mondial

Ces objectifs prioritaires suggèrent la couverture des stratégies et des programmes de la CEDEAO.

2.4 Examen du Schéma de Développement de l'espace Régional (SDER) de l'UEMOA

2.4.1 Les objectifs du SDER

Le Schéma de Développement de l'Espace Régional (SDER) préfigure l'espace de l'UEMOA de demain et a pour fonction de fixer, dès à présent, les grandes lignes pour un avenir viable et maîtrisé. D'une manière générale, le SDER constitue un cadre de référence à deux niveaux qui se veut à la fois technique et politique, requérant le consensus des principaux acteurs du développement et de l'intégration au sein de l'espace UEMOA. Il est alors :

- Un référentiel pour servir les Etats de l'Union à mieux définir leur politique d'aménagement du territoire.
- Un outil pour la mise en œuvre des actions structurantes à l'échelle de l'Union.

Le SDER fixe ainsi les principales options de développement socio-économique et d'aménagement physique et spatial pour le long terme. Il contient les grandes orientations du développement futur et leurs implications spatiales, pour assurer une utilisation rationnelle des sols. Le SDER constitue par ailleurs un cadre de cohérence global en termes spatiaux et entraîne des implications socio-économiques majeures. Il se situe à moyen et long terme et constitue ainsi un éclairage pour les actions à mener à court et moyen termes.

Une fois élaboré, le SDER devra assumer trois missions principales, diagnostique, prospective et programmatique.

1) Mission diagnostique

L'objectif est d'élaborer un consensus sur :

- l'état des lieux
- la problématique territoriale

- les options majeures

2) Prospective

Il s'agit de proposer une vision partagée du développement à long terme (25 ans) selon les domaines (politiques, équipements, économie, infrastructures) et selon les deux milieux, urbain et rural

3) Programmatique

Le SDER doit déboucher sur un modèle physico-financier. Celui-ci décrira les grandes opérations structurantes, il chiffrera les coûts et testera la validité financière des propositions.

2.4.2 Les phases du SDER

L'étude comprend 4 phases :

- La phase 1 déjà achevée est "préparatoire". Elle concerne la collecte des données de base, la détermination plus précise de certains aspects méthodologiques et l'élaboration d'un premier cadrage du bilan-diagnostic. Un premier document de référence intitulé « Note de diagnostic préliminaire ». Ce document de synthèse définit et propose des champs d'analyses regroupés selon les cinq chantiers stratégiques, suivants : (1) Changement climatiques et environnement (2) Dynamiques démographique et urbaine, (3) Infrastructures de développement, (4) Espaces et service productifs, (5) Espaces, ressources naturelles et cadre institutionnel.
- La phase 2, en cours de validation, porte sur le volet "analytique/problématique/prospective". Elle relève, au niveau des diagnostics sectoriels, plus de la géographie prospective que de l'aménagement du territoire. Elle aborde les diagnostics territoriaux et évalue les perspectives de développement pour les confronter à la problématique territoriale. Elle définit des objectifs opérationnels pour en déduire à la fois « l'image du territoire » et les orientations préliminaires qui en découlent. Elle se sert de la convergence entre l'approche sectorielle et territoriale pour identifier les profils territoriaux et ressortir leurs potentialités d'évolution. Ces profils ou cette lecture différenciée sur les réalités territoriales conduit à une lecture globale du territoire de l'Union et d'en dresser une image cible. La construction de cette image est faite par le biais de méthode des scénarios.
- La phase 3, utilisera les analyses et conclusions du diagnostic et des premières orientations (qui seront nourris par les phases de concertation) pour les confronter aux principes généraux de gestion territoriale et en tirer les options pratiques d'aménagement. Dans ce cadre, sera élaboré un Programme Prioritaire d'Intervention (PPI) avec une indication sur le montage institutionnel et financier des actions structurantes.
- La phase 4, consacrée à la mise en forme finale du SDER, consistera à produire un document récapitulatif des différentes phases, intégrant les remarques et les ajustements des différents acteurs. Elle comprendra également l'élaboration d'une batterie de mesures d'accompagnement pour la mise en œuvre du SDER : (i) mesures institutionnelles, juridiques, financières, (ii) un plan de communication pour la médiatisation du SDER et (iii) des indicateurs de suivi et d'évaluation.


2.5 Situation actuelle et questions relatives à l'intégration de la Sous-région de l'Afrique de l'Ouest

Le Tableau 2.5.1 présente le processus d'intégration basée sur la Théorie de l'intégration économique conçue par Bela Balassa. La Communauté Economique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) aussi bien que l'Union Economique et Monétaire Ouest-Africaine (UEMOA) tentent de lever les obstacles observés au niveau du commerce régional et international.

La vision de la CEDEAO à l'horizon 2020 inclut la nécessité d'une union douanière intégrale fonctionnant à l'échelle régionale à travers la mise en œuvre effective du tarif extérieur commun (TEC) et l'élimination complète des nombreux autres obstacles non tarifaires obstruant le commerce dans les Etats de la CEDEAO pour l'intégration économique. L'adoption d'un TEC s'illustre comme une étape qualitative importante dans la mise en place du marché commun, tel que stipulé par le Traité Révisé de la CEDEAO. Tous les Etats membres de la CEDEAO ont ainsi conjointement introduit le CET au début du mois de Janvier 2015, mais son évolution reste en deçà des attentes.

Les membres de l'UEMOA ont en commun la même devise notamment le franc CFA Ouest Africain (francs CFA) et le français comme langue officielle. Présentant majoritairement plusieurs points communs, les pays de l'UEMOA ont pu réaliser de grands progrès allant dans le sens de l'intégration économique comparativement aux autres pays membres de la CEDEAO. L'union douanière de l'UEMOA a été mise en place en deux étapes: en 1996, les pays membres ont supprimé les droits de douane et restrictions quantitatives sur le commerce intra-régional (les droits de douane sur le commerce des produits industriels ont été éliminés progressivement sur quatre ans); en 2000, ils ont adopté le TEC, qui a réduit considérablement les taux tarifaires et la dispersion tarifaire.

Tableau 2.5.1 Les Etapes de l'Intégration Economique Régionale



Processus	Principales Caractéristiques	Exemples
La Zone d'échanges commerciaux préférentiels (PTA: <i>Preferential Trade Area</i>)	Le PTA existe lorsque les pays d'une même zone géographique s'accordent pour réduire ou éliminer les barrières tarifaires sur les biens sélectionnés, importés d'autres membres de la zone. Ceci est souvent le premier petit pas vers la création d'un bloc commercial. Les accords peuvent être conclus entre deux pays (de façon bilatérale), ou plusieurs pays (de façon multilatérale).	- Association des nations de l'Asie du Sud-Est (ASEAN: <i>Association of South-East Asian Nations</i>) a conclu des accords bilatéraux avec plusieurs pays tels que le Japon et la Chine, et les blocs - ASEAN a fait des efforts pour créer une zone de libre échange de l'ASEAN (AFTA: <i>ASEAN Free Trade Area</i>) en 2015 (les États membres ont convenu d'adopter un contingent tarifaire à taux de douane nul sur la quasi- totalité des importations.)
Les Accords de libre échanges de Zone (ALE)	- Pas de droits de douane entre les pays membres - les ALE sont effectifs lorsque deux ou plusieurs pays d'une région acceptent de réduire ou éliminer les obstacles au commerce sur toutes les marchandises en provenance d'autres membres.	- Accord de libre-échange nord-américain (ALENA) - Accord de libre-échange centre-européen (ALECE) - Marché commun de l'Afrique orientale et australe (COMESA), Communauté d'Afrique de l'Est (EAC), Communauté de développement d'Afrique australe (SADC: <i>Southern Africa Development Community</i>), CEDEAO
Les Unions Douanières (UD)	- ALE + tarif extérieur commun (TEC) - Une union douanière implique la suppression des barrières tarifaires entre les membres, ainsi que l'acceptation d'un tarif extérieur commun (unifié) applicable aux pays n'appartenant pas à l'union. Cela signifie que les membres peuvent former un bloc commun dans les négociations avec un pays tiers ou avec d'autres blocs commerciaux, ou avec l'OMC	- Marché Commun du Cône Sud (MERCOSUR) - Union douanière d'Afrique Australe (SACU) - EAC - CEDEAO (en cours) - UEMOA (en cours)
Le Marché Commun (MC)	- UD + libre circulation des travailleurs et des capitaux - Tous les obstacles à la libre circulation des biens, des services, des capitaux et la main-d'œuvre sont supprimés. En outre, en plus de la suppression des tarifs, les entraves non tarifaires sont également réduites et éliminées. Pour l'efficacité du marché commun, il doit aussi avoir un niveau significatif d'harmonisation des politiques micro-économiques et des règles communes en ce qui concerne les pouvoirs monopolistiques et d'autres pratiques anticoncurrentielles. - Il doit également exister des politiques communes qui prennent en compte les industries clés, telles que la Politique Agricole Commune (PAC) et la Politique Commune de la Pêche (PCP) du marché unique européen (MUE).	- Espace Economique Européen (EEE): Le MC se compose de 27 pays membres de l'Union européenne (UE) et 3 pays membres de l'Association européenne de libre-échange (AELE) - COMESA (en cours)
L'Union Economique	- MC + politique et institution économique commune - L'Union économique est un terme appliqué à un bloc commercial qui prévoit à la fois un marché commun entre les membres, et une politique commerciale commune envers les pays n'appartenant pas à l'union, mais où les membres sont libres d'adopter des politiques macro-économiques de manière indépendante.	- UE (en cours)
L'Union Monétaire	- L'union monétaire est la première étape importante vers l'intégration macro-économique permettant à diverses économies de converger plus étroitement dans une même vision. Elle implique la mise au rebut des devises individuelles pour l'adoption d'une seule monnaie commune.	- L'Euro: pour les 16 Euro pays gérés par la Banque Centrale Européenne - Le dollar des Caraïbes orientales: pour les 11 îles des Caraïbes orientales gérés par la Banque centrale des Caraïbes orientales

Processus	Principales Caractéristiques	Exemples
	- Elle implique également un taux d'échange commun, une politique monétaire commune, y compris les taux d'intérêt et la régulation de la quantité de monnaie de même qu'une banque centrale unique	- l'UEMOA
L'Union Fiscale	Une union fiscale est une convention pour harmoniser les taux d'imposition, établir des niveaux communs des dépenses et emprunts du secteur public, et convenir conjointement des déficits ou excédents budgétaires nationaux.	25 Etats de l'UE ont convenu d'un pacte budgétaire (Traité de Stabilité financière) jusqu'en 2014, exigeant des pays membres l'adoption de lois limitant leurs déficits budgétaires structurels nationaux à moins de 0,5% du PIB
Union Economique et Monétaire	L'Union Economique et Monétaire (UEM) est une étape clé vers l'intégration intégrale, et implique un marché économique unique, une politique commerciale commune, une monnaie unique et une politique monétaire commune.	L'Union Economique et Monétaire de l'Union Européenne
Intégration Economique intégrale	l'intégration économique intégrale implique un marché économique unique, une politique commerciale commune, une monnaie unique, une politique monétaire commune (UEM), avec une politique budgétaire unique de même que des régimes d'imposition et de prestations communs. En bref, une harmonisation complète de toutes les politiques, les taux et règles économiques du commerce.	
L'Intégration Politique	Au fur et à mesure que les économies des pays coopérants tendent vers une intégration complète matérialisée par un marché unique, apparaît la nécessité de la mise en place de politiques communes en matière de politique sociale (éducation, santé, allocations chômage et des retraites) et d'institutions politiques communes. Le plein aboutissement est traduit par le fait que les pays coopérants sont tellement intégrés qu'ils partagent les mêmes politiques étrangères au point de fusionner leurs armées. Une fois à ce stade, ils ne forment désormais qu'un nouveau pays.	

Intégration croissante



Source: Equipe d'Etude de la JICA sur la base des documents sur l'intégration économique, Bela Balassa (1961) La Théorie de l'Intégration Economique; Commission Economique pour l'Afrique, etc. (2006) Eval. de L'intégration Régionale en Afrique.

Le volume des échanges commerciaux au sein des pays de la CEDEAO et l'UEMOA a continué d'augmenter depuis le début des années 2000. Cependant, l'on observe des différences quant à la contribution au commerce régional (le ratio du volume total des exportations et des importations) par pays membres de la CEDEAO. Par exemple, le Nigeria et la Côte d'Ivoire représentent 29,0 pourcent et 25,5 pourcent respectivement de 2010 à 2014. Le Ghana quant à lui présente un ratio de plus de 15 pourcent pendant que le Burkina Faso et le Togo sont à moins de 5 pourcent.

En outre, bien que les deux plus grands pays (le Nigeria et la Côte d'Ivoire) présentent un fort taux d'exportation au niveau de la sous-région, ceux-ci affichent un faible taux quant à l'importation. D'autre part, le Ghana s'illustre comme le plus grand importateur parmi ces pays dans cette région.

Au cours de la période allant de 1995 à 2014, les exportations intra-régionales au sein des Communautés Economiques Régionales (CER) comme la CEDEAO ont représenté une moyenne de 9,4 pourcent dans la CEDEAO et 13,8 pourcent au niveau de l'UEMOA. En outre, les importations intra-régionales représentaient une moyenne de 11,1 pourcent dans la CEDEAO et 10,0 pourcent dans l'UEMOA. Il est on ne peut plus notable que les volumes des exportations et importations intra-régionales au sein de la CEDEAO et de l'UEMOA sont encore faibles.

Plusieurs raisons pourraient expliquer cette faiblesse des échanges observée au niveau du commerce intra-régional dans les pays d'Afrique de l'Ouest. Les raisons pourraient être imputables aux entraves à la fois tarifaires et non tarifaires au commerce. Plusieurs défis tels que la mauvaise qualité des réseaux de transport, les lourdes procédures d'importation et d'exportation et les problèmes de franchissement des frontières, l'utilisation limitée des technologies de l'information et de la communication (TIC), la faible participation du secteur privé dans la conception des programmes destinés à accroître le commerce intra-régional, la faiblesse des systèmes de règlement des échanges commerciaux et les obstacles financiers pourraient également être indexés.

L'une des questions majeures reste de savoir comment la CEDEAO et / ou l'UEMOA entendent assurer leurs engagements et effectuer un suivi efficace de l'application de l'ALE et du CET pour la détermination de leur conformité. Il y a des problèmes d'application, qui ne suivent pas les règles: par exemple le cas de la double imposition sur les marchandises en transit appliquée encore à certaines importations. Une mesure qui n'est pas entièrement mise en œuvre selon les règles d'origine due aux différends sur les certificats délivrés par d'autres pays.

Les raisons de ces problèmes d'application pourraient être les suivantes:

- L'existence de réglementations commerciales nationales en conflit avec les règles de la CEDEAO / UEMOA
- L'existence de certaines règles ambiguës
- Des systèmes douaniers non intégrés entre les pays membres
- Un manque de capacité et de motivation du personnel des douanes

2.6 Relation entre l'intégration économique sous-régionale, l'intégration spatiale et le développement des corridors

2.6.1 Concept de développement du corridor

Par le développement du corridor, le plan directeur CACAO désigne le développement de l'infrastructure des corridors et des secteurs économiques.

Le développement des secteurs économiques éloignés des grandes villes et des ports a besoin de la connectivité aux grands marchés et aux ports. Une telle connectivité peut être assurée non seulement par les routes et les chemins de fer, mais aussi par le transport aérien. Le développement des secteurs économiques nécessite le soutien d'autres types d'infrastructures, telles que l'approvisionnement en électricité et en eau, ainsi que des routes d'accès locales. Ce type de relation avec l'infrastructure peut également être trouvé dans la relation de l'infrastructure avec les secteurs sociaux et les activités sociales.

Le corridor désigne la zone le long du corridor de transport des routes et des voies ferrées. Le corridor est la zone dans laquelle les activités productives des secteurs économiques sont menées.

Les zones influencées par le développement d'un tel corridor ne peuvent pas être clairement définies. La distance de la zone par rapport à un corridor de transport et la taille de la zone dépendent des types de secteurs économiques et de la disponibilité de sous-corridors de transport reliant le corridor principal.

Les Corridors sont étendus sur une longue distance reliant les centres (capitale ou grand port maritime) aux régions et zones périphériques et, en outre, aux pays voisins.

Bien que la zone à l'intérieur d'un pays est organisée par divers éléments, elle se caractérise principalement par ses corridors de transport (routes et voies ferrées), centres urbains (capitale administrative, capital commercial et autres grands centres urbains), ports maritimes et aéroports, ainsi que la distribution des terres agricoles et des zones forestières.

Compte tenu du développement spatial dans un tel pays, il n'est pas possible pour le gouvernement ou le secteur privé de fournir une densité élevée d'infrastructures de corridor dans tout le pays. En d'autres termes, il n'est pas possible de réaliser une forte densité de développement du secteur économique en mettant en place une forte densité d'infrastructures de corridors dans tout le pays.

2.6.2 Concept d'intégration spatiale sous-régionale

L'intégration spatiale sur une longue distance entre les pays nécessite le développement de corridors de transport. L'intégration spatiale entre les pays peut être réalisée par le développement de corridors de transport comme l'amélioration physique ou la modernisation de l'infrastructure des corridors.

Cependant, une telle amélioration ou amélioration de l'infrastructure du corridor peut être réalisée lorsqu'un volume suffisant de demande de transport est disponible pour des infrastructures de corridor particulières, telles que les routes et les chemins de fer. Il est également possible de mettre en œuvre la maintenance nécessaire de ces infrastructures de corridor améliorées ou de plus haute-qualité lorsqu'un volume suffisant de demande de transport est disponible car un certain niveau élevé de développement du secteur économique est atteint le long des corridors de transport.

Pour une longue distance de plus de 1000 km, l'intégration spatiale entre les pays est très difficile sans les économies développées à un stade plus précoce du développement du corridor. Le Corridor de Maputo et le Corridor de Nacala en Afrique australe sont des cas très particuliers pour l'exploitation réussie des corridors de transport longue distance. Le couloir de Maputo a la grande économie développée de Johannesburg, et le couloir de Nacala a un grand dépôt de charbon à coke de haute qualité.

En résumé, l'intégration spatiale sous-régionale devrait être soutenue par le développement du secteur économique le long du corridor de transport. L'intégration spatiale sous-régionale nécessite le développement de l'infrastructure des corridors et des secteurs économiques.

Les exemples réussis de Corridor de Maputo et de Corridor de Nacala mentionnés ci-dessus ne sont pas applicables à la plupart des situations qui impliquent une intégration spatiale à longue distance. Dans le cas de l'intégration spatiale des pays du CACAO, il est nécessaire de trouver d'autres solutions pour créer une demande de trafic pour les infrastructures de transport sous-régional longue distance. Ces solutions sont liées aux secteurs économiques ciblant les marchés sous-régionaux.

2.6.3 Concept d'intégration sous-régionale

L'intégration des économies et de divers autres systèmes dans l'UEMOA ou dans la CEDEAO est l'objectif le plus important pour l'UEMOA et la CEDEAO.

Dans un tel espace économique intégré au sein de la sous-région, une population et un marché plus importants seraient disponibles dans le cadre du système intégré unique. De plus, l'espace économique intégré de plusieurs pays pourrait être traité comme un seul pays, où il n'est pas nécessaire de payer les douanes pour les marchandises qui traversent les frontières nationales, si ces produits sont produits substantiellement dans la sous-région ou si ces produits sont importés. une fois et réexporté vers un autre pays de la sous-région.

De cette manière, étant donné que l'intégration sous-régionale, en particulier l'intégration économique sous-régionale, pourrait augmenter la taille du marché et la disponibilité des ressources, il est plus intéressant pour les investisseurs étrangers et nationaux de créer des capacités productives à plus grande échelle. un ensemble. En effet, la population urbaine des villes côtières augmente ses niveaux de revenus et son pouvoir d'achat de manière à composer une masse de consommateurs sur les marchés sous-régionaux.

Les mesures d'intégration économique sous-régionale, y compris la pratique efficace de l'union douanière et la facilitation du commerce, doivent être appuyées par un transport physique efficace et de grande capacité et des transactions efficaces aux postes frontaliers nationaux.

En revanche, le développement initial et le développement durable des infrastructures de transport de corridor nécessitent un certain volume de trafic pour ces infrastructures de transport. Ces volumes de trafic seraient générés par les activités de production des secteurs économiques.

2.6.4 Intégration économique sous-régionale et intégration spatiale sous-régionale

Dans les sections ci-dessus, les propositions suivantes se trouvent dans des termes abstraits:

- L'intégration spatiale sous-régionale n'est ni possible ni durable simplement par le développement d'infrastructures de transport de corridor.
- L'intégration spatiale sous-régionale devrait être soutenue par le développement des secteurs économiques et de l'infrastructure des corridors.
- Cependant, un tel développement des secteurs économiques le long des corridors de transport n'est pas toujours facile. En fait, il n'y a que quelques cas réussis de développement de corridors à longue distance.
- L'intégration spatiale sous-régionale à grande distance nécessite d'autres stratégies pour promouvoir le développement économique sous-régional.

- L'une des mesures permettant de réaliser le développement économique sous-régional est de promouvoir l'intégration économique sous-régionale entre les pays voisins, y compris les pays côtiers et les pays intérieurs.
- Une intégration économique sous régionale aussi efficace exige que l'intégration spatiale sous-régionale soit soutenue par le développement de corridors sous-régionaux.

2.7 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 africaine² :

«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».

² 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.

PARTIE III

STRATEGIES DE DEVELOPPEMENT SOUS-REGIONAL

Chapitre 3 Situation actuelle et nouvelles opportunités de développement de la sous-région 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 Figure 3.1.1)¹.

Il en résulte également une multiplication des populations urbaines à revenu moyen. Au Ghana et en Côte d'Ivoire, près de 20 % de la population dépensent plus de 4 UDS par jour (voir le Tableau 3.1.1). 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. (Figure 3.1.2).

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 3.1.2 et le Tableau 3.1.3). À partir de ce constat et en prenant en considération la liste des articles importés et les montants élevés des importations (voir le Tableau 3.1.4), 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 3.1.5). 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 3.1.6).

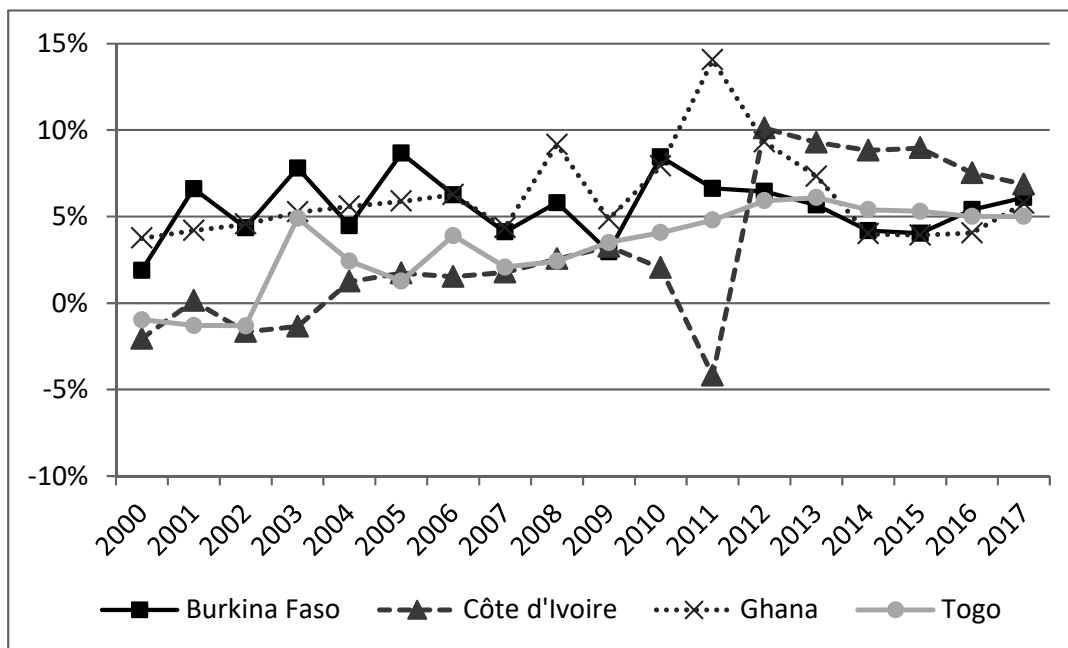
Malgré la croissance considérable depuis les années 2000 des économies nationales des quatre pays concernés, leurs PIB par habitant classent le Burkina Faso et le Togo dans les pays à faible revenu et le Ghana et la Côte d'Ivoire, dans les pays à revenu intermédiaire (tranche inférieure) (voir la Figure 3.1.3).

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 3.1.7).

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.

¹ 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.

La structure économique 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 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).

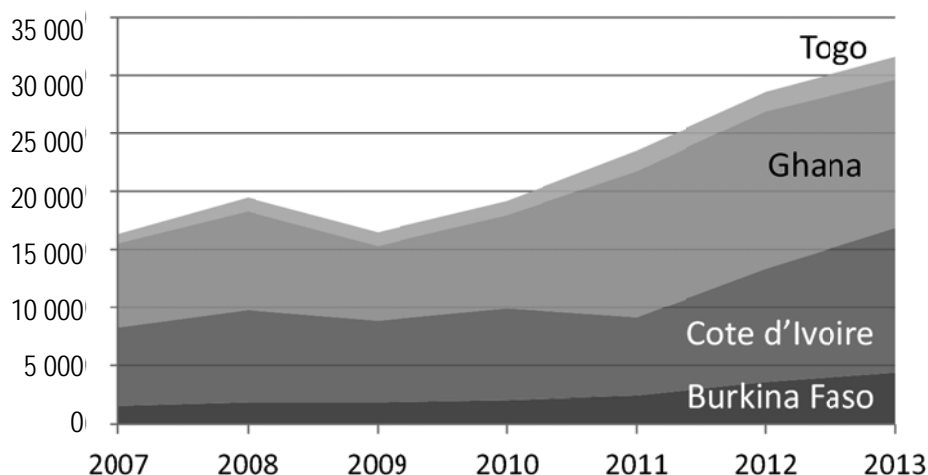
Figure 3.1.1 Taux de croissance effectif du PIB des quatre pays du CACAO (2000-2017)

Tableau 3.1.1 Populations à revenu moyen (4 dollars et plus dépensés 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, *État 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 3.1.2 Évolution des importations des quatre pays du CACAO (2007 - 2013)

Tableau 3.1.2 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 (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 3.1.3 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 3.1.4 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 3.1.5 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 3.1.6 Pourcentage de l'industrie manufacturière dans le PIB des quatre pays du CACAO (2014)

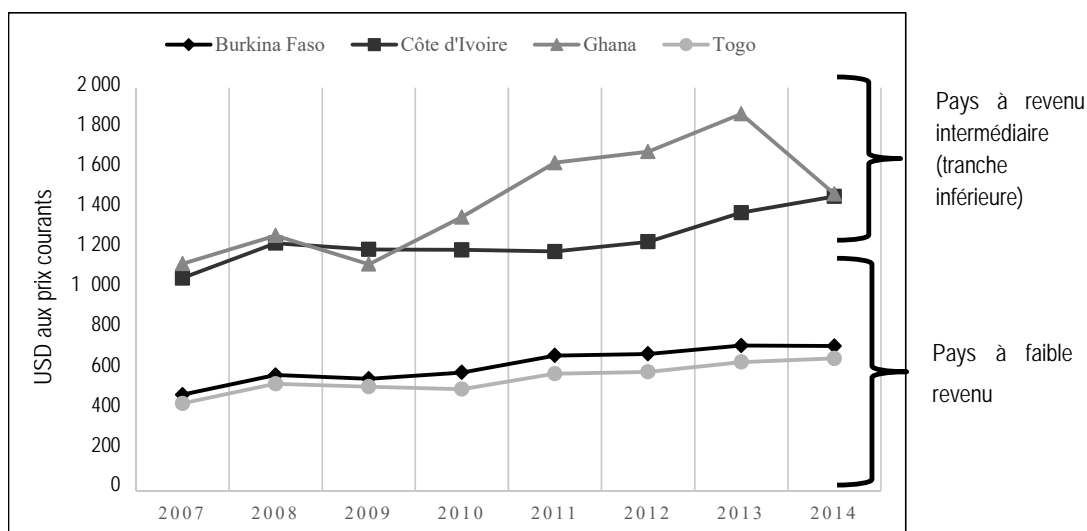
	Burkina Faso	Côte d'Ivoire	Ghana	Togo
PIB nominal (en millions d'USD, en 2014)	12 503	33 741	38 616	4 594
Secteur primaire	34,7 %	26,2 %	22,4 %	47,4 %
Secteur secondaire	21,9 %	23,2 %	27,7 %	19,6 %
Industrie manufacturière	6,3 %	13,8 %	5,1 %	6,5 %
Secteur tertiaire	43,4 %	50,6 %	49,9 %	33,0 %

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 3.1.3 Évolution du PIB par habitant des quatre pays du CACAO (2007-2014)

Tableau 3.1.7 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)*.

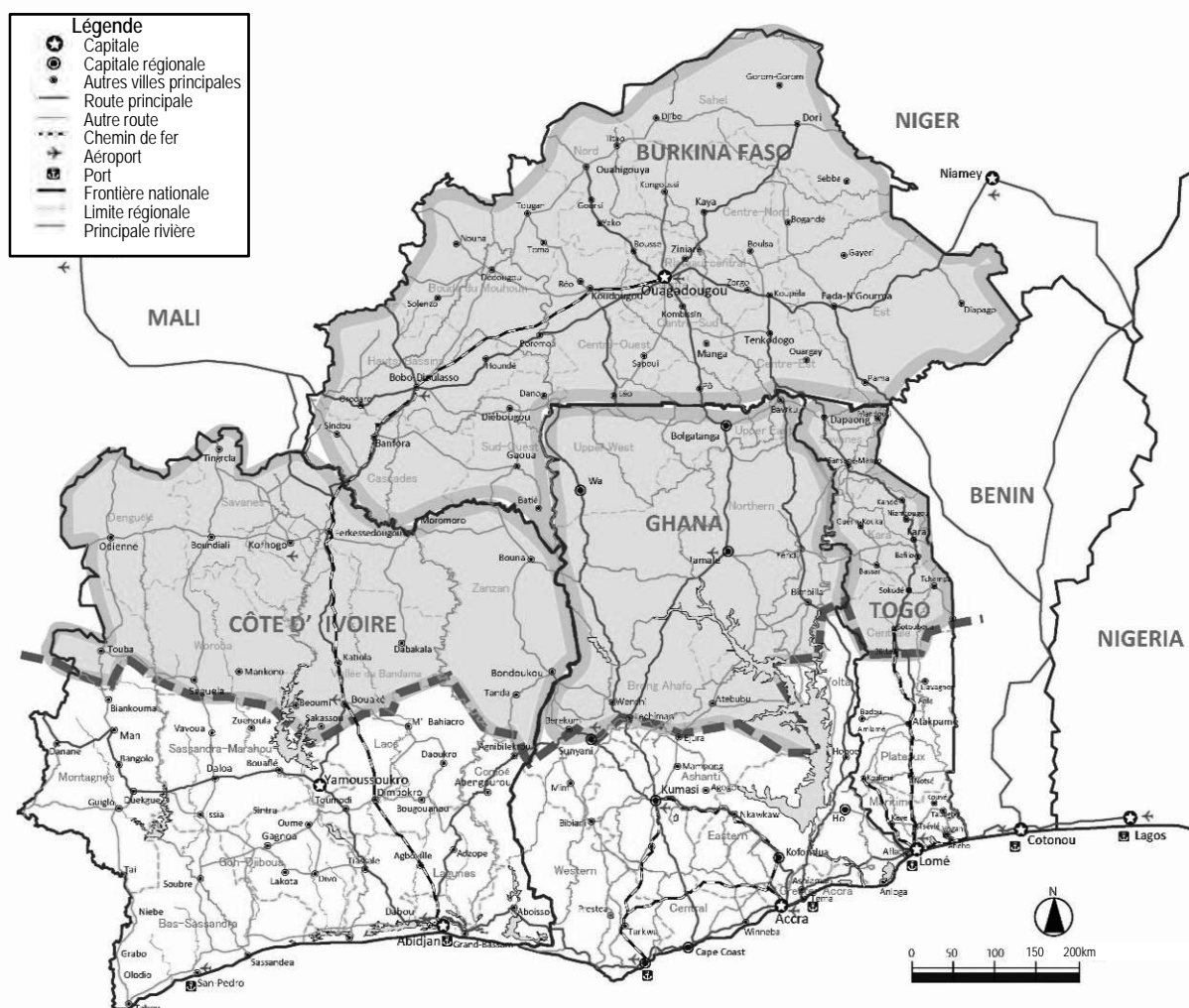
Togo : Ministère de la Planification, du Développement et de l'Aménagement du territoire, *Questionnaire des Indicateurs de Base du Bien-Etre (QUIBB) 2011*.

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

Dans le présent Plan Directeur, les zones côtières correspondent à une étendue située de 300 à 400 km de la côte, relativement bien desservie par les transports ; les zones intérieures des pays côtiers

et les provinces du pays enclavé désignent les régions suivantes (exceptées leurs zones côtières) (voir la Figure 3.2.1) :

- 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 : trois régions de Centrale, Kara et Savanes (les principales villes de l’intérieur sont Sokodé, Kara et Dapaong)



Source : Équipe d'Étude de la JICA

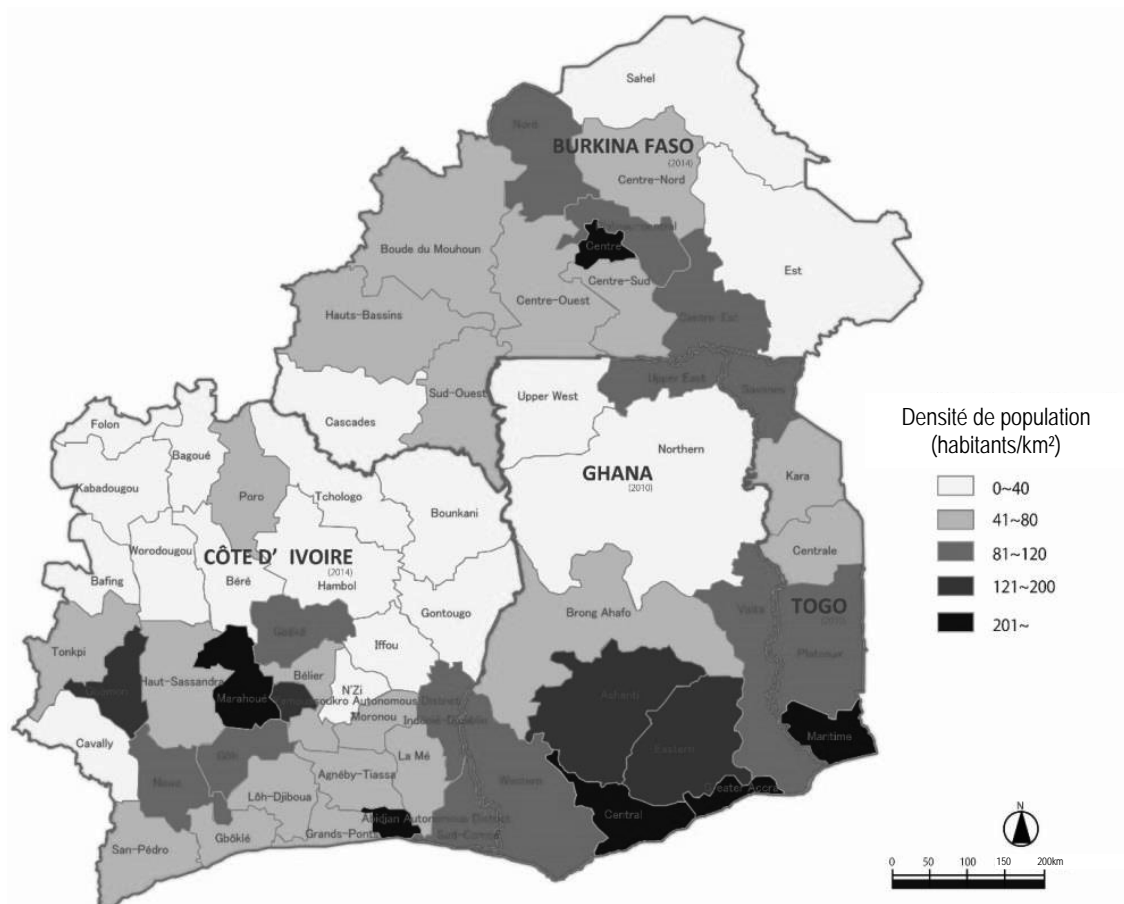
Figure 3.2.1 Zones intérieures des quatre pays du CACAO

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 3.2.2).

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 3.2.4). 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 3.2.3).



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).

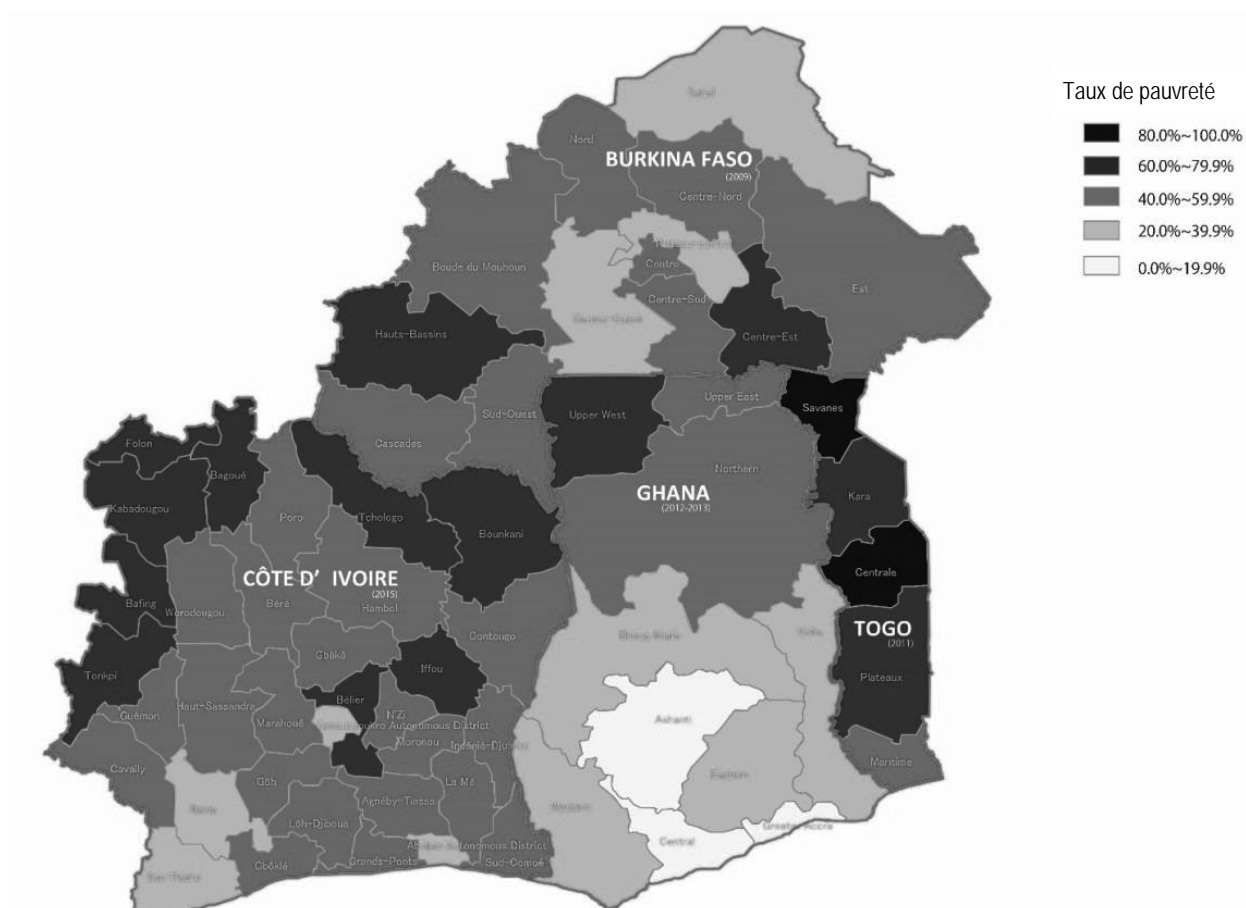
Source 1 (Burkina Faso) : INSD

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 3.2.2 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).

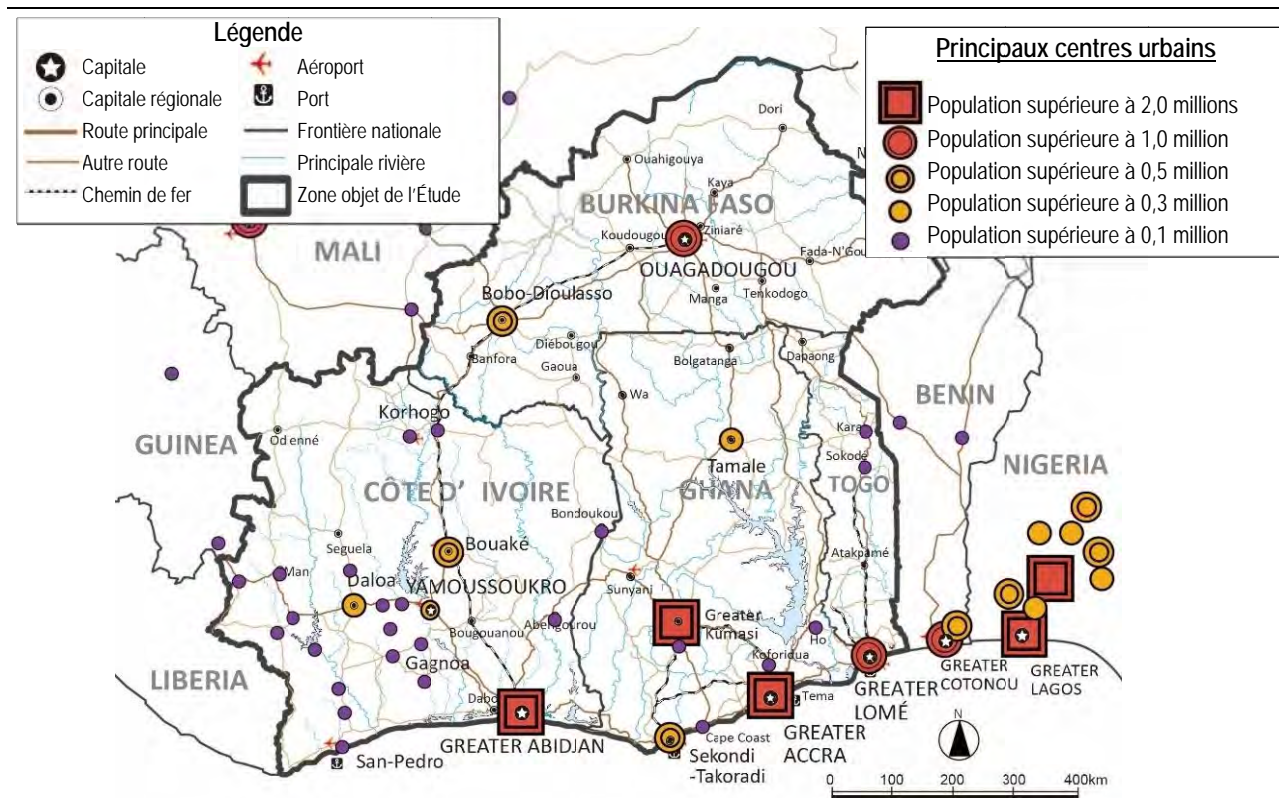
Source 3 (Ghana) : GSS, *Ghana Living Standard Survey (GLSS) Round 6*, 2014.

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

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 3.2.5). 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 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 : Élaboré par l'Équipe d'Étude 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.

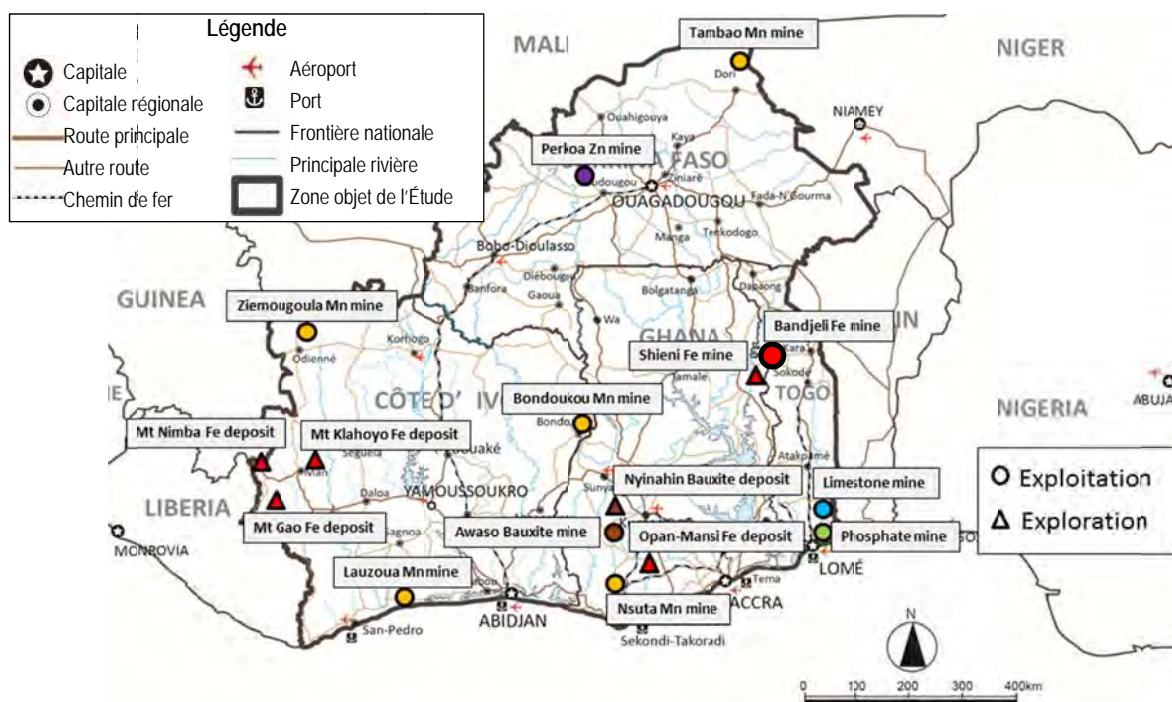
Côte d'Ivoire : INS, *Recensement Général de la Population et de l'Habitat (RGPH) 2014*.

Ghana : GSS, *2010 Population and Housing Service National Analytical Report*, 2013.

Togo : DGSCN, *RGPH 2010*.

Autres pays : Site « City Population »

Figure 3.2.4 Villes des pays du CACAO peuplées de plus de 100 mille habitants



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

Source : Élaboré par l'Équipe d'Étude de la JICA sur la base des informations des pays respectifs

Figure 3.2.5 Mines à fort potentiel des quatre pays du CACAO

3.3 Résumé de la Situation Actuelle et Questions relatives au Développement Sous- Régional des Pays du CACAO

Un ensemble de questions générales visant la promotion du développement dans les pays du CACAO a été défini. Ces questions présentent une interdépendance les unes avec les autres. Celles-ci sont résumées dans la section ci-dessous.

(1) Faible volume de la demande de trafic pouvant soutenir la modernisation des infrastructures des corridors de transport

Le faible volume de la demande de trafic dans les pays du CACAO entrave les possibilités de modernisation des infrastructures des corridors de transport. Cela est dû au sous-développement des secteurs économiques dans les zones intérieures, ainsi que dans les pays intérieurs, alors que les conditions de transport sont relativement bonnes dans les zones intérieures des pays côtiers, de même que dans les pays enclavés.

Bien que les taux d'accroissement du volume de trafic routier au niveau des frontières entre le Burkina Faso et les pays côtiers aient connu une évolution au cours des cinq dernières années, le volume absolu de ce trafic reste cependant moins significatif pour favoriser la modernisation des routes à 2 voies en routes en 4 voies ou en autoroutes à accès contrôlé.

En effet, les conditions routières des corridors centraux de chaque pays de la sous région du CACAO sont relativement bonnes. Toutefois, ces conditions demeurent insuffisantes quant à l'attraction des investissements dans les zones intérieures des pays côtiers et dans les zones méridionales des pays intérieurs.

(2) Coût élevé du transport au niveau des corridors de transport

Les coûts de transport sur les corridors de transport entre les pays de l'hinterland ou les zones intérieures des pays côtiers et les ports maritimes sont élevés. Cette situation est en partie due à la longueur de la distance, estimée à plus de 800 km, séparant les ports maritimes des zones intérieures, bien que les conditions de transport soient relativement bonnes dans les zones intérieures des pays côtiers et dans les pays de l'hinterland. Elle est également due en partie aux tracasseries routières existant le long des corridors de transport et aux frontières nationales.

Selon l'enquête logistique menée par l'Équipe d'Étude de la JICA (2016), les coûts de transport routier le long des corridors représentent près de 50%, à l'exception des charges portuaires, des coûts aux frontières et des autres coûts de harcèlement. Cela signifie que la modernisation des infrastructures des corridors de transport pourrait significativement contribuer à la réduction des coûts de transport sur les corridors.

Bien qu'il existe une ligne de chemin de fer reliant le port d'Abidjan et le Burkina Faso, le coût du transport ferroviaire de marchandises n'est pas aussi faible. Cela est en partie dû au fait qu'il n'existe aucune concurrence avec d'autres lignes de chemin de fer.

(3) Difficultés structurelles au niveau de la promotion du développement des secteurs économiques dans les zones intérieures des pays côtiers de même que dans les pays l'hinterland

Les secteurs économiques des pays de l'hinterland et des zones intérieures des pays côtiers présentent une faible productivité. Il est structurellement difficile de promouvoir le développement des secteurs économiques ou d'accroître la productivité des secteurs économiques dans ces zones. Cela s'explique non seulement par la faible densité de la population et la pauvreté actuelle de cette population, mais aussi par la médiocrité des infrastructures, bien que les conditions de transport soient relativement bonnes dans les zones intérieures des pays côtiers, ainsi que dans les pays de l'hinterland.

(4) Sous-développement des secteurs manufacturiers

Les secteurs manufacturiers des pays du CACAO sont sous-développés en raison du faible développement des infrastructures économiques, notamment les capacités d'approvisionnement en

électricité. Compte tenu du sous-développement des secteurs manufacturiers, les avantages découlant de l'union douanière et de l'intégration économique sous-régionale peinent à atteindre un niveau satisfaisant à l'heure actuelle.

(5) Difficultés au niveau de l'attraction des investissements privés

Dans la sous-région du CACAO, les populations, les territoires et les économies des différents pays ne sont pas aussi importants en densité et volume. Par conséquent, les tailles de marché des pays individuels ne sont pas assez énormes pour attirer les investisseurs étrangers et nationaux vers les secteurs économiques.

(6) Inefficacité de l'Union douanière de l'UEMOA et de la CEDEAO

L'UEMOA avait initié la mise en œuvre d'une politique d'union douanière en deux étapes notamment en 1996 et 2002, tandis que la CEDEAO s'engageait dans la promotion de l'intégration économique en mettant en œuvre des mesures d'union douanière en 1993.³ Cependant, cette union douanière a connu un fonctionnement en deçà des attentes de ces institutions.

Le mauvais fonctionnement de l'union douanière de l'UEMOA et de la CEDEAO a été préjudiciable à l'intégration économique de la sous-région. Par conséquent, l'institution en charge de l'union douanière n'a pas pu favoriser un élargissement de la taille du marché intégré de la sous-région, obstruant les possibilités d'investissements accrus dans les pays du CACAO, l'UEMOA ou la CEDEAO.

(7) D'énormes importations de biens de consommation pouvant être produits localement

Au cours des années 2000, les pays du CACAO ont enregistré une croissance dans leurs économies nationales à travers l'extension des exportations de minerais et de cultures commerciales comme le cacao, l'huile de palme, le coton et la noix de cajou vers les marchés d'outre-mer.

Au cours de la dernière décennie, ces biens exportés ont augmenté le nombre de ménages à revenu moyen et les revenus disponibles dans les pays du CACAO, en particulier dans les zones côtières du sud. Ces ménages à revenu moyen disposant d'un pouvoir d'achat important vivent dans les grandes régions métropolitaines et consomment beaucoup de biens de consommation importés, tels que le sucre, le riz, le poisson, le poulet, le bœuf et les aliments transformés, ainsi que les appareils électriques et les voitures. Les biens de consommation peuvent être produits localement au niveau des pays de la sous-région du CACAO. En fait, la valeur des biens importés a plus que doublé entre 2007 et 2013.

(8) Faible développement des chemins de fer pouvant favoriser des services de transport ferroviaires dans les zones intérieures de même que dans les pays enclavés, résultant en un coût élevé du transport

Il n'existe qu'une seule ligne ferroviaire opérationnelle sur une longue distance dans les pays du CACAO, notamment la ligne exploitée par la Sitarail. La ligne ferroviaire et les ponts de la Sitarail sont vieillissants, et certains ponts présentent un état de détérioration avancé pour être intégrés au corridor de transport central.

Parallèlement, en raison de l'absence d'un réseau ferroviaire régional, il est difficile pour le secteur minier d'accélérer le développement minier bien que les investissements aient été attirés par les mines de calibre mondial dans les pays du CACAO relativement à leur qualité et quantité de production.

² En 1996, les pays membres ont supprimé les droits de douane et les restrictions quantitatives sur le commerce intrarégional (les droits de douane sur le commerce des produits industriels ont été progressivement éliminés sur quatre ans). Une union douanière avec un tarif extérieur commun et la libre circulation des marchandises au sein de l'UEMOA ont été établis en 2000.

³ Le Traité révisé, approuvé en 1993, vise à créer une union économique et monétaire dans laquelle les mesures pertinentes incluent l'élimination des droits de douane nationaux.

(9) Un pourcentage relativement élevé des camions surchargés opérant sur de longues distances entraînant une détérioration des routes

Il est rapporté que plus de 50% des camions opérant sur les longues distances transportent une charge supérieure à la limite de charge officielle. Les gouvernements des pays du CACAO sont pleinement conscients de ce fait et de son impact négatif sur les conditions de leurs routes. Pour y remédier, ceux-ci ont initié des efforts visant à faire appliquer la réglementation. Cependant, l'on notera que la suppression des camions surchargés opérant sur longue distance ne relève pas d'un exercice aisé. Cela s'explique en partie par le désir ardent des propriétaires de cargaisons de minimiser les coûts de transport, même en payant des frais informels, et en partie dû à l'inexistence de mode de transport alternatif pour les charges plus lourdes à des prix inférieurs, à l'exception des services proposés par la Sitarail. Cependant, la couverture des services de transport de la Sitarail n'est pas aussi étendue et ses prix réels ne sont pas aussi modiques comparativement au transport par camion étant donné le monopole dont jouit cette compagnie dans ce domaine.

(10) Moins d'opportunités de développement local dans les zones intérieures des pays côtiers de même que dans les pays intérieurs

Le développement des corridors pourrait ne pas créer beaucoup plus d'opportunités de développement local pour les PME et les petits agriculteurs et entrepreneurs installés à leur propre compte. Pire encore, la modernisation des transports incluant le développement des autoroutes et la conteneurisation des marchandises transportées par chemins de fer, pourraient réduire les emplois des petits producteurs et des commerçants installés le long des corridors de transport.

(11) Risques d'attaques terroristes

En Afrique de l'Ouest, il existe des risques potentiels d'attentats terroristes. Une situation qui pourrait entraîner la création d'un environnement moins favorable aux investissements étrangers et nationaux, ainsi qu'une instabilité au niveau du développement socio-économique. En outre, au fur et à mesure que le développement des corridors sera renforcé, l'amélioration des transports et la circulation relativement plus libre des biens et des personnes pourraient faciliter l'occurrence d'attaques terroristes. Par conséquent, il est on ne peut plus essentiel d'adopter des mesures visant à améliorer la préparation contre de probables problèmes de sécurité, plus efficaces que celles appliquées auparavant.

3.4 Analyse FFOM des Pays du Projet CACAO

Une analyse FFOM (Force, Faiblesse, Opportunités et Menaces) a été réalisée en tenant compte des pays du CACAO par rapport au développement du corridor sous-régional.

Les analyses FFOM de chacun des pays du CACAO sont présentées à la section 9.1 pour le Burkina Faso, la Section 15.1 pour la Côte d'Ivoire, la Section 21.1 pour le Ghana et l'article 27.1 pour le Togo.

Tableau 3.4.1 Analyse FFOM des Pays du CACAO

Force	Faiblesse
<ul style="list-style-type: none"> Les quatre pays du CACAO partagent le fondement de l'intégration économique parce qu'ils appartiennent à la CEDEAO et les trois pays francophones appartiennent à l'UEMOA. La taille du marché englobant les quatre pays est relativement grande. La population actuelle est de 70 millions de personnes, et la population future (année 2040) sera de 150 millions de personnes. D'autre part, la population urbaine actuelle est de 33 millions de personnes et la population urbaine future (année 2040) sera de 80 millions de personnes. En particulier, les capacités de croissance économique du Ghana et de la Côte d'Ivoire sont grandes. Les quatre pays sont géographiquement concentrés. À l'heure actuelle, il y a quelques routes reliant trois pays côtiers (la Côte d'Ivoire, le Ghana et le Togo) avec les pays voisins à l'intérieur des 	<ul style="list-style-type: none"> Les pays pris de façon individuelle sont petits en termes de taille de la population, de taille de population urbaine, taille du PIB et de volume de production agricole. La distance entre Abidjan et Lagos est d'environ 1000 km. La distance entre Abidjan et Ouagadougou est d'environ 1200 km. L'étendue géographique des quatre pays du CACAO est assez grand. Les règlements et règles convenus par la CEDEAO et l'UEMOA, tels que l'axe de contrôle des véhicules de poids lourd n'ont pas été fortement mis en oeuvre. La situation de fourniture d'électricité n'est pas bonne excepté celle de la Côte d'Ivoire. Pour les entreprises asiatiques, y compris les japonaises, l'Afrique de l'Ouest est non seulement physiquement mais aussi

terres (Burkina Faso, Mali et Niger) • L'Echanges d'Énergie Électrique Ouest-Africain (EEEOA) couvrant 14 pays de la CEDEAO est fonctionnel.	physiologiquement loin de l'Asie.
Opportunités	Menaces
<ul style="list-style-type: none"> • Il y a une forte possibilité d'attirer les investissements étrangers et nationaux, notamment dans les secteurs manufacturiers ciblés sur le marché sous-régional. • Les investisseurs privés étrangers y compris les japonais voient des opportunités croissantes d'affaires en réponse aux perspectives de croissance économique dans le Corridor Abidjan-Lagos dans les secteurs pétrolier et gazier ainsi que celui de l'électricité. • En plus du marché sous-régional dans les quatre pays, le Nigeria, pays membre de la CEDEAO, a une économie énorme et un fort potentiel croissant au sein de la sous-région. Il y a des possibilités pour les quatre pays du CACAO d'attirer davantage d'investissements étrangers et nationaux dans les secteurs manufacturiers ciblant le marché Nigérien en pleine croissance. • La partie ouest de la Côte d'Ivoire a des ressources en eau relativement abondantes, qui peuvent être utilisées pour la production d'énergie hydroélectrique. D'autre part, bien que le Ghana ait souffert d'une longue crise de l'électricité, il peut réussir à sortir de la situation critique grâce à la découverte et l'utilisation du gaz pour la production d'électricité. Sur la base de la capacité de la Côte d'Ivoire à augmenter la production d'énergie en utilisant les ressources en eau et en continuant l'exploration et l'exploitation du gaz, il serait possible pour le Pool Énergétique Ouest Africain de maintenir une fourniture énergétique stable pour les quatre pays du CACAO. 	<ul style="list-style-type: none"> • Les quatre pays du CACAO sont fréquemment confrontés aux risques d'attaques de groupes terroristes basés à l'intérieur des terres de l'Afrique de l'Ouest. Cette situation pourrait avoir une incidence négative sur la promotion des investissements étrangers et nationaux dans les quatre pays. • Les règlements et règles de l'union douanière convenus par l'UEMOA et la CEDEAO pourraient ne pas susciter autant de progrès dans l'avenir comme attendu. • Au cours des dernières années, le Nigeria a renforcé ses politiques qui vise à alimenter et protéger les industries nationales, ce qui a d'autre part engendré la déviation de l'objectif d'intégration économique sous-régionale. Dans cette situation, les quatre pays du CACAO éprouvent des difficultés à mettre en œuvre leurs stratégies de transformation et d'exportation de biens intermédiaires et de pièces de rechange vers le Nigeria. • Les conflits entre pays, liés à l'utilisation de l'eau des fleuves internationaux pourraient survenir en raison de l'augmentation future de l'utilisation de l'eau.

Source: Equipe d'Étude de la JICA

3.5 Nouvelles opportunités de développement de la sous-région du CACAO

(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 3.5.1).

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 CACAO. 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 CACAO.

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

L'Afrique entre dans la période de bénéfice du bonus démographique⁴. 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

⁴ Le taux de croissance de la population active dépassant celui de l'ensemble de la population, la croissance économique s'accélère.

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, 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 et des pays de l'Afrique de l'Ouest

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 3.5.1).

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.

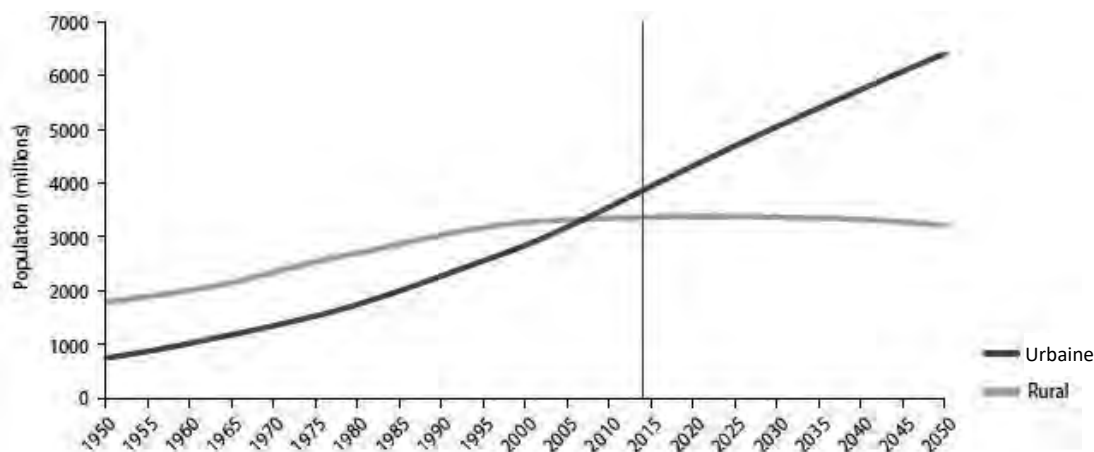
Par conséquent, avec l'augmentation continue des populations à revenu moyen de la sous-région, déjà non négligeables, les besoins en viandes, en poissons, en produits laitiers et en légumes frais se multiplieront considérablement (voir les Figure 3.5.2, Figure 3.5.3 et Figure 3.5.4).

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*.

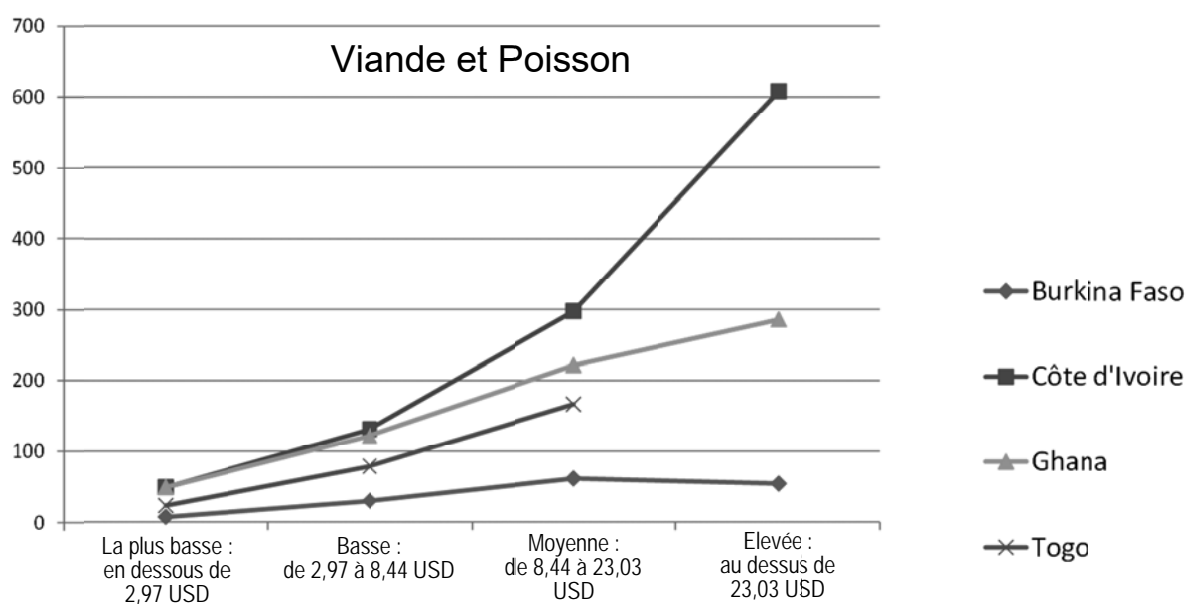
Figure 3.5.1 Perspectives d'évolution de la population urbaine dans le monde (1950-2050)

Tableau 3.5.1 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 %

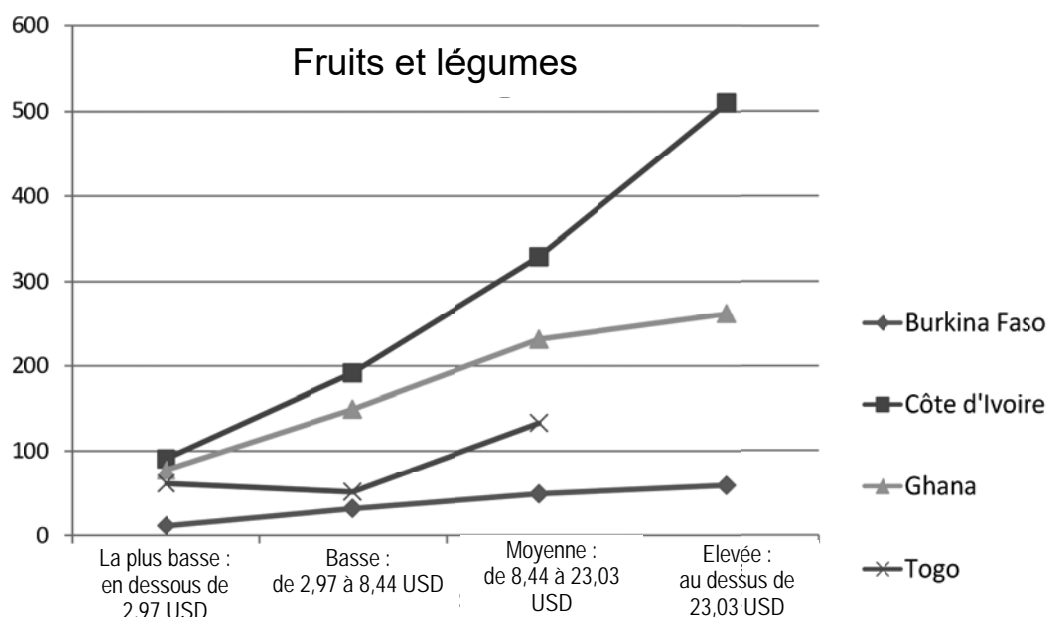
Source : Élaboré par l'Équipe d'Étude de la JICA sur la base des données des recensements généraux des quatre pays et d'ONU, *Perspectives de l'urbanisation mondiale : révision 2014*.

(US\$ per capita) (annual)



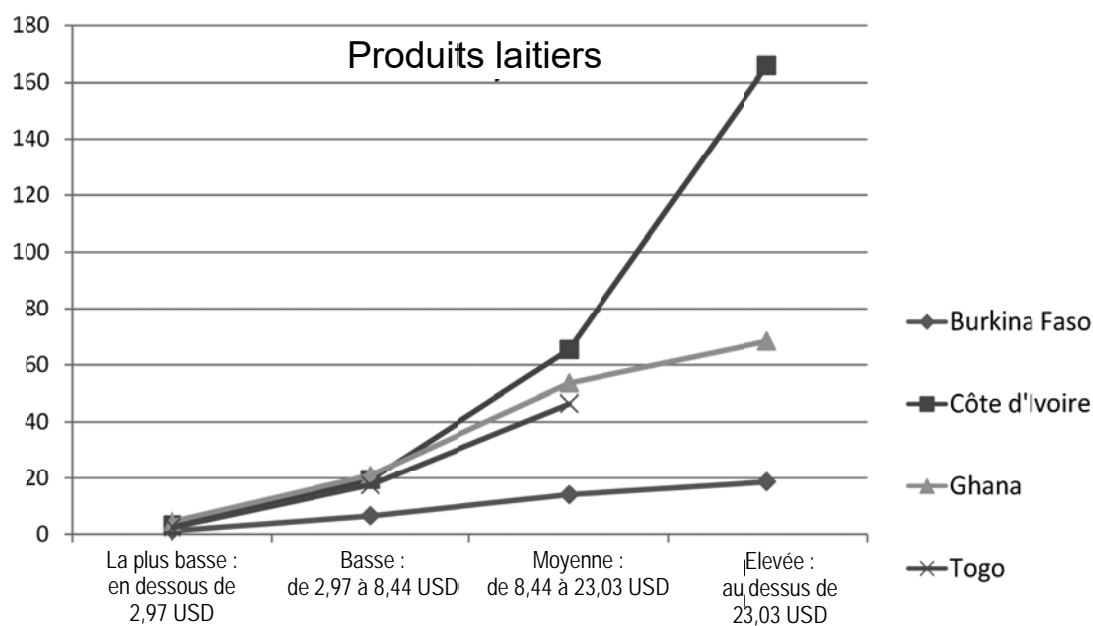
Source : Banque mondiale, *Base de données sur la consommation mondiale* (estimation de la Banque mondiale basée sur les études de la consommation ou de la dépense des ménages des pays).

Figure 3.5.2 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 3.5.3 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 3.5.4 Consommation des produits laitiers selon les revenus (USD/an/ht)

Chapitre 4 Stratégies de développement sous-régional pour les pays du CACAO

4.1 Objectif stratégique : cible du plan directeur

4.1.1 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 section 2.7.

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.

4.1.2 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 3.1.6) ; 2) la productivité des industries est faible dans les zones intérieures des pays côtiers et les provinces du pays enclavée (voir 3.2).

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.

4.1.3 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".

4.2 Problèmes de base identifiés dans les relations entre les secteurs économiques et le transport

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.

4.2.1 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 4.2.1). Étant 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 4.2.1 et Tableau 4.2.2 Tableau 4.2.2 et la Figure 4.2.2.) Étant 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 zone/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.

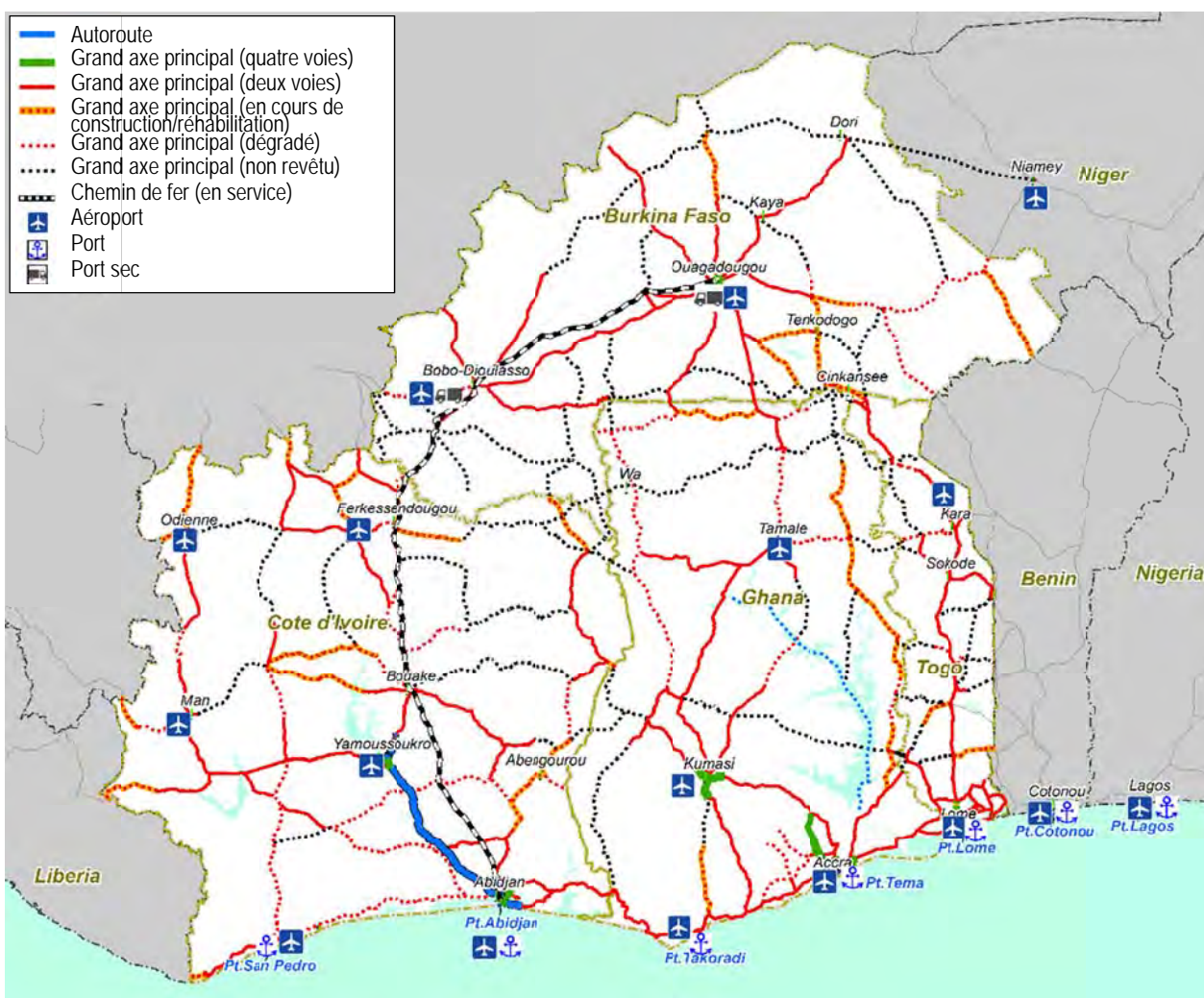
Afin de réduire les barrières du temps de transport, il est également nécessaire de prendre des mesures d'amélioration de l'efficacité des procédures transfrontalières et de suppression des abus douaniers aux frontières nationales et sur les corridors.

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. À 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 : Équipe d'Étude de la JICA, sur la base des informations des homologues de chaque pays

Figure 4.2.1 Situation actuelle des infrastructures de transport existantes dans les pays du CACAO

4.2.2 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 5 Scénario de croissance et principales stratégies

5.1 Scénario de croissance retenu pour traiter le problème de base

À l'étape suivante, il est nécessaire d'envisager des solutions pour le problème de base identifié dans la section 3.3 : relier solidement les zones intérieures et côtières tant par secteur économique que par transport. Dans la présente section 5.1, 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.

5.1.1 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

(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.

À 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) ».

(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.

(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 3.1.2). 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 5.1.1).

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 3.1.1). 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 3.3.2 à 3.3.4).

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 3.3.1). 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 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.

(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.

(5) Nécessité de développer les ressources minérales, 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). Tableau 5.1.2 montre les secteurs économiques moteurs identifiés en accord avec les types de secteurs économiques.

Tableau 5.1.1 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 5.1.2 Secteurs économiques moteurs des pays du CACAO

Types de secteurs économiques*	Secteurs économiques moteurs	Présent	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* : Les numéros des types sont les mêmes que ceux de (2) de la section 5.1.1

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

Source : Equipe d'Etude de la JICA

5.1.2 Comparaison des scénarios de croissance alternatifs

Dans la présente section, les solutions (scénarios de croissance) au problème de base identifié dans la section 3.3 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.

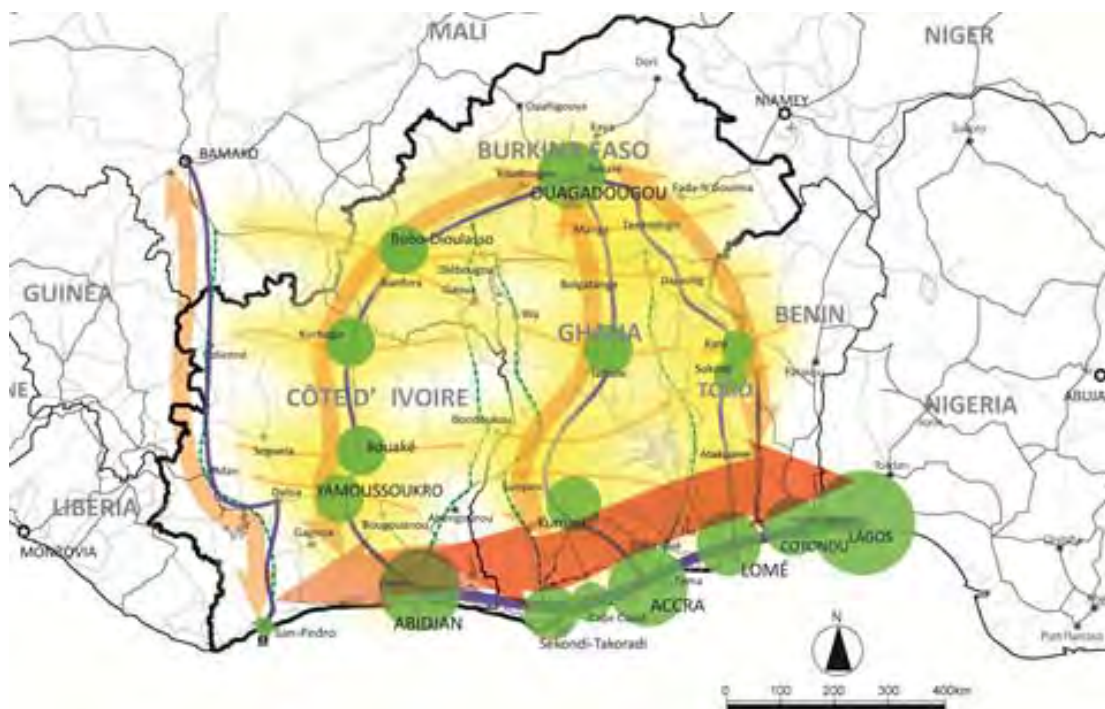
Mesures

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

Le niveau de développement des secteurs économiques intérieurs sera plus élevé dans le scénario N° 1 que dans les N° 2 et 3. Car, dans le scénario N° 1, les secteurs économiques ciblent les marchés de consommation sous-régionaux qui constituent une grande entité intégrée.



Source : Equipe d'Etude de la JICA

Figure 5.1.1 Scénario de croissance alternatif N° 1 pour la sous-région WAGRIC-CACAO
« Développement de corridors axé sur le marché sous-régional »

(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 accordance 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

- Le scénario N° 2 s'appuie sur une politique qui ne compte pas beaucoup sur l'effet de l'intégration économique sous-régionale. Cela implique la taille restreinte des marchés nationaux et le faible intérêt en terme d'investissement. Par conséquent, le scénario N° 2

contribuera à la promotion des économies intérieures à un moindre degré par rapport au scénario N° 1.

- Il en résulte que le rythme du déplacement de la population des zones intérieures et de l'affaiblissement socioéconomique sera davantage accéléré par rapport au scénario N° 1.



Source : Equipe d'Etude de la JICA

Figure 5.1.2 Scénario de croissance alternatif N° 2 pour la sous-région WAGRIC-CACAO
« Développement des corridors orienté vers les marchés nationaux »

(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 accordance 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
- Développement à un rythme modéré des autoroutes côtières du corridor est-ouest, vu que le commerce inter-régional avec les pays voisins ne se développera pas beaucoup le long du corridor côtier
- Peu d'efforts pour la promotion des secteurs économiques ciblant les marchés de consommation dans les zones intérieures

Impacts

- Le scénario N° 3 est centré sur la production des produits primaires et l'exportation vers les marchés extérieurs à la sous-région (vers les marchés mondiaux) plutôt que sur les secteurs économiques ciblant les marchés sous-régionaux.
- Attribuant de ressources insuffisantes à la promotion des secteurs économiques ciblant les marchés sous-régionaux, les économies intérieures seront moins développées par rapport au scénario N° 1, malgré une possibilité de croissance plus importante des économies nationales en comparaison des scénarios N° 1 et 2.



Source : Equipe d'Etude de la JICA

Figure 5.1.3 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 5.1.3 Comparaison des scénarios de croissance alternatifs

	Secteurs économiques retenus	Intégration sous-régionale	Infrastructures du corridor nord-sud
Options	<p>Type N° 1 : les industries manufacturières des produits agricoles destinés aux marchés extérieurs à la sous-région</p> <p>Type N° 2 : les industries manufacturières orientées vers l'exportation</p> <p>Type N° 3 : l'agriculture, l'élevage et l'aquaculture ciblant les marchés de consommation nationaux et sous-régionaux</p> <p>Type N° 4 : 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>Type N° 5 : les industries des services avancés ciblant les marchés nationaux et sous-régionaux</p> <p>Type N° 6 : le développement des ressources minérales destinées à l'exportation vers les marchés extérieurs à la sous-région</p> <p>Type N° 7 : 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 	<ul style="list-style-type: none"> • Infrastructures de transport de corridors entre les zones intérieures et côtières • 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	<p>Zones intérieures</p> <p>Type N° 3 : l'agriculture, l'élevage et l'aquaculture ciblant les marchés de consommation nationaux et sous-régionaux</p> <p>Type N° 4 : 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>	<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 	<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

sous-régional	<p>Type N° 6 : le développement des ressources minérales destinées à l'exportation vers les marchés extérieurs à la sous-région</p> <p>Type N° 7 : l'agriculture ciblant les marchés extérieurs à la sous-région</p> <p>Zones côtières</p> <p>Type N° 1 : les industries manufacturières des produits agricoles destinés aux marchés extérieurs à la sous-région</p> <p>Type N° 2 : les industries manufacturières orientées vers l'exportation</p> <p>Type N° 4 : 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 e l'élevage</p> <p>Type N° 5 : les industries des services avancés ciblant les marchés nationaux et sous-régionaux</p> <p>Type N° 6 : le développement des ressources minérales destinées à l'exportation vers les marchés extérieurs à la sous-région</p> <p>Type N° 7 : l'agriculture ciblant les marchés extérieurs à la sous-région</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Intégration du marché de consommation des pays côtiers par le renforcement de l'union douanière 	<p>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.)</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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>Zones intérieures</p> <p>Type N° 3 : l'agriculture, l'élevage et l'aquaculture ciblant les marchés de consommation nationaux et sous-régionaux</p> <p>Type N° 4 : 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 e l'élevage</p> <p>Type N° 6 : le développement des ressources minérales destinées à l'exportation vers les marchés extérieurs à la sous-région</p> <p>Type N° 7 : l'agriculture ciblant les marchés extérieurs à la sous-région</p> <p>Zones côtières</p> <p>Type N° 1 : les industries manufacturières des produits agricoles destinés aux marchés extérieurs à la sous-région</p> <p>Type N° 2 : les industries manufacturières orientées vers l'exportation</p> <p>Type N° 3 : l'agriculture, l'élevage et l'aquaculture ciblant les marchés de consommation nationaux et sous-régionaux</p> <p>Type N° 4 : 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 e l'élevage</p> <p>Type N° 5 : les industries des services avancés ciblant les marchés nationaux et sous-régionaux</p> <p>Type N° 6 : le développement des ressources minérales destinées à l'exportation vers les marchés extérieurs à la sous-région</p> <p>Type N° 7 : 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 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.
Scénario de croissance alternatif N° 3 : développement de corridors axé sur les marchés d'exportation sur les autres continents)	<p>Zones intérieures</p> <p>Type N° 6 : le développement des ressources minérales destinées à l'exportation vers les marchés extérieurs à la sous-région</p> <p>Type N° 7 : l'agriculture ciblant les marchés extérieurs à la sous-région</p> <p>Zones côtières</p> <p>Type N° 1 : les industries manufacturières des produits agricoles destinés aux marchés extérieurs à la sous-région</p> <p>Type N° 2 : les industries manufacturières orientées vers l'exportation</p> <p>Type N° 5 : les industries des services avancés ciblant les marchés nationaux et sous-régionaux</p> <p>Type N° 6 : le développement des ressources minérales destinées à l'exportation vers les marchés extérieurs à la sous-région</p> <p>Type N° 7 : 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 orienté 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

5.1.3 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 la section 3.3.

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 ».

5.1.4 Trois groupes d'actions nécessaires (« trois boutons ») pour la réalisation du scénario de croissance retenu

Selon le scénario de croissance 1, retenu : « développement de corridors axé sur le marché sous-régional », les trois séries (« trois boutons ») d'actions nécessaires pour initier et conduire le développement de corridors, devraient être prises de manière intégrée :

- [Bouton A] Promouvoir et encourager les 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 : « cibler les marchés sous-régionaux en croissance ».
- [Bouton B] Accroître la taille des marchés côtiers : en intégrant le marché des pays côtiers par le renforcement de l'union douanière et la promotion du développement des secteurs économiques dans lesdits pays : « renforcer le moteur de croissance des zones côtières ».
- [Bouton C] Établir un système de transport à moindre coût et à grande vitesse pour relier les zones de production intérieures aux marchés côtiers : pour améliorer la compétitivité des secteurs économiques des zones intérieures et pour étendre les zones à potentiel dans lesquelles des entreprises à forte valeur ajoutée peuvent s'installer : « renforcer la connexion entre les zones intérieures et côtières ».

Ces trois groupes d'actions nécessaires (trois boutons) correspondent aux trois premiers groupes de principales stratégies mentionnées dans la section 5.2.1.

5.2 Dix principales stratégies

5.2.1 Dix principales stratégies et quatre groupes de stratégies

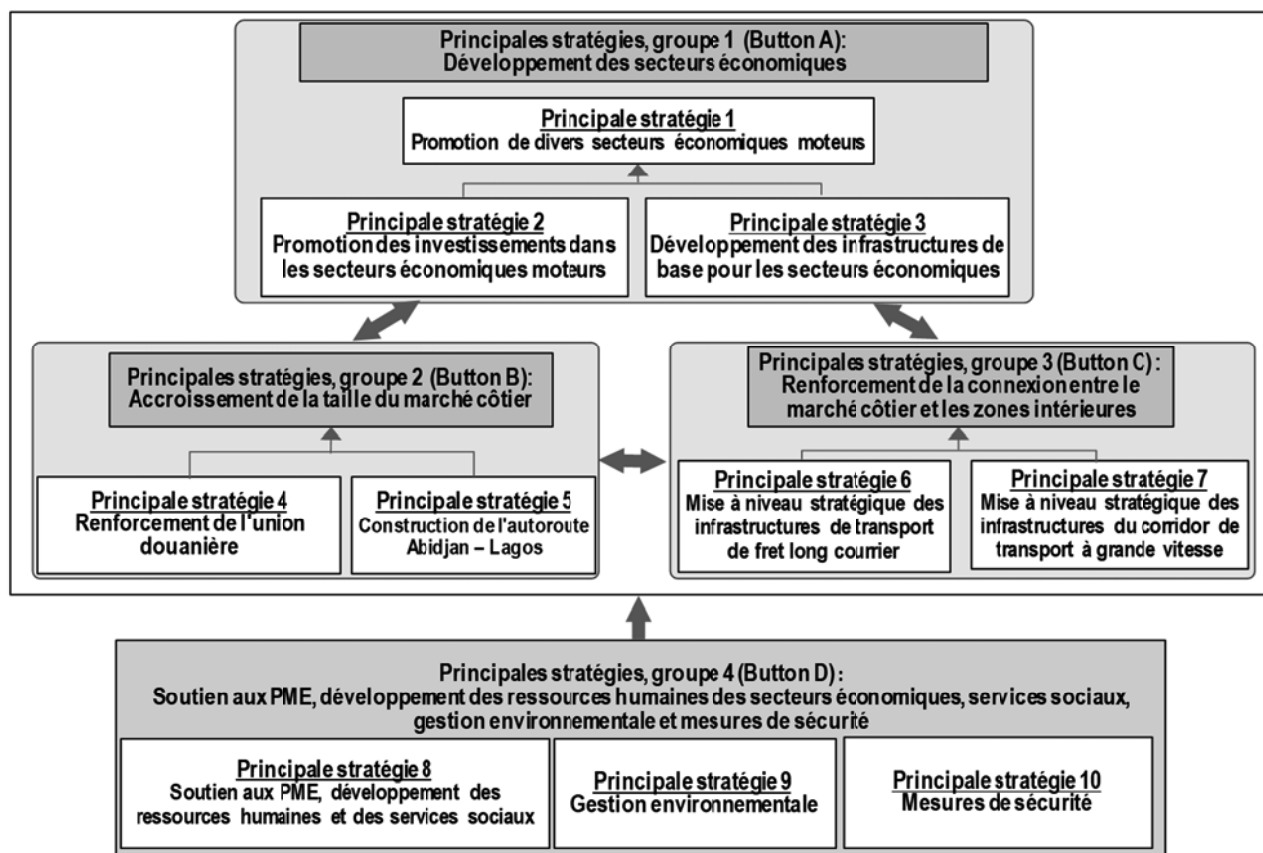
Afin de réaliser la vision future de la sous-région, dix principales stratégies sont élaborées et classées dans les quatre groupes suivants :

- 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 5.2.1).

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 5.2.1 Principales stratégies pour le Plan Directeur WAGRIC-CACAO

5.2.2 Groupe 1 des principales stratégies : 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.

(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 5.1.2 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 roades 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.

(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. 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

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.

(3) Principale stratégie 3 : « Développement de l'infrastructure de base pour les secteurs économiques » pour soutenir le développement des secteurs économiques de croissance dans les zones intérieures et côtières

Pour promouvoir le développement du secteur économique et favoriser les secteurs économiques orientés vers les marchés sous-régionaux des régions intérieures et côtières, il faut plus que fournir l'infrastructure du corridor pour relier les zones intérieures et côtières et relier les marchés des pays voisins. Les infrastructures de base pour soutenir les secteurs économiques, y compris l'énergie, l'approvisionnement en électricité, les routes d'accès, les ressources en eau et les parcs industriels, sont nécessaires au développement des secteurs économiques en croissance.

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 :

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.

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'Échanges d'Énergie Électrique 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.

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.

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

À 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.

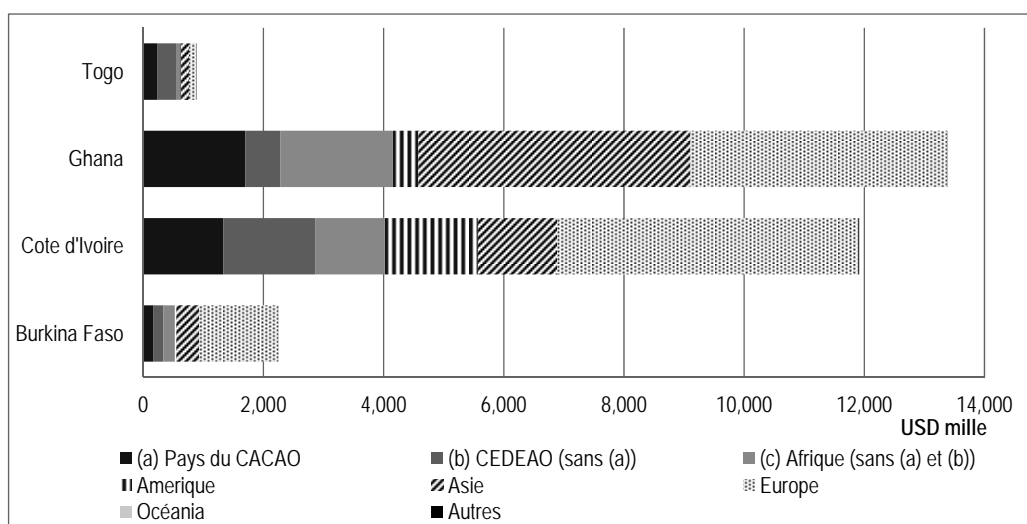
5) Développement des parcs industriels avec infrastructures de base pour les secteurs économiques des zones intérieures et côtières

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.

5.2.3 Groupe 2 des principales stratégies: accroître la taille du marché côtier

Actuellement, les volumes de commerce au sein des pays du CACAO sont faibles comme le montre la Figure 5.2.3. 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.



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

Figure 5.2.2 Quantité Moyenne Annuelle d'Exportation (2011-2016)

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 oeuvre 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. À 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.

(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 5.2.1 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 5.2.1 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: "Trade Policy Review (pour les pays membres de l'UEMOA): Rapport du Secrétariat, Septembre 2017, World Trade Organization (WTO)

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.

- Élaborer 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.

(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.

De plus, cette zone côtière formera un corridor économique méga côtier (méga-région côtière d'Afrique de l'Ouest) de 1 000 km entre Abidjan et Lagos avec une autoroute du corridor côtier et des routes existantes comme axes. Dans cette méga-région, 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.

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.

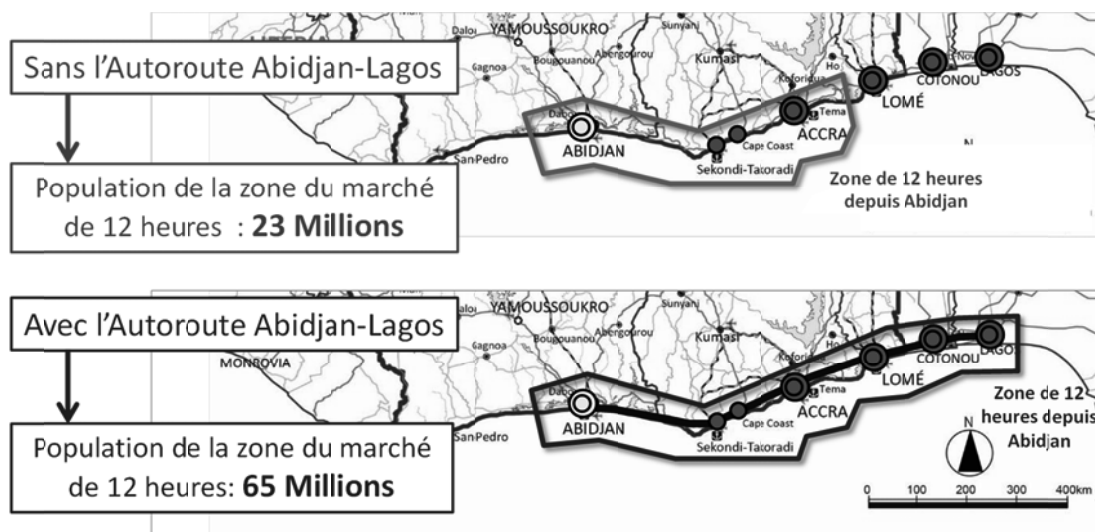
Dans le cas des quatre pays du CACAO, l'intégration du marché devient possible en améliorant les infrastructures de transport du corridor, en reliant les marchés côtiers voisins de la Côte d'Ivoire, du Ghana et du Togo avec une connexion physique plus forte.

Le plan de construction de l'autoroute Abidjan-Lagos a été approuvé et signé par les chefs d'État des cinq pays concernés. À 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 l'intégration des marchés et la formation d'une méga-région côtière de l'Afrique de l'Ouest (grande ceinture industrielle et urbaine) dans la zone côtière et, de plus, l'accroissement de la taille du marché sous-régional, il est nécessaire de mettre en œuvre l'autoroute côtière dès que possible. Pour ce faire,

la sélection du tracé de l'autoroute traversant les méga-villes et l'élaboration des plans directeurs urbains ou ceux de transport urbain doivent s'effectuer rapidement.

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 région de corridor (corridor économique) avec une compétitivité au-delà de la frontière des villes.

À court et à moyen terme, l'autoroute devrait être en partie construite pour former une zone économique Abidjan-Lagos de 12 heures reliant Abidjan et Accra, ainsi que Accra et Lagos en 6 heures et Abidjan et Lagos en 12 heures.



Source : Équipe d'Étude de la JICA

Figure 5.2.3 Villes côtières accessibles depuis Abidjan en moins de 12 heures (2040)

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

5.2.4 Groupe 3 des principales stratégies : 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.

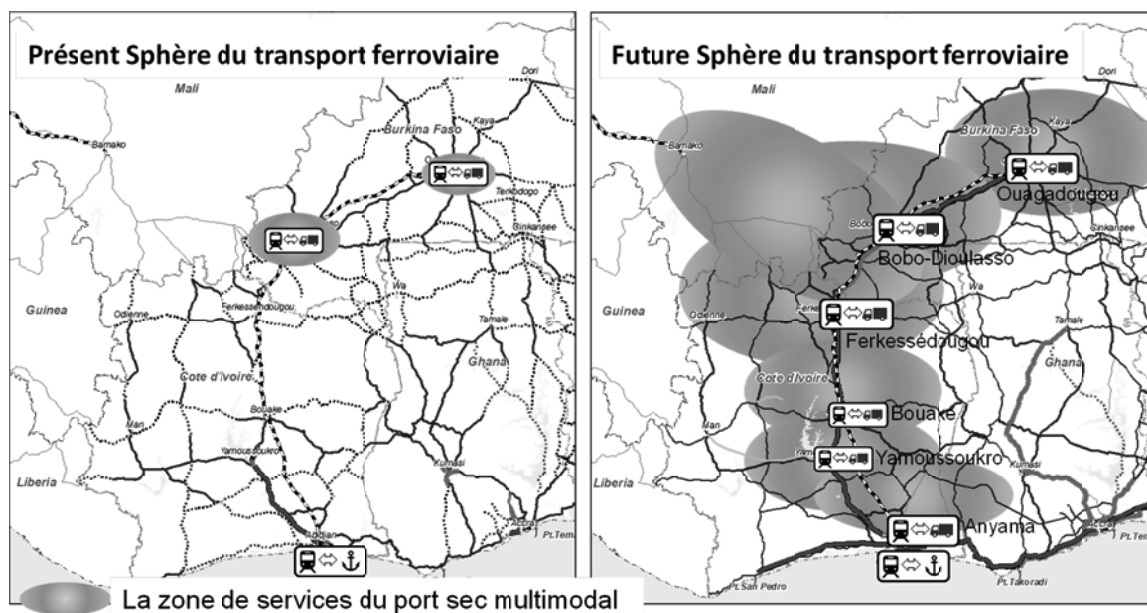
(1) Principale stratégie 6 : Mise à niveau stratégique pour la mise en place d'un réseau de transport de fret efficace et d'ampleur régionale (chemins de fer, ports secs multimodaux, transport par voie navigable et pipelines)

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 Buïpe 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 Buïpe 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 du fret long courrier 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 ferroutage. 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.
- À 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.
- Bien que le transport par voie navigable sur le lac Volta ne soit pas un moyen de transport stable en raison de la diminution du niveau d'eau causée par le changement climatique, des mesures devraient être prises pour utiliser cette modalité de transport pour la raison suivante : il n'est pas facile à court/moyen terme pour le Ghana de développer une ligne ferroviaire reliant les zones intérieures et côtières.
- L'oléoduc d'une zone côtière à une zone intérieure devrait être mis en place. En Côte d'Ivoire et au Burkina Faso, l'oléoduc devrait être prolongé d'Abidjan à Bobo-Dioulasso. Au Ghana et au Burkina Faso, l'oléoduc devrait être prolongé de Buïpe (Debre) sur le lac Volta à Ouagadougou via Bolgatanga.
- Les chemins de fer pour le développement des ressources naturelles des zones intérieures des pays côtiers devraient être prolongés jusqu'aux régions intérieures dans un horizon de moyen et de long terme.



Source : Équipe d'Étude de la JICA

Figure 5.2.4 Expansion des zones de service du transport combiné rail-route en établissant des 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 :

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.

Ghana

- Au Ghana, seront exploités un nouveau développement ferroviaire entre les ports de Tema et

d'Akosombo, ainsi que le transport par voie navigable sur le lac Volta et l'oléoduc de Buipe à Bogatanga. Pour l'utilisation des voies navigables, le port de Debre devrait être développé et l'oléoduc prolongé jusqu'à Debre pour atténuer l'impact du faible niveau du lac Volta.

- À long terme, l'oléoduc de Tema vers la zone intérieure devrait être prolongé du port de Tema à Acra, à Kumasi et jusqu'à Buipe.
- À très long terme, le prolongement du chemin de fer minier de la zone côtière devrait atteindre la zone centrale puis la zone nord pour établir un système de transport ferroviaire reliant les zones intérieures et côtières.

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. À 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.

(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 rocades et des voies périphériques pour les villes sur les corridors nord-sud
 - Élargissement 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

5.2.5 Groupe 4 des principales stratégies : 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

(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.

(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

Étant 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.

(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 6 Cadre Socio-Economique et future structure spatiale de la sous-région CACAO

6.1 Cadre de la population

6.1.1 Populations actuelles des Pays de la CEDEAO

(1) Tendances démographiques antérieures des pays de la CEDEAO

La population de l'Afrique de l'Ouest s'est accrue à un taux extrêmement élevé au cours des dernières décennies, avec un taux de croissance annuel de plus de 2,7% entre 2000 et 2014 pour l'ensemble des pays de la Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) comme indiqué dans le Tableau 6.1.1. L'estimation de la population totale des pays de la CEDEAO en 2014 était d'environ 339 millions, avec une densité de population de 66,2 personnes/km².

Relativement à la sous-région de la CEDEAO, la population totale de l'Union Economique et Monétaire Ouest-Africaine (UEMOA) a connu une croissance plus rapide de près de trois pour cent par an entre 2000 et 2014. Cependant, la densité de population est encore très faible dans la sous-région de l'UEMOA estimée à 31,5 personnes/km² tandis que celle de la sous-région de la CEDEAO est de 66,2 personnes/km².

Tableau 6.1.1 Populations, taux de croissance annuelle et densité de la population des pays de la CEDEAO

Pays	Population (mille) ¹		Taux de croissance annuelle (%)	Superficie (km ²) ²	Densité de la population (2014, personnes/km ²)
	2000	2014			
Burkina Faso*	11.608	17.589	3,01%	274.220	64,1
Côte d'Ivoire*	16.518	22.671 ⁵	2,29%	322.460	70,3
Ghana	18.912 ³	26.787	2,52%	238.540	112,3
Togo*	4.875	7.115	2,74%	56.790	125,3
Total CACAO	51.913	74.162	2,58%	892.010	83,1
Benin*	6.949	10.598	3,06%	114.760	92,3
Cap-Vert	435 ⁴	514	1,20%	4.030	127,5
Gambie	1.229	1.928	3,27%	11.300	170,6
Guinée	8.799	10.629 ⁶	1,36%	245.860	43,2
Guinée-Bissau*	1.315	1.801	2,27%	36.130	49,8
Libéria	2.892	4.397	3,04%	111.370	39,5
Mali*	11.047	17.086	3,16%	1.240.190	13,8
Niger*	11.225	19.114	3,88%	1.267.000	15,1
Nigéria	122.877	177.476	2,66%	923.770	192,1
Sénégal*	9.861	14.673	2,88%	196.710	74,6
Sierra Leone	4.061	6.316	3,20%	72.300	87,4
Total CEDEAO	232.603	338.694	2,72%	5.115.430	66,2
Total UEMOA	73.398	110.647	2,98%	3.508.260	31,5

Note*: Pays de l'UEMOA

Source 1: Nations Unies, perspectives de la population mondiale: version révisée de 2015

Source 2: Banque Mondiale, indicateurs du développement mondial

Source 3: Services des statistiques du Ghana, recensement général de la population et de l'habitat 2010

Source 4: Instituto Nacional de Estatística, Recenseamento Genral da População e de Habitação - Censo 2010

Source 5: République de Côte d'Ivoire, institut national de la statistique, recensement général de la population et de l'habitat (RGPH) 2014

Source 6: Institut National de la Statistique de la Guinée, recensement général de la population et de l'habitation (RGPH) 2014

Parmi les pays de la CEDEAO, en 2014, le Nigéria présentait la plus grande population estimée à environ 177 millions, suivi par le Ghana et la Côte d'Ivoire ayant respectivement environ 27 millions et 23 millions d'habitants.

La population totale des pays du CACAO (Burkina Faso, Côte d'Ivoire, le Ghana et le Togo) était d'environ 74 millions en 2014. Cela représente environ 21% de la population totale de la CEDEAO. La zone du Projet CACAO a un taux de croissance démographique plus faible comparativement à celui de la CEDEAO dans son ensemble. Cependant, son taux de croissance démographique de 2,58% est encore très élevé. Le taux de croissance de la population du Burkina Faso, était de 3,01% par an, ce qui constituait le taux le plus élevé parmi les pays du Projet CACAO suivi par le Togo avec 2,74%.

(2) Projection future des populations réalisée par l' Organisation des Nations Unies

Le Tableau 6.1.2 montre les prévisions de population de la Division de la population de l'Organisation des Nations Unies (ONU) dans les pays de la CEDEAO pour les années 2015, 2025 et 2040. Les chiffres utilisés dans le tableau sont la variante moyenne. Cette projection de variante moyenne est basée sur l'hypothèse selon laquelle la fécondité en Afrique dans son ensemble va connaître une baisse de 4,7 enfants par femme en 2010-2015 à 3,1 en 2045-2050.

Tableau 6.1.2 Prévision de la population future des Pays de la CEDEAO par l'ONU

		Unité: Mille			
		2015	2025	2040	Croissance de la population 2015-2040
Burkina Faso	Population	18.106	23.903	34.695	16.589
	Taux de croissance annuel	-	2,82%	2,52%	2,64%
Côte d'Ivoire	Population	22.702	28.717	39.882	17.180
	Taux de croissance annuel	-	2,38%	2,21%	2,28%
Ghana	Population	27.410	34.312	43.454	16.044
	Taux de croissance annuel	-	2,27%	1,59%	1,86%
Togo	Population	7.305	9.352	12.991	5.686
	Taux de croissance annuel	-	2,50%	2,22%	2,33%
Total CACAO	Population	75.523	96.284	131.022	55.499
	Taux de croissance annuel	-	2,46%	2,07%	2,23%
Bénin	Population	10.880	13.937	19.050	8.170
	Taux de croissance annuel	-	2,51%	2,11%	2,27%
Cap-Vert	Population	521	585	667	146
	Taux de croissance annuel	-	1,17%	0,88%	0,99%
Gambie	Population	1.991	2.776	4.010	2.019
	Taux de croissance annuel	-	3,38%	2,48%	2,84%
Guinée	Population	12.609	16.246	22.700	10.091
	Taux de croissance annuel	-	2,57%	2,26%	2,38%
Guinée-Bissau	Population	1.844	2.301	3.045	1.201
	Taux de croissance annuel	-	2,24%	1,89%	2,03%
Libéria	Population	4.503	5.728	7.892	3.389
	Taux de croissance annuel	-	2,43%	2,16%	2,27%
Mali	Population	17.600	23.702	35.854	18.254
	Taux de croissance annuel	-	3,02%	2,80%	2,89%
Niger	Population	19.899	29.645	51.878	31.979
	Taux de croissance annuel	-	4,07%	3,80%	3,91%
Nigéria	Population	182.202	233.558	327.406	145.204
	Taux de croissance annuel	-	2,51%	2,28%	2,37%
Sénégal	Population	15.129	20.037	29.086	13.957
	Taux de croissance annuel	-	2,85%	2,52%	2,65%
Sierra Leone	Population	6.453	7.874	10.041	3.588
	Taux de croissance annuel	-	2,01%	1,63%	1,78%
Total CEDEAO	Population	344.797	446.377	634.929	293.497
	Taux de croissance annuel	-	2,62%	2,36%	2,47%
Total UEMOA	Population	113.465	151.594	226.481	113.016
	Taux de croissance annuel	-	2,94%	2,71%	2,80%

Source: Département Économique et des Affaires Sociales, Département de la Population, Perspectives de la Population Mondiale, Acquis Majeurs de la Révision et Tableaux Anticipés, Nations Unies 2015

L'ONU considère que la population dans la plupart des pays de la CEDEAO va davantage connaître une croissance rapide à des taux annuels de croissance de plus de deux pour cent entre 2015 et 2040. Cependant, il est également supposé que le taux de croissance finira par diminuer progressivement. On prévoit que la population totale de la CEDEAO augmentera à plus de 600 millions en 2040, alors que la population totale des pays du Projet CACAO devrait atteindre les 130 millions.

Le pays affichant la plus rapide croissance est le Niger, dont les taux de croissance démographique annuels devraient être de près de quatre pour cent au cours des 25 prochaines années. Le pays le plus peuplé de la CEDEAO reste le Nigéria qui possède également la septième plus grande population dans le monde. Cette population est prévue d'augmenter davantage avec des estimations de plus de 320 millions en 2040. Les projets de l'ONU prédisent que d'ici 2050 le Nigéria deviendra le troisième pays le plus peuplé au monde.

D'autre part, on prévoit que le taux de croissance annuel du Ghana ralentira entre 2025 et 2040 à 1,59%. Ce qui représente une forte baisse par rapport au taux de croissance annuel enregistré entre 2000 à 2014 qui était estimé à 2,52%.

6.1.2 Populations futures

(1) Cadre de la population de la sous-région de la CEDEAO

La variante moyenne de l'ON est choisie pour définir le cadre de la population future dans la sous-région de la CEDEAO. Cependant, les populations de 2015 ont été ajustées en fonction des derniers recensements de chaque pays.

Le cadre de la population future de la sous-région de la CEDEAO est présenté dans le Tableau 6.1.3. En 2040, la population totale de la sous-région de la CEDEAO devrait être de 632 millions, ce qui est presque deux fois la taille de la population actuelle.

Tableau 6.1.3 Cadre 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: Équipe d' Étude de la JICA

(2) Scénarios alternatifs de développement de corridor des pays du projet CACAO

Au niveau sous-région CACAO, trois scénarios alternatifs de développement de corridor sont formulés comme le décrit le Chapitre 5. Sur la base des scénarios de développement pour les pays de la CACAO, deux cadres alternatifs suivants de la population future sont proposés:

Scénario A: Ce scénario prévoit la promotion d'une intégration économique plus forte le long du corridor côtier, tout en recherchant le développement des corridors nord-sud et en tirant profit de l'expansion des marchés à créer dans le corridor côtier. (Développement de corridors axé sur le marché sous-régional)

Scénario B: Ce scénario B prévoit la promotion du développement le long des corridors nord-sud, en particulier dans les régions à l'intérieur des terres. Le Scénario B ne met pas l'accent sur l'intégration économique le long du corridor côtier. (Développement des corridors orienté vers les marchés nationaux et les marchés d'exportation sur les autres continents)

Deux cadres alternatifs de la population future sont proposés en suivant deux différents scénarios de développement des corridors pour les pays du projet CACAO.

Sur la base de ces deux scénarios alternatifs, deux cadres de population des pays du projet CACAO sont préparés comme indiqué dans le Tableau 6.1.4.

En promouvant le développement du corridor côtier à travers l'intégration physique et économique, plus d'investissements étrangers pourront être attirés vers les trois pays côtiers, à savoir la Côte

d'Ivoire, le Ghana et le Togo dès les phases initiales. Par conséquent, cela est susceptible d'augmenter le nombre de travailleurs migrants en provenance des autres pays vers ces trois pays.

Tableau 6.1.4 Populations futures des Pays de la CEDEAO suivants les deux scénarios alternatifs

Unité: Millier

Pays		Scénarios	Scénario A: Développement de corridors axé sur le marché sous-régional			Scénario B: Développement des corridors orienté vers les marchés nationaux ou les marchés d'exportation sur les autres continents		
			2015	2025	2040	2015	2025	2040
Burkina Faso	Population		19.000	26.548	40.560	19.000	26.564	41.195
	Taux de croissance annuel			3,40%	2,87%		3,41%	2,97%
Côte d'Ivoire	Population		23.217	30.470	45.142	23.217	30.245	43.192
	Taux de croissance annuel			2,76%	2,66%		2,68%	2,40%
Ghana	Population		28.018	35.831	49.758	28.018	35.612	48.250
	Taux de croissance annuel			2,49%	2,21%		2,43%	2,05%
Togo	Population		7.150	9.493	14.222	7.150	9.493	14.189
	Taux de croissance annuel			2,87%	2,73%		2,87%	2,72%
Total CACAO	Population		77.420	102.344	149.684	77.386	101.913	146.826
	Taux de croissance annuel			2,83%	2,57%		2,79%	2,46%
Bénin	Population		10.543	13.339	17.911	10.549	13.367	18.023
	Taux de croissance annuel			2,38%	2,00%		2,40%	2,01%
Cap-Vert	Population		522	579	648	522	580	653
	Taux de croissance annuel			1,05%	0,75%		1,06%	0,79%
Gambie	Population		2.006	2.678	3.881	2.006	2.681	3.910
	Taux de croissance annuel			2,93%	2,51%		2,94%	2,55%
Guinée	Population		10.809	13.759	18.847	10.809	13.776	18.988
	Taux de croissance annuel			2,44%	2,12%		2,46%	2,16%
Guinée-Bissau	Population		1.715	2.113	2.742	1.715	2.116	2.762
	Taux de croissance annuel			2,11%	1,75%		2,13%	1,79%
Libéria	Population		4.263	5.356	7.235	4.263	5.363	7.289
	Taux de croissance annuel			2,31%	2,02%		2,32%	2,07%
Mali	Population		17.401	23.151	34.333	17.401	23.180	34.589
	Taux de croissance annuel			2,90%	2,66%		2,91%	2,70%
Niger	Population		19.338	28.461	48.828	19.338	28.496	49.192
	Taux de croissance annuel			3,94%	3,66%		3,95%	3,71%
Nigéria	Population		178.533	226.085	311.373	178.533	226.369	313.023
	Taux de croissance annuel			2,39%	2,16%		2,40%	2,18%
Sénégal	Population		14.356	18.783	26.730	14.356	18.806	26.929
	Taux de croissance annuel			2,72%	2,38%		2,74%	2,42%
Sierra Leone	Population		6.594	7.949	9.937	6.594	7.959	10.011
	Taux de croissance annuel			1,89%	1,50%		1,90%	1,54%
CEDEAO	Population		343.472	444.607	632.195	343.472	444.607	632.195
	Taux de croissance annuel			2,61%	2,37%		2,61%	2,37%
UEMOA	Population		11.727	152.369	230.515	112.727	152.267	230.070
	Taux de croissance annuel			3,06%	2,80%		3,05%	2,79%

Source: Équipe d' Étude de la JICA

6.1.3 Cadre des Populations Futures des Pays de la CEDEAO y Compris les Pays du Projet CACAO

Le Scénario A a été sélectionné relativement au futur cadre de la population. Celui-ci permettra d'accélérer l'intégration et le développement des pays du CACAO à travers le développement du corridor côtier. Le Tableau 6.1.5 présente les populations futures par pays au niveau de la CEDEAO.

Tableau 6.1.5 Cadre des Populations des Pays de la CEDEAO y Compris les Pays du Projet CACAO

Pays		2000	2010	2015	2025	2033	2040
Burkina Faso	Population	11.588.542	16.018.720	18.999.897	2.548.027	33.754.508	40.559.751
	Taux de croissance annuel		3,29%	3,47%	3,40 %	3,05 %	2,66 %
Côte d'Ivoire	Population	16.867.069	20.741.611	23.217.271	30.470.452	38.109.762	45.142.028
	Taux de croissance annuel		2,09%	2,28%	2,76 %	2,84 %	2,45 %
Ghana	Population	18.912.038	24.659.120	28.018.147	35.831.244	42.994.619	49.758.219
	Taux de croissance annuel		2,69%	2,59%	2,49 %	2,30 %	2,11 %
Togo	Population	4.633.431	6.190.000	7.150.472	9.493.005	11.822.161	14.222.551
	Taux de croissance annuel		2,94%	2,93%	2,87 %	2,78 %	2,68 %
CACAO	Population	52.001.080	67.609.450	77.385.786	102.342.728	126.681.049	149.682.549
	Taux de croissance annuel		2,66%	2,74%	2,83 %	2,70 %	2,41 %
Bénin	Population	6.738.316	9.220.988	10.549.412	13.350.142	15.747.313	17.958.375
	Taux de croissance annuel		3,19%	2,73%	2,38 %	2,09 %	1,89 %
Cap-Vert	Population	434.625	491.875	522.09	579.289	618.282	648.169
	Taux de croissance annuel		1,25%	1,20%	1,05 %	0,82 %	0,68 %
Gambie	Population	1.236.172	1.706.403	2.006.227	2.677.593	3.292.336	3.881.338
	Taux de croissance annuel		3,28%	3,29%	2,93 %	2,62 %	2,38 %
Guinée	Population	7.615.722	9.437.395	10.808.781	13.758.890	16.367.060	18.847.013
	Taux de croissance annuel		2,17%	2,75%	2,44 %	2,19 %	2,04 %
Guinée-Bissau	Population	1.252.845	1.556.416	1.714.817	2.113.490	2.440.584	2.741.707
	Taux de croissance annuel		2,19%	1,96%	2,11 %	1,81 %	1,68 %
Mali	Population	10.922.205	14.996.046	17.400.992	23.150.938	28.734.481	34.332.569
	Taux de croissance annuel		3,22%	3,02%	2,90 %	2,74 %	2,58 %
Niger	Population	10.908.153	15.832.791	19.338.251	28.460.501	38.205.588	48.828.194
	Taux de croissance annuel		3,80%	4,08%	3,94 %	3,75 %	3,57 %
Nigéria	Population	120.402.160	156.214.154	178.532.674	226.085.460	269.124.739	311.373.227
	Taux de croissance annuel		2,64%	2,71%	2,39 %	2,20 %	2,10 %
Liberia	Population	2.737.500	3.746.582	4.262.896	5.356.445	6.326.858	7.235.360
	Taux de croissance annuel		3,19%	2,62%	2,31 %	2,10 %	1,94 %
Sénégal	Population	9.356.632	12.294.607	14.356.060	18.782.705	22.770.394	26.729.925
	Taux de croissance annuel		2,77%	3,15%	2,72 %	2,44 %	2,32 %
Sierra Leone	Population	4.149.422	5.902.087	6.594.165	7.948.876	9.012.827	9.936.840
	Taux de croissance annuel		3,59%	2,24%	1,89 %	1,58 %	1,40 %
CEDEAO	Population	227.754.834	299.008.794	343.472.151	444.607.058	539.321.510	632.195.266
	Taux de croissance annuel		2,76%	2,81%	2,61 %	2,44 %	2,30 %
UEMOA	Population	72.267.194	96.851.178	112.727.171	152.369.260	191.584.790	230.515.100
	Taux de croissance annuel		2,97%	3,08%	3,06 %	2,90 %	2,68 %

Source: Équipe d' Étude 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 États-Unis d'Amérique.

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

Par conséquent, la population totale des pays du projet CACAO sera de plus de 100 millions d'ici 2025 et de près de 150 millions d'ici 2040.

6.2 Cadre Économique

6.2.1 Cadre Economique Actuel des Pays du Projet CACAO

(1) PIB ciblé ou prévu dans les pays du projet CACAO par les plans de développement à moyen terme

Sur la base des plans de développement à moyen terme en cours dans les pays du projet CACAO, les taux de croissance réels du PIB sont projetés comme indiqué à partir du Tableau 6.2.1 jusqu'au Tableau 6.2.4.

Selon ces tableaux, une forte croissance économique est attendue au Burkina Faso, en Côte d'Ivoire et au Ghana avec une croissance annuelle d'environ 10%. Relativement au Togo, les taux de croissance annuels moyens sont d'environ 6% pour le scénario de référence et d'environ 7% pour le scénario alternatif. Dans la plupart des pays, une forte croissance économique au niveau du secteur secondaire est attendue.

Tableau 6.2.1 Taux de Croissance du PIB Réel Prévu à Moyen Terme au Burkina Faso

	2012	2013	2014	2015
Secteur primaire	7.5	12.5	13.2	14.7
Secteur secondaire	11.7	11.9	12.1	12.2
Secteur tertiaire	9.7	13.6	14.5	15.6
PIB réel (prix de1999)	9.8	10.4	10.7	10.8

Source: SCADD 2011-2015

Tableau 6.2.2 Taux de Croissance du PIB Réel Prévu à Moyen Terme en Côte d'Ivoire

	2012	2013	2014	2015
Secteur primaire	0,9	4,6	6,3	5,4
Secteur secondaire	11,8	13,1	12,6	13,1
Secteur tertiaire	14,4	12,3	13,7	14,1
PIB réel (prix de 2009)	8,1	9,0	10,0	10,1

Source: PND 2012-2015

Tableau 6.2.3 Taux de croissance du PIB réel prévu à moyen terme au Ghana

	2014	2015	2016	2017	2014-2017
Secteur primaire	5,7	5,9	6,6	7,2	6,4
Secteur secondaire	8,6	10,5	14,0	20,0	13,2
Secteur tertiaire	8,1	9,9	10,8	11,2	10,0
PIB réel y compris le Pétrole	8,3	9,5	11,4	13,2	10,6
PIB réel sans le Pétrole (prix de 2006)	7,9	9,1	10,2	11,1	9,6

Source: Ghana Shared Growth and Development Agenda/ Programme de la Croissance et du Développement Partagés du Ghana (GSGDA) II, 2014-2017

Tableau 6.2.4 Taux de Croissance du PIB Réel Prévu à Moyen Terme au Togo

Scénario de reference	2013	2014	2015	2016	2017
Secteur primaire	4,5	4,4	4,7	5,0	5,1
Secteur secondaire	12,3	9,9	10,9	11,1	11,2
<i>Production</i>	<i>10,0</i>	<i>6,0</i>	<i>8,0</i>	<i>9,0</i>	<i>9,0</i>
Secteur tertiaire	4,5	6,8	5,1	6,0	6,2
PIB réel (prix de 2000)	5,8	6,0	5,9	6,1	6,3
Scénario Alternatif	2013	2014	2015	2016	2017
Secteur primaire	5,3	6,1	6,5	6,6	6,9
Secteur secondaire	13,3	14,3	15,2	15,8	16,4
<i>Production</i>	<i>11,5</i>	<i>11,8</i>	<i>12,1</i>	<i>12,1</i>	<i>12,2</i>
Secteur tertiaire	5,9	5,9	6,4	6,4	6,5
PIB réel (prix de 2000)	6,0	6,6	7,2	7,6	8,1

Source: Stratégie de Croissance Accélérée et de Promotion de l'Emploi (SCAPE) 2013-2017

(2) Croissance économique future des pays du projet CACAO

La Figure 6.2.1 montre le taux de croissance annuel du PIB (prix constants) dans les pays du projet CACAO pendant la période 2015-2020 selon les estimations du FMI ou des Ministères de l'Économie et des Finances du Burkina Faso et du Togo. Selon ces estimations, les performances économiques dans les pays du projet CACAO sont plutôt prometteuses. Les taux de croissance au Burkina Faso, en Côte d'Ivoire et au Togo varient approximativement entre 5,0% et 8,0%. D'autre part, la croissance du Ghana fluctue de 3,5% à plus de 9%. L'augmentation du PIB au Ghana en 2017 sera basée sur la production de gaz dans les nouveaux gisements.



Source: Équipe d'Étude de la JICA sur la base des Bases de Données des Perspectives de l'Économie Mondiale du FMI, Février 2016, les Ministères de l'Économie et des Finances du Burkina Faso et du Togo

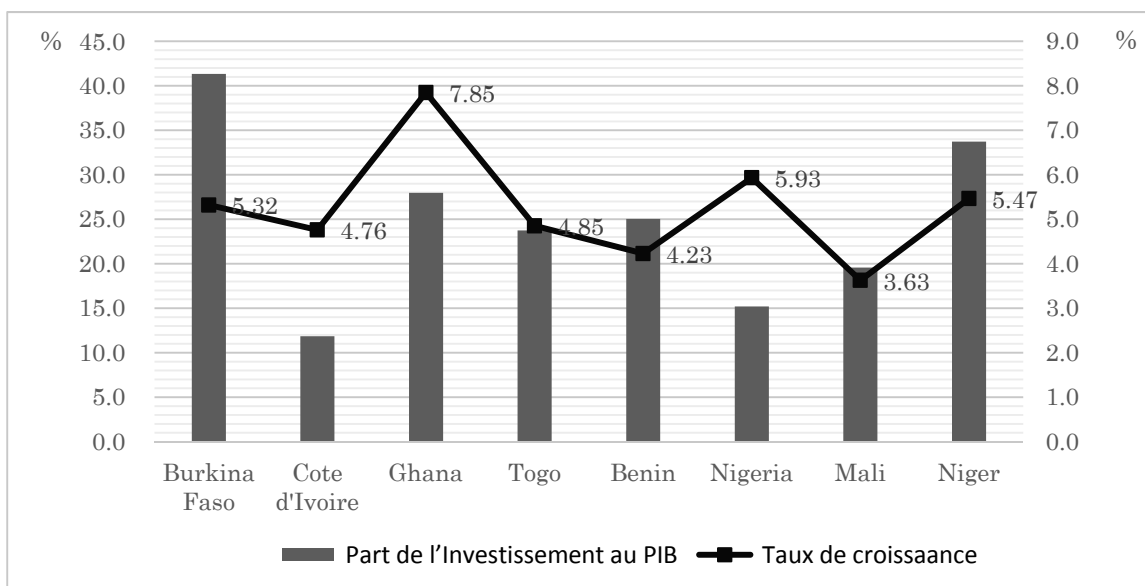
Figure 6.2.1 Croissance Economique Future des Pays du Projet CACAO durant la Période 2015-2020

6.2.2 Formulation du Cadre Economique dans les Pays du Projet CACAO pour le Développement des Corridors

(1) Efficacité des investissements

La Figure 6.2.2 montre la relation de la part moyenne de la formation du capital brut ou de l'investissement dans le PIB et le taux annuel de croissance du PIB dans la période 2008-2014 dans les pays du projet CACAO et les pays environnants. Parmi les 4 pays, la part des investissements dans le PIB est la plus élevée au Burkina Faso tandis que la croissance économique est modérée. D'autre part, en Côte d'Ivoire, un taux de croissance similaire est atteint en dépit de la faible part des investissements dans le PIB. Au Ghana, la part moyenne des investissements dans le PIB entraînera un taux de croissance économique élevé. Au Togo, la part des investissements dans le PIB est presque la même qu'au Ghana, mais le taux de croissance est inférieur à celui du Ghana.

Pour analyser ces situations, les Ratios Incrémentiels du Rendement du Capital (ICOR: Incremental Capital-Output Ratio) dans les 4 pays et les pays voisins sont calculés comme le montre la Figure 6.2.3. L'ICOR est obtenu en divisant l'augmentation du montant de la formation du capital brut ou de l'investissement total par l'augmentation du montant de la croissance du PIB réel dans une certaine période. Un ratio plus faible implique des investissements plus efficaces. Parmi les pays du projet CACAO, la Côte d'Ivoire et le Ghana (de même que le Nigéria) sont plus efficaces en matière de capital que les autres pays. Cela est en partie dû à l'investissement dans les secteurs des mines ou du gaz, et du pétrole par des investisseurs étrangers.



Source: Équipe d'Étude de la JICA sur la base des indicateurs de développement mondial de la Banque Mondiale

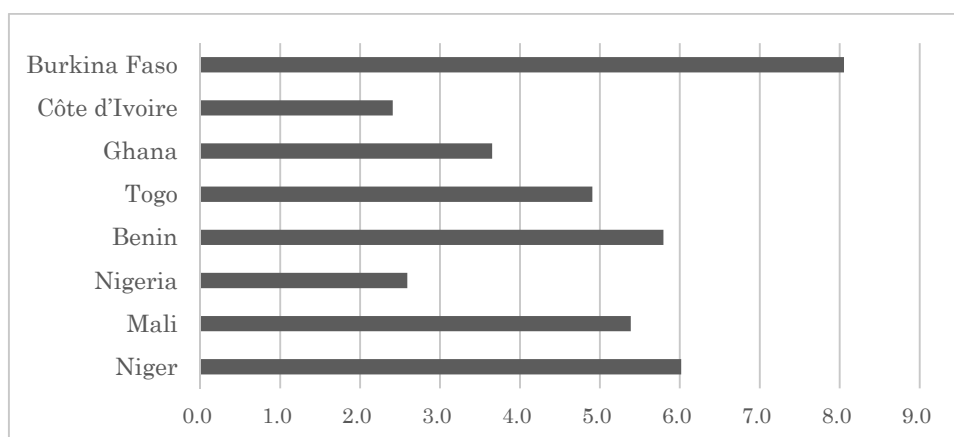
Figure 6.2.2 Part Moyenne des Investissements dans le PIB et Taux de Croissance Annuel du PIB dans la Période 2008-2014

D'autre part, l'ICOR du Burkina Faso est de plus de 8, le plus grand parmi les pays du CACAO et des autres pays voisins. Cela démontre généralement que le Burkina Faso alloue des ressources aux projets, principalement ceux des infrastructures, avec un rendement économique plus faible que le coût du capital.

En outre, l'emplacement des pays enclavés (du Niger et du Mali) pourrait provoquer ce résultat puisque les rendements économiques résultant de l'investissement dans les grandes villes comme Abidjan et Accra / Tema le long du golfe de Guinée, bien que n'étant pas à la frontière des pays, ne provoqueront pas les effets de vague subséquents.

Selon les expériences observées dans les pays asiatiques, une haute valeur de l'ICOR est généralement enregistrée au stade initial de développement, et une valeur inférieure est perçue au stade secondaire pendant laquelle les investissements directs étrangers augmentent en particulier. Ensuite sa valeur augmentera à nouveau à la maturation de l'économie.

Sur la base de l'analyse de l'ICOR présentée ci-dessus, l'efficacité des investissements constituera un indicateur essentiel dans l'élaboration des scénarios relatifs au cadre économique, abordé dans la section suivante, en supposant que (i) l'intégration économique régionale entre les pays côtiers et les pays enclavés augmentera l'efficacité des investissements et (ii) l'efficacité des investissements des pays du CACAO connaîtra une amélioration progressive étant donné que ceux-ci passent de la phase initiale au stade secondaire de développement en considérant les expériences des pays asiatiques.



Source: Équipe d'Étude de la JICA sur la base des Indicateurs du développement dans le monde de la Banque Mondiale

Figure 6.2.3 Ratio du Rendement du Capital Incrémentiel: ICOR (2008-2014)

(2) Scénarios du cadre économique dans les pays du projet CACAO

En réponse à la discussion de la section précédente relative à l'efficacité des investissements, deux scénarios de croissance économique dans les 4 pays sont proposés comme cadre économique.

Le premier sera un scénario de base, qui découle de la continuation de la croissance économique actuelle dans les pays du projet CACAO. Les taux de croissance de ce scénario sont principalement basés sur les projections entre 2015-2020, issues de la base de données des perspectives de l'économie mondiale du FMI ou des organismes économiques des pays concernés, et de leurs extensions.

L'autre sera un scénario intégré, basé sur l'augmentation de l'efficacité des investissements dans les pays du projet CACAO en ciblant le développement équilibré et efficace de ces pays à travers les principaux corridors Nord-Sud (Abidjan-Ouagadougou, Accra/Tema-Ouagadougou et Lomé-Ouagadougou) et Est-Ouest (ou côtier) de même que les corridors de desserte. (Développement de corridors axé sur le marché sous-régional)

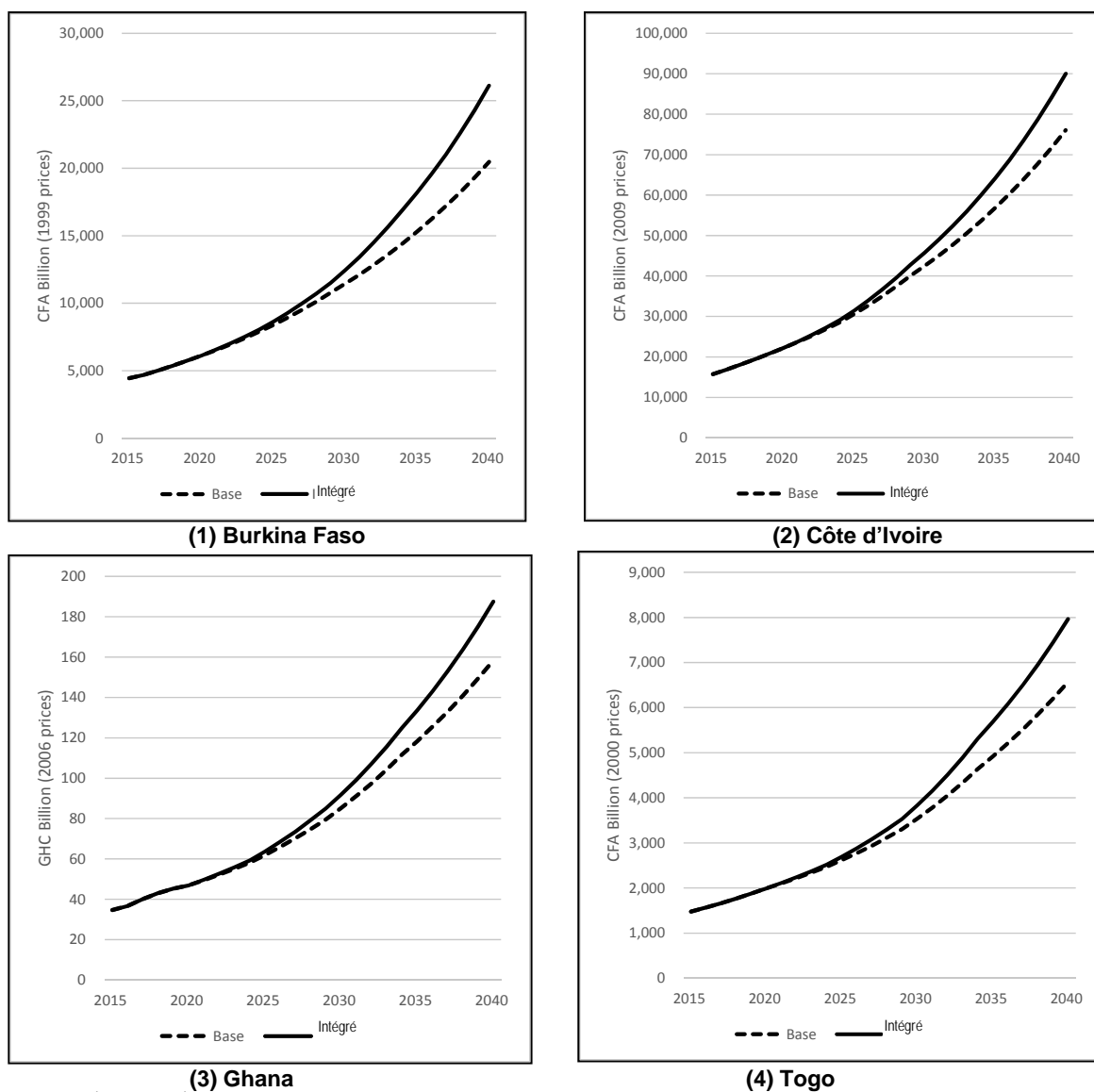
Ce scénario est composé du développement des infrastructures et des réseaux de transport, l'augmentation de la production et de la productivité du secteur agricole, l'expansion des industries dans les centres de croissance ainsi que le développement des zones industrielles et des zones franches, le renforcement des liens entre les manufacturiers, les industries pétrolière et gazière, les TIC, la logistique, les services et la création d'opportunités d'emploi et le développement des ressources humaines.

Selon les calculs, les taux de croissance économique du Burkina Faso et du Togo seront plus élevés de 1,5 - 2 pour cent si l'on applique la valeur actuelle de l'ICOR du Ghana et si l'on maintient des ratios similaires d'investissement dans le PIB. En conséquence, les taux de croissance du scénario intégré dans les deux pays seront plus grands que le scénario de base de 1,5 - 2 pour cent.

Il convient de noter que les taux de croissance du PIB par secteur économique dans ces scénarios sont des chiffres probables, plutôt que des projections parce que la contribution au PIB par activité économique ou par les projets, en particulier sur une période à long terme, n'est pas prévisible. La contribution du secteur du pétrole et du gaz en Côte d'Ivoire et au Ghana est incluse dans le scénario de base et le scénario intégré d'une manière conservatrice.

(3) Cadre économique des pays du projet CACAO

Deux scénarios du cadre économique de la croissance du PIB aux prix du marché dans chaque monnaie locale des pays du projet CACAO sont résumés dans la Figure 6.2.4 et Tableau 6.2.5 et Tableau 6.2.6 qui montrent le total du PIB aux prix du marché dans les pays du projet CACAO en Dollars américains.



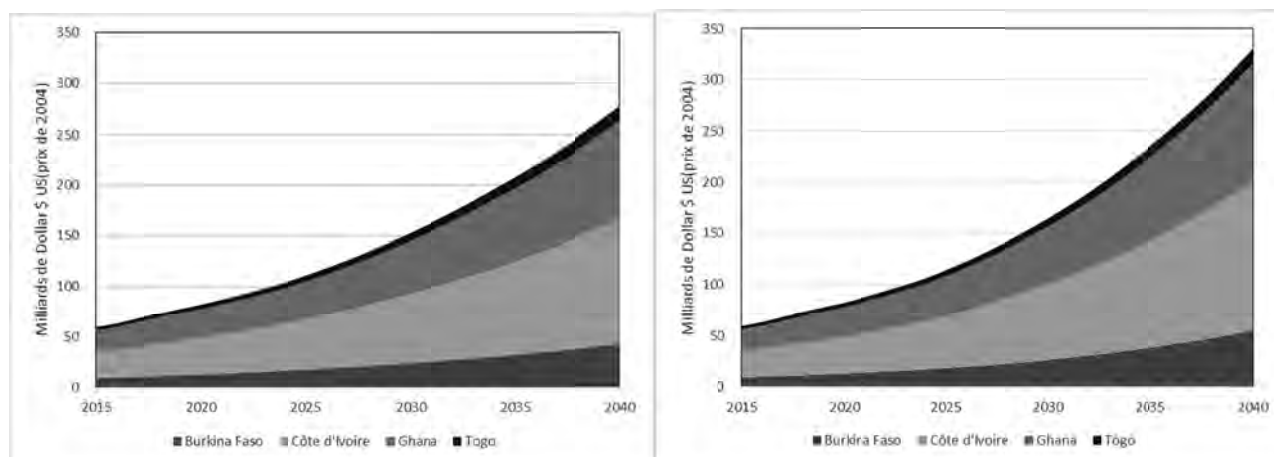
Source: Équipe d'Étude de la JICA

Figure 6.2.4 Croissance des PIB en tant que Cadre Economique des Pays du Projet CACAO

Tableau 6.2.5 Taux de Croissance des PIB (%) en tant que Cadre Economique dans les Pays du Projet CACAO

Pays	Scénario	2015-2020	2021-2025	2026-2033	2034-2040
Burkina Faso	Base	6,6	6,5	6,2	6,0
	Intégré	6,6	7,1	7,8	7,5
Côte d'Ivoire	Base	7,2	6,6	6,4	6,0
	Intégré	7,2	7,2	7,4	7,0
Ghana	Base	6,2	5,7	6,8	6,0
	Intégré	6,2	6,4	7,8	7,0
Togo	Base	6,2	5,6	6,6	6,0
	Intégré	6,2	6,2	7,8	7,0

Source: Équipe d'Étude de la JICA



(1) Scénario de Base

(2) Scénario Intégré

Source: Équipe d'Étude de la JICA

Figure 6.2.5 Total des PIB en tant que Cadre Economique dans les Pays du Projet CACAO

Tableau 6.2.6 PIB en tant que Cadre Economique dans les Pays du Projet CACAO

Unité: Milliards de Dollars (\$) US (prix de 2014)

Pays	Scénario	2015	2020	2025	2033	2040
Burkina Faso	Base	13,0	18,0	24,6	39,9	60,1
	Intégré	13,0	18,0	25,3	46,0	76,6
Côte d'Ivoire	Base	36,7	51,8	71,4	118,1	177,5
	Intégré	36,7	51,8	73,4	130,9	210,1
Ghana	Base	40,0	54,0	71,3	120,2	182,5
	Intégré	40,0	54,0	73,3	133,2	215,9
Togo	Base	4,8	6,4	8,4	14,0	21,2
	Intégré	4,8	6,4	8,7	15,8	25,7
Total	Base	94,4	130,2	175,7	292,2	441,3
	Intégré	94,4	130,2	180,7	325,8	528,4

Note: Le PIB en 2014 en dollars U.S. s'élève à 12.5 milliards pour le Burkina Faso, 34.3 milliards pour la Côte d'Ivoire, 38.6 milliards pour le Ghana et 4.5 milliards pour le Togo, respectivement.

Source: Équipe d'Étude de la JICA

(4) Taux de croissance du PIB dans la région de la CEDEAO

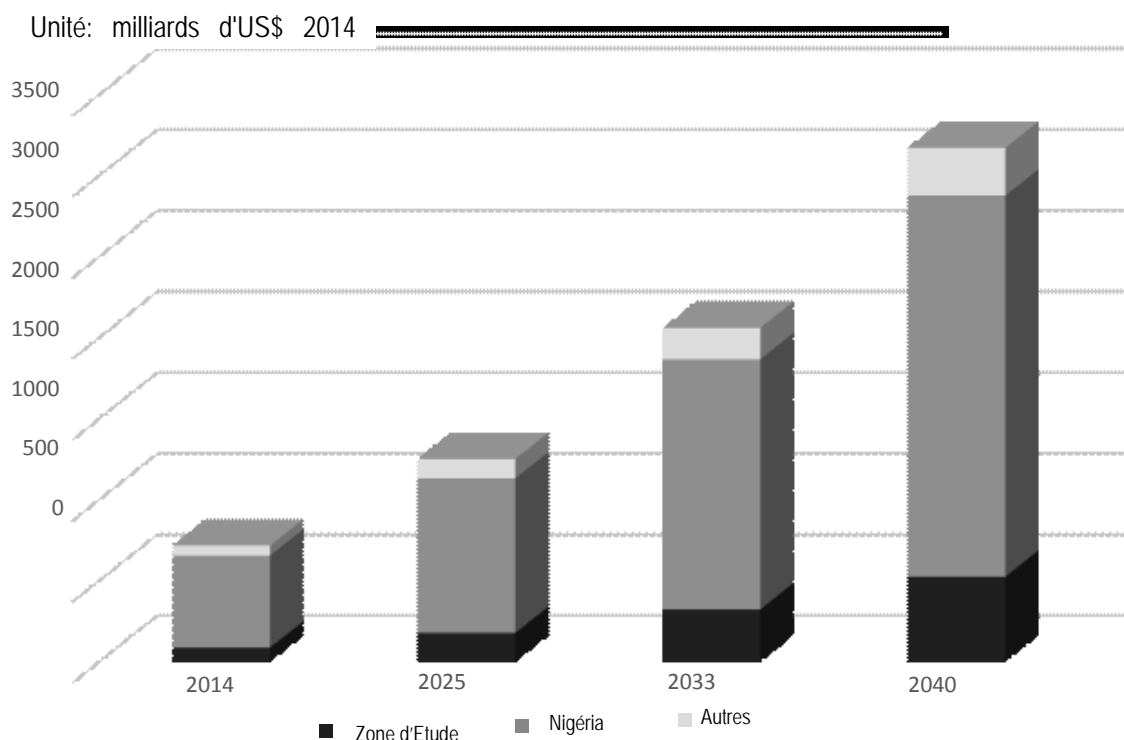
Les estimations des PIB relatifs à la région de la CEDEAO pour les horizons 2025, 2033 et 2040 sont présentées dans le Tableau 6.2.7 et la Figure 6.2.6 pour référence. L'estimation du PIB des 4 pays émane du scénario intégré susmentionné. Les estimations relatives aux autres pays ont été également menées par l'Équipe d'Étude de la JICA en utilisant les Indicateurs du Développement dans le Monde, la base de données des perspectives de l'économie mondiale du FMI (octobre 2015) et le taux de croissance économique de l'Étude sur le Programme de Développement des Infrastructures en Afrique (PDIA); Perspectives des Infrastructures en Afrique 2040. Le volume du PIB dans la région de la CEDEAO devrait atteindre plus du quadruple au cours des 25 prochaines années.

Tableau 6.2.7 Estimation du PIB dans la Région de la CEDEAO

Unité: milliards de dollars US (coûts de 2014)

Pays/Zone	2014	Part (%)	2025	Part (%)	2033	Part (%)	2040	Part (%)
Zone d'étude (4-pays)	89,9	12,5	180,7	14,4	325,8	15,8	528,3	16,6
Nigéria	568,5	78,8	954,0	76,0	1543,6	74,8	2351,8	74,1
Autres	62,7	8,7	119,8	9,6	193,9	9,4	295,5	9,3
Total CEDEAO	721,1	100,0	1254,5	100,0	2063,3	100,0	3175,5	100,0

Source: Équipe d'Étude de la JICA sur la base des indicateurs du développement mondial de la Banque Mondiale, la base des données des perspectives économiques mondiales du FMI (octobre 2015) et l'étude sur le programme pour le développement des infrastructures en Afrique (PIDA); Perspectives des infrastructures en Afrique 2040



Source: Équipe d'Étude de la JICA sur la base des Indicateurs du développement dans le monde de la Banque Mondiale, la base de données du FMI, Perspectives de l'Économie Mondiale (Octobre 2015) et l'étude sur le Programme de Développement des Infrastructures en Afrique (PIDA); Perspectives des Infrastructures en Afrique 2040

Figure 6.2.6 Croissance du PIB Régional au niveau de la CEDEAO

(5) Changement des structures économiques dans les pays du projet CACAO

Conformément à l'estimations des PIB considérés comme indicateurs de contrôle macroéconomique du cadre du Scénario Intégré, abordé dans les sections précédentes, les parts du secteur économique en 2025, 2033 et 2040 et leurs taux de croissance ont été définis tel que illustré dans les Tableaux 6.2.8 à 6.2.11. Cela, tout en considérant les indicateurs ciblés par le secteur économique dans les plans quinquennaux actuels des pays du projet CACAO, les perspectives ou les tendances de la base de données des perspectives économiques mondiale du FMI et les indicateurs de l'économie mondiale et d'autres données et informations incluant les entretiens avec les experts en planification et en prévisions économiques des pays du projet CACAO.

1) Burkina Faso

Selon les entretiens qui ont eu lieu avec les experts en planification, le secteur minier sera activé vers 2017. Ainsi, le taux de croissance du secteur secondaire sera connaîttra une croissance entre 2015 et 2020.

En termes de taux de croissance, l'agriculture, l'exploitation minière et les secteurs de la fabrication et le secteur des services vont connaître une croissance qui sera constante, bien que le secteur de l'agriculture perdra progressivement sa part.

Tableau 6.2.8 Changement des Structures Economiques au Burkina Faso

(1) Changement des parts du secteur économique

	PIB au coût facteur (Milliards de CFA prix de 1999)	Industrie primaire (%)	Industrie secondaire (%)	Industrie tertiaire (%)
2014	3.749	28	22	50
2025	7.600	24	26	50
2033	13.700	21	28	51
2040	22.900	19	29	52

Sources: Équipe d'Étude de la JICA et Base de Données des Perspectives de l'Économie Mondiale du FMI, Février 2016
Note: Le total de la valeur ajoutée dans les trois secteurs est égal au PIB au coût des facteurs.

(2) Taux de croissance par secteur économique

	Industrie primaire (%)	Industrie secondaire (%)	Industrie tertiaire (%)
2015-2020	5,3	8,6	6,4
2021-2025	5,6	8,5	7,1
2026-2033	6,0	8,7	8,1
2034-2040	5,5	8,4	7,8

Source: Équipe d'Étude de la JICA

2) Côte d'Ivoire

Le développement de chaque secteur économique sera équilibré dans une période à long terme. L'exploitation du secteur du pétrole et du gaz contribuera à la croissance soutenue dans le secteur secondaire.

En termes de taux de croissance, l'agriculture, les secteurs minier et manufacturier vont connaître une constante croissance, bien que le secteur de l'agriculture perdra progressivement sa part.

Tableau 6.2.9 Changement des Structures Economiques en Côte d'Ivoire

(1) Changement des parts du secteur économique

	PIB au coût facteur (Milliards de CFA prix de 2009)	Industrie primaire (%)	Industrie secondaire (%)	Industrie tertiaire (%)
2014	12.787	23	22	55
2025	27.400	17	23	60
2033	48.800	14	23	63
2040	78.600	12	24	64

Source : Équipe d'Étude de la JICA et Base de Données des Perspectives de l'Économie Mondiale du FMI, Février 2016
Le total de la valeur ajoutée dans les trois secteurs est égal au PIB au coût des facteurs.

(2) Taux de croissance par secteur économique

	Industrie primaire (%)	Industrie secondaire (%)	Industrie tertiaire (%)
2015-2020	4,0	7,5	8,1
2021-2025	4,6	7,6	7,9
2026-2033	5,0	7,7	7,9
2034-2040	5,0	7,5	7,3

Source: Équipe d'Étude de la JICA

3) Ghana

Similairement à la Côte d'Ivoire, le développement de chaque secteur économique sera équilibré sur le long terme. L'exploitation du secteur du pétrole et du gaz contribuera également à la croissance soutenue dans le secteur secondaire.

En termes de part du secteur économique, ceux des secteurs des mines, de la production et des services augmenteront de façon constante et forte, bien que le secteur de l'agriculture perdra progressivement sa part.

Tableau 6.2.10 Changement des Structures Economiques au Ghana

(1) Changement des parts du secteur économique

	PIB au coût facteur (Milliards de GHC prix de 2006)	Industrie primaire (%)	Industrie secondaire (%)	Industrie tertiaire (%)
2014	31,2	24	27	49
2025	59,3	19	28	52
2033	107,6	16	29	55
2040	174,6	14	30	56

Source : Équipe d'Étude de la JICA et Base de Données des Perspectives de l'Économie Mondiale du FMI, Février 2016
Le total de la valeur ajoutée dans les trois secteurs est égal au PIB au coût des facteurs.

(2) Taux de croissance par secteur économique

	Industrie primaire (%)	Industrie secondaire (%)	Industrie tertiaire (%)
2015-2020	4,0	6,8	6,9
2021-2025	4,6	6,5	7,0
2026-2033	5,0	8,3	8,4
2034-2040	5,0	7,5	7,3

Source: Équipe d'Étude de la JICA

4) Togo

Selon les entretiens avec les experts en planification, le développement du secteur de l'agriculture sera très attendu dans les cinq prochaines années. Ainsi, le taux de croissance du secteur primaire sera élevé entre 2015 et 2020. Dans la période à long terme, une forte croissance du secteur des services est prévue.

Tableau 6.2.11 Changement des Structures Economiques au Togo

(1) Changement des parts du secteur économique

	PIB au coût facteur (Milliards de CFA prix de 2000)	Industrie primaire (%)	Industrie secondaire (%)	Industrie tertiaire (%)
2014	1.408	30	20	49
2025	2.700	34	25	41
2033	4.900	32	25	43
2040	8.100	30	26	43

Source : Équipe d'Étude de la JICA et Base de Données des Perspectives de l'Économie Mondiale du FMI, Février 2016
Le total de la valeur ajoutée dans les trois secteurs est égal au PIB au coût des facteurs.

(2) Taux de croissance par secteur économique

	Industrie primaire (%)	Industrie secondaire (%)	Industrie tertiaire (%)
2015-2020	8,2	8,9	3,5
2021-2025	7,0	7,6	5,1
2026-2033	7,0	7,8	8,6
2034-2040	6,5	7,8	7,0

Source: Équipe d'Étude de la JICA

(6) PIB par Capita dans les Pays du CACAO

Les PIB par capita pour les années cibles pour les pays du CACAO, sur la base de la population sélectionnée et des scénarios économiques, sont présentés dans le Tableau 6.2.12. En sélectionnant le scénario de croissance qui est "le Développement du Corridor orienté vers le Marché Sous-Régional," le Burkina Faso et le Togo progresseront des économies à faible revenu vers des économies à revenu moyennement faible, tandis que la Côte d'Ivoire et le Ghana atteindront le niveau des économies à revenu moyennement élevé, d'ici 2040.

Tableau 6.2.12 PIB Futurs par Capita dans les Pays du CACAO

Pays	PIB par Capita (USD)				Taux de Croissance Annuel Rate (%)		
	2015	2025	2033	2040	2015-2025	2025-2033	2033-2040
Burkina Faso	684	953	1.363	1.889	3,4%	4,6%	4,8%
Côte d'Ivoire	1.581	2.409	3.435	4.654	4,3%	4,5%	4,4%
Ghana	1.428	2.046	3.098	4.339	3,7%	5,3%	4,9%
Togo	671	916	1.336	1.807	3,2%	4,8%	4,4%
Sous-Région CACAO	1.220	1.766	2.572	3.530	3,8%	4,8%	4,6%

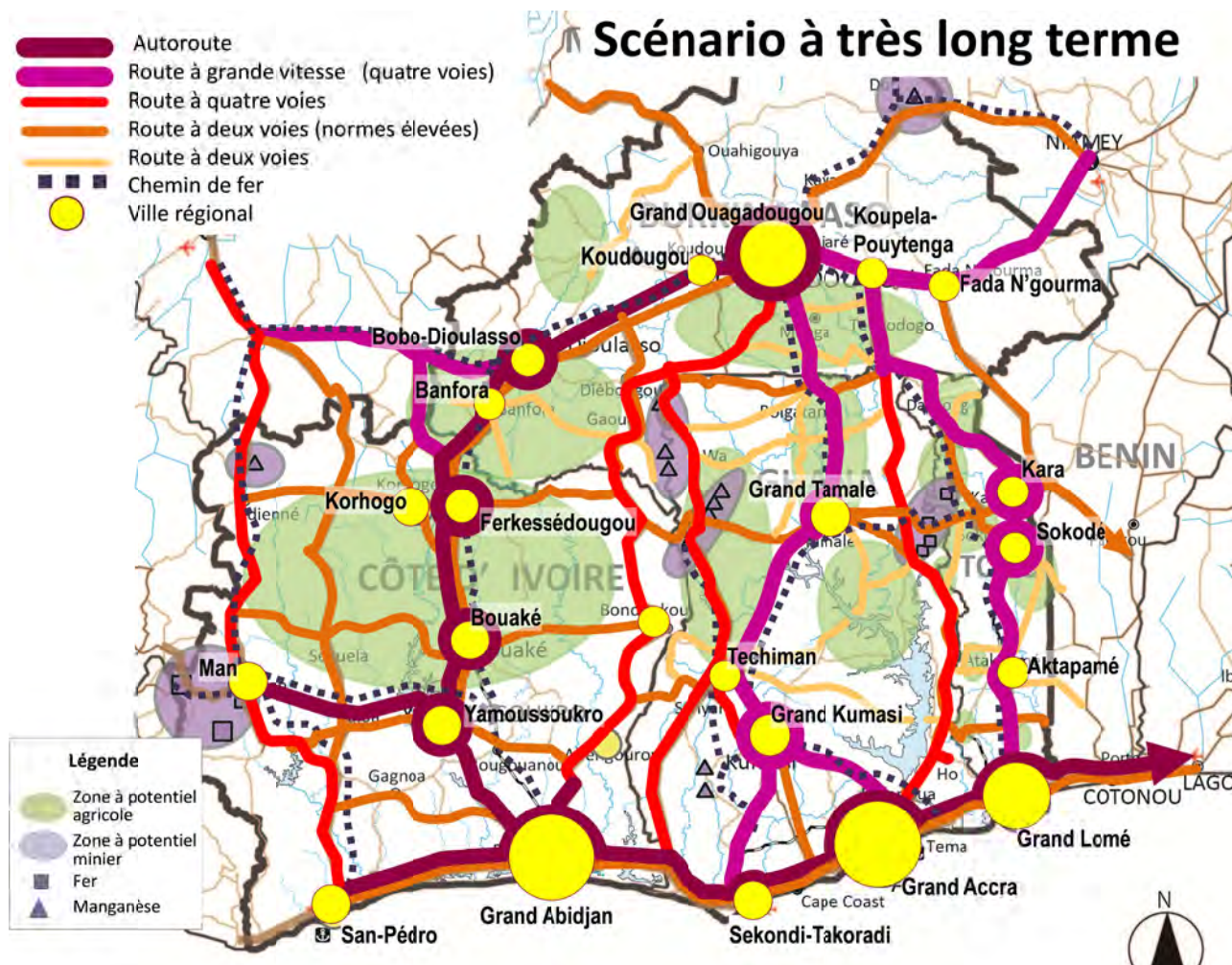
Source: Equipe d'Etude JICA

6.3 Future structure spatiale de la sous-région CACAO

6.3.1 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.

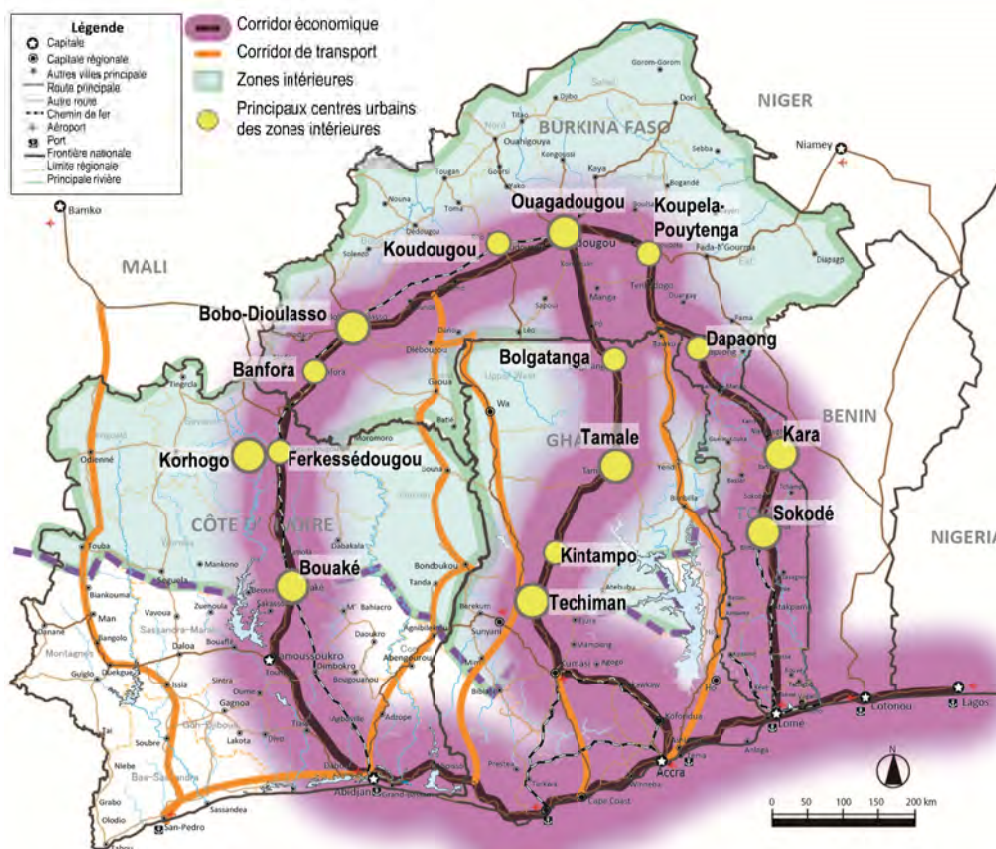


Source : Equipe d'Etude de la JICA

Figure 6.3.1 Structure spatiale à très long terme de la sous-région CACAO (au-delà de 2040)

6.3.2 Corridors économiques et de transport des corridors nord-sud

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.



Source : Equipe d'Etude de la JICA

Figure 6.3.2 Corridors économique et de transport dans la sous-région CACAO

6.3.3 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)
- Kourhogo (corridor Abidjan-Ouagadougou, Côte d'Ivoire)
- Tamale (corridor Tema-Ouagadougou, Ghana)
- Kara (corridor Lomé-Ouagadougou, Togo)
- Sokodé (corridor Lomé-Ouagadougou, Togo)

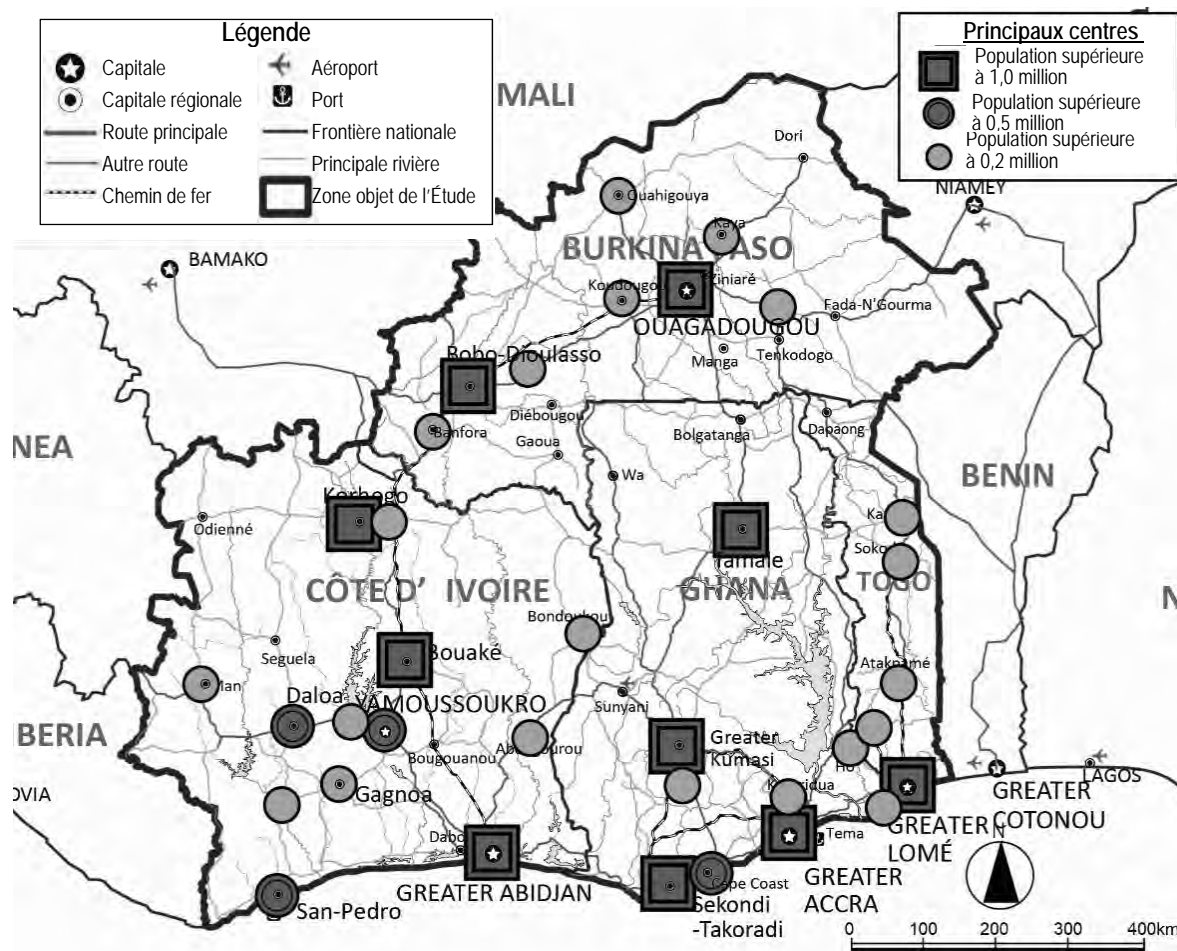
Les populations futures des principales villes des quatre pays du CACAO sont indiquées dans la Figure 6.3.3 et le Tableau 6.3.1.

Tableau 6.3.1 Populations futures des principales villes des quatre pays du CACAO

Pays	Principale ville	Région		2015	2025	2033	2040
Burkina Faso	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 (Une partie de la région de l'Indénié-Djuablin comprise)	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	Gbêkè	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	Poros	Population	253 000	477 000	770 000	1 108 000
			Taux de croissance annuel		6,56 %	6,17 %	5,35 %
Ferkessé-dougou	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 %	
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 %

Pays	Principale ville	Région		2015	2025	2033	2040
Ghana	Grand Accra (Une partie de la région Central comprise)	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	111 000
			Taux de croissance annuel		2,67 %	2,33 %	2,08 %
	Aktapamé	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 6.3.3 Future répartition démographique des principales villes des quatre pays du CACAO (2040)

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

Par ailleurs, le corridor côtier, constituera un méga- corridor économique côtier de l'Afrique de l'Ouest (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.

À 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 6.3.4).

Tableau 6.3.2 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 : Équipe d'Étude de la JICA

6.3.5 Grandes agglomérations côtières

Les principales villes (Grand Abidjan, Grand Accra, Grand Lomé et Grand Lagos) le long du corridor Abidjan-Lagos, 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 faire passer une autoroute du corridor côtier est-ouest ?
- Comment assurer les nœuds avec les principaux corridors nord-sud ?
- Comment assurer l'accès aux installations portuaires dont l'agrandissement est prévu ?
- Comment aménager l'accès au nouvel aéroport international ?
- Où placer les nouveaux pôles industriels ?

Pour ce faire, l'élaboration prompte d'un plan de développement spatial, comprenant l'aménagement d'infrastructures de transport urbain, serait indispensable. Le Projet WAGRIC-CACAO propose une conception spatiale à la suite d'une étude de base (voir les Figures 6.3.5 à 6.3.7).

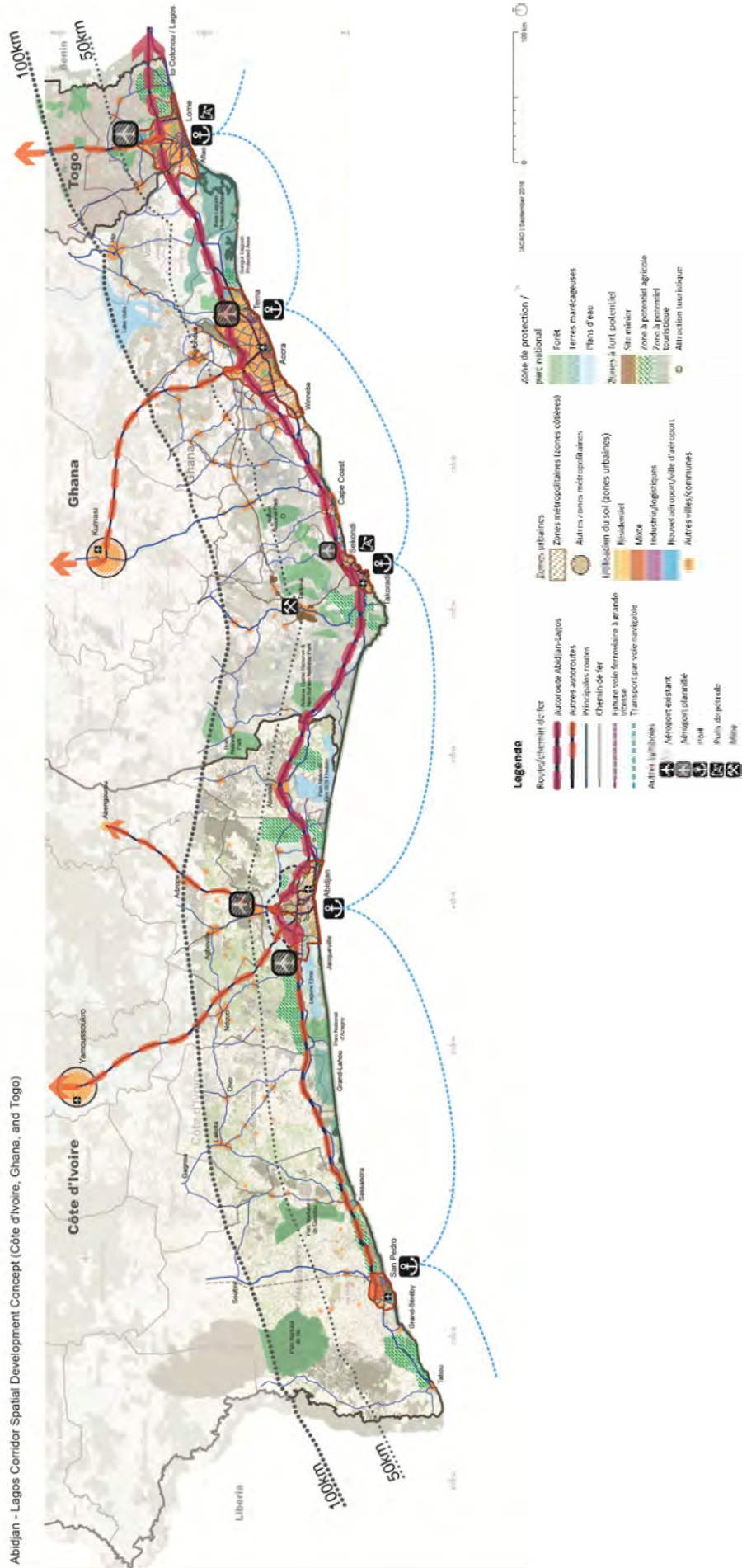


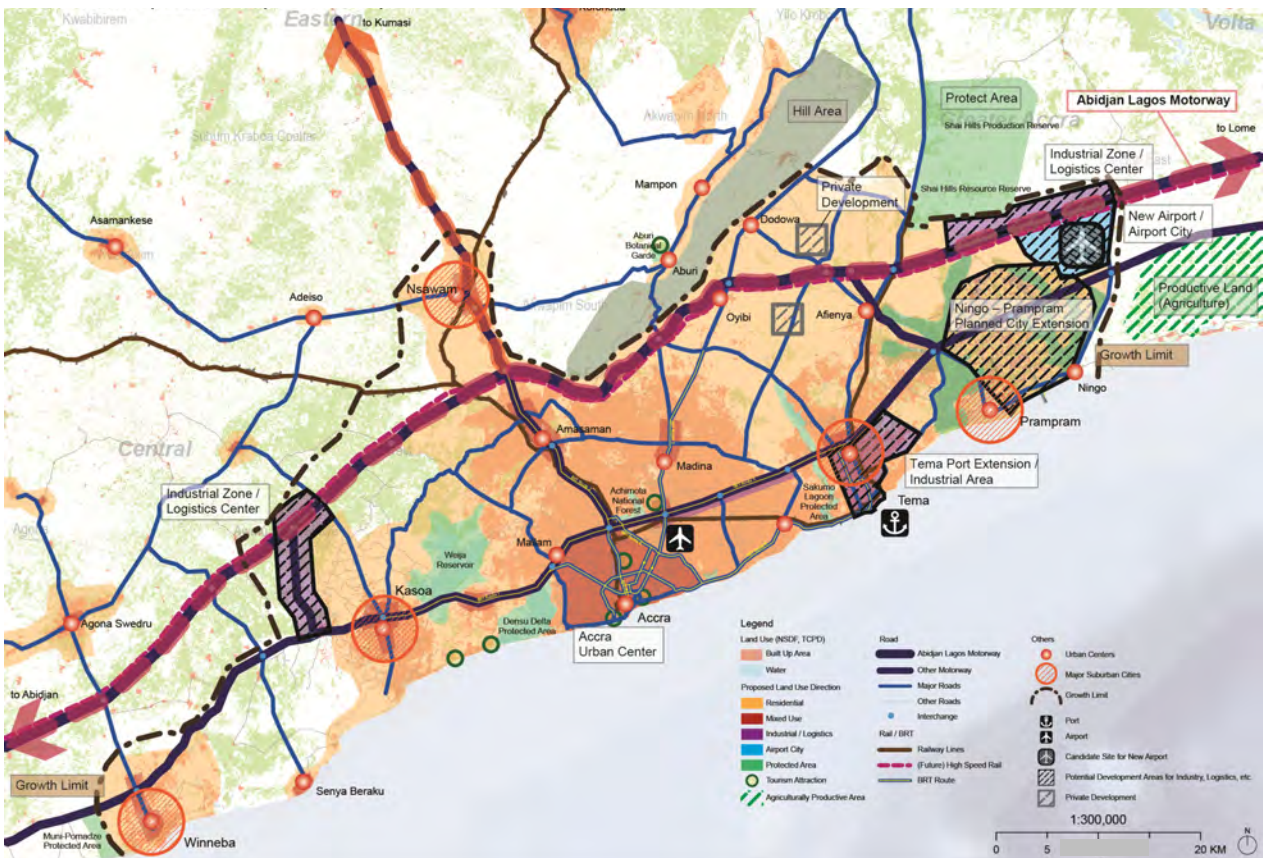
Figure 6.3.4 Conception spatiale du corridor Abidjan-Lagos (mégapopolis du corridor côtier économique)

Source: Équipe d'Étude de la JICA



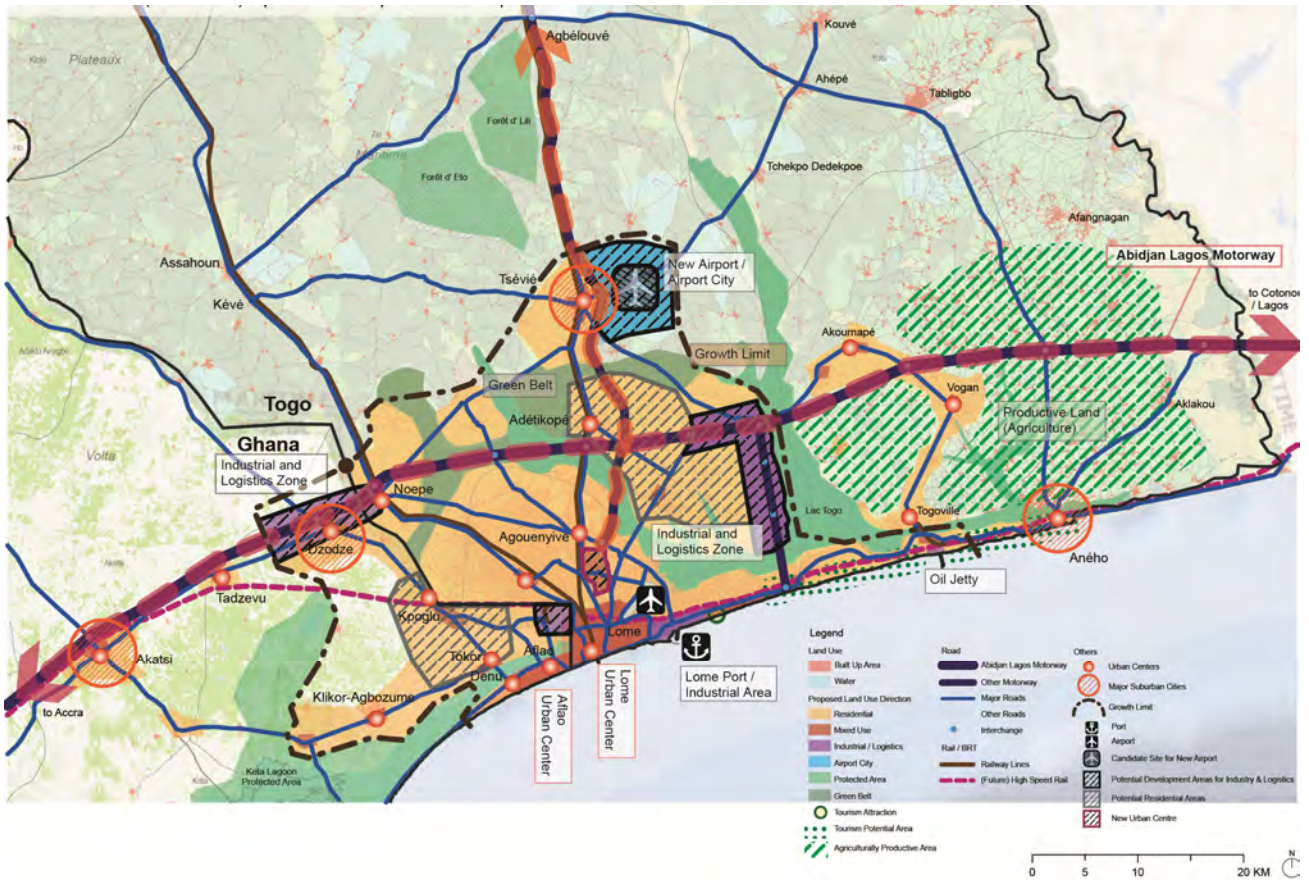
Source : Équipe d'Étude de la JICA

Figure 6.3.5 Conception spatiale du Grand Abidjan



Source : Équipe d'Étude de la JICA

Figure 6.3.6 Conception spatiale du Grand Accra



Source : Équipe d'Étude de la JICA

Figure 6.3.7 Conception spatiale du Grand Lomé

Chapitre 7 Stratégies de développement des Secteurs sous-régionaux pour les pays du CACAO

7.1 Introduction

Ce chapitre synthétise la situation actuelle, problèmes, stratégies de développement et certains projets prioritaires de divers secteurs économiques et d'infrastructure de la sous-région.

7.2 Stratégies de développement des secteurs économiques sous-régionaux pour les pays du CACAO

7.2.1 Stratégies de développement au niveau sous-régional pour le secteur agricole

(1) Situation actuelle du secteur agricole dans la sous-région du CACAO

Les pays du CACAO ont une grande variété de conditions agro-écologiques, puisque la région se compose de plaines côtières humides, de plateaux de steppe secs s'étendant du sud jusqu'au nord. Bien que les conditions agro-écologiques, qui sont facilement affectées par le changement climatique, ainsi pas vraiment favorables pour l'agriculture comparé à d'autres pays, le secteur agricole est l'une des principales sources de revenus pour 60% de la population et contribue à plus de 20% du PIB de ces pays. Les principales cultures de rente dans les régions du CACAO sont le cacao, coton, noix de cajou et graines oléagineuses comme le sésame et le soja, qui sont exportés vers les marchés internationaux et rapportent des devises étrangères pour la croissance de l'économie. Les principaux partenaires commerciaux sont la Suisse, la France, l'Allemagne, les Etats-Unis et les pays asiatiques, y compris le Japon, tel que le présente le tableau suivant.

Tableau 7.2.1 Exportations des principales cultures de rente destinées vers les marchés internationaux et les principales destinations d'exportation en 2013

	Principales cultures de rente			Les 3 Premières Destinations d'exportation (Part de la Quantité %)
	Nom	Valeur (USD)	Quantité (t.)	
Burkina Faso	Coton	441 051 593	274 282	Chine (26), Singapour (13), Malaisie (12)
	Oléagineux*	161 305 723	113 093	Singapour (33), Japon (29), Togo (11)
	Noix de cajou	52 162 410	82 563	Ghana (30), Vanuatu (19), Singapour (16)
Côte d'Ivoire	Cacao	2 044 455 853	813 891	Etats-Unis (23), Pays-Bas (19), Belgique (13)
	Noix de cajou	759 555 406	259 860	Malaisie (22), Allemagne (15), Etats-Unis (13)
	Caoutchouc	339 418 200	430 736	Inde (49), Vietnam (47), Brésil (1)
Ghana	Cacao	1 380 501 318	526 187	Pays-Bas (30), Etats-Unis (9), Belgique (8)
	Noix de cajou	416 862 629	184 966	Inde (26), Suisse (2), Japon (16)
	Oléagineux*	33 448 221	514 268	Suisse (95), Japon (3), Chine (1)
Togo	Coton	60 236 849	33 867	Indonésie (22), Chine (16), Bangladesh (16)
	Oléagineux*	15 045 566	15 019	Chine (35), Belgique (18), Etats-Unis (14)
	Noix de cajou	4 101 700	13 840	Belgique – Luxembourg (37), France (32), Burkina Faso (21)

* Oléagineux : sésame et soja

Source : Base de données Comtrade des Nations Unies

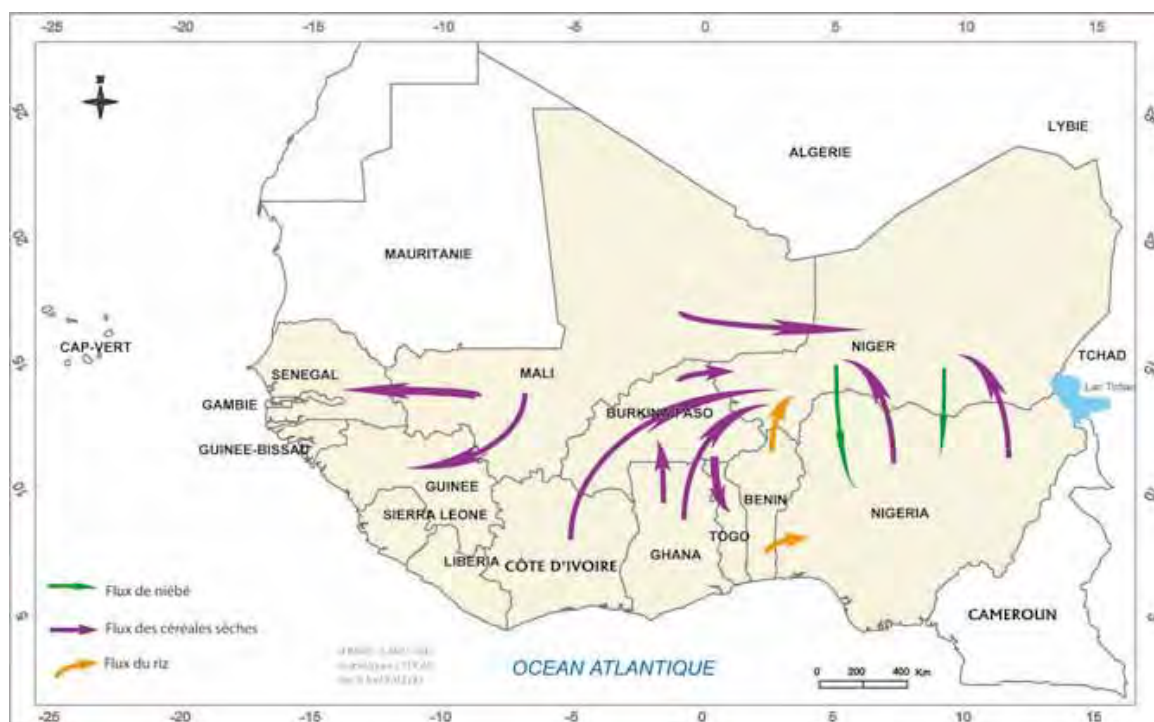
De la même manière que les cultures de rentes, les cultures vivrières telles que les céréales (maïs, mil et sorgho), les légumineuses (niébé, soja et arachide), les fruits et légumes frais contribuent à l'économie nationale et rurale, en particulier sur les marchés sous-régionaux. Ces cultures ont été produites principalement pour l'autoconsommation des producteurs, mais elles sont vendues de façon informelle du Sénégal au Nigeria et même au Cameroun. Parfois, le PAM achète une certaine quantité de céréales des pays de la sous-région avec un excédent et les distribue aux pays à déficit vivrier. Ainsi, le commerce sous-régional œuvre également à la sécurité alimentaire dans son ensemble en Afrique de l'Ouest.

Tableau 7.2.2 Exportations et principales destinations d'exportation des cultures vivrières pour les marchés de l'Afrique de l'Ouest en 2013

	Principales cultures vivrières			Les 3 Premières Destination d'exportation dans l'Afrique de l'Ouest (Part de la Quantité %)
	Nom	Valeur (USD)	Quantité (t.)	
Burkina Faso	Légumes frais	9 440 918	40 440	Côte d'Ivoire (55), Ghana (16), Mali (14)
	Maïs	6 955 312	25 709	Niger (99.7), Cameroun (0.2), Mali (0.1)
	Grains	5 947 170	12 073	Côte d'Ivoire (37), Mali (33), Burkina Faso (30)
Côte d'Ivoire	Riz	13 954 432	29 263	Burkina Faso (61), Mali (21), Ghana (16)
	Maïs	2 859 862	15 687	Senegal (44), Niger (28), Burkina Faso (16)
	Légumes frais	1 406 499	4 304	Burkina Faso (37), Mali (21), Ghana (19)
Ghana	Fruits	8 091 331	2 991	Nigeria (75), Togo (1)
	Noix et graines	7 752 463	2 494	Nigeria (90), Togo (1)
	Maïs	398 649	3 406	Niger (49), Burkina Faso (42), Togo (7)
Togo	Maïs	209 296	516	Cameroun (100)
	Légumes frais	232 215	597	Gabon (60), Burkina Faso (13), Benin (2)
	Grains	60 704	197	Gabon (81)

Source : FAOSTAT et base de données Comtrade des Nations Unies

Les pays du CACAO sont également importateurs de produits agricoles. Les cultures vivrières telles que le haricot et les céréales, y compris le riz, sont commercialisées de façon prospère et mutuellement entre les pays sous-régionaux. La circulation de ces cultures vivrières est présentée ci-dessous.



Source : Equipe d'Etude de la JICA basée sur 'L'état du commerce en Afrique de l'Ouest Rapport Annuel 2012, Centre Africain pour le Commerce, l'Intégration et le Développement(CACID), 2012

Figure 7.2.1 Flux du haricot, des céréales et du riz dans la sous-région

Dans l'ensemble, le haricot et les céréales sont bien distribués pour équilibrer l'offre et la demande alimentaires dans les pays de la sous-région. Cependant, le riz, même s'il est cultivé et échangé mutuellement dans la sous-région comme indiqué dans la figure ci-dessus, la plus grande quantité de riz est importée de pays étrangers comme la Thaïlande, le Vietnam et l'Inde. Tout comme le riz, une grande quantité de sucre brut et de confiserie est importée de pays d'Amérique latine, même si la condition environnementale convient pour la canne à sucre dans certaines régions. La quantité importée ainsi que la valeur de ces cultures en 2014 pour chaque pays y compris le Nigeria sont décrits dans le tableau suivant.

Tableau 7.2.3 Quantité et valeur du riz et du sucre importés en 2013

	Riz		Sucre	
	Quantité (t)	Valeur (USD)	Quantité (t)	Valeur (USD)
Burkina Faso	362 027	99 123 160	98 058	34 912 690
Côte d'Ivoire	952 600	437 314 909	27	59 534
Ghana	644 334	421 312 460	318 200	193 940 875
Togo	126 048	19 356 116	104 706	21 086 799
Nigeria	752 410	679 287 413	1 376 119	853 637 918

Source : Base de données Comtrade des Nations Unies

Ainsi, on peut dire que la situation de sécurité alimentaire et de production de revenus ainsi que les principaux objectifs des secteurs agricoles sont améliorés progressivement. Certains pays ont déjà atteint les objectifs de sécurité alimentaire. À la lumière de cette amélioration, les pays du CACAO ont mis en place une nouvelle stratégie nationale de développement économique ou programme visant à développer l'agriculture en tant qu'industrie principale, à stimuler davantage la croissance économique en encourageant le secteur privé à s'impliquer et à investir dans le secteur.

(2) Questions liées au secteur agricole dans la sous-région du CACAO

Afin de réaliser ce que chaque gouvernement avait prévu pour le développement du secteur agricole, plusieurs questions devraient être examinées et résolues. Différentes questions sont soulevées dans différents pays, mais les questions transversales clés dans les pays du CACAO peuvent être résumées selon les trois points suivants :

1) Production et productivité faibles et instables

Bien que la production agricole soit la principale activité économique en milieu rural et dans le pays, la production agricole et la productivité restent faibles pour toutes les cultures. C'est parce que la plupart des agriculteurs pratiquent la production agricole dans des terres agricoles à petite échelle avec une méthode extensive traditionnelle et avec un faible niveau d'investissement. Par exemple, les agriculteurs du Burkina Faso utilisent à peine l'engrais chimique ou les semences améliorées en raison de la disponibilité et du manque d'informations, de sorte que la production est toujours instable et influencée par le climat. Parce que les agriculteurs togolais ne sont pas habitués à élever des bovins ou des chevaux pour labourer la terre, la traction animale n'est pas pratiquée, si bien que les 50% des terres agricoles ne sont pas utilisés.

En outre, les installations ou infrastructures d'irrigation ou le système d'arrosage ne sont pas bien développés, et même que beaucoup de ressources d'eau demeurent intactes. En raison des pluies abondantes en Côte d'Ivoire, le Ghana et le Togo ne pratiquent pas irrigation, mais la sécheresse et / ou les inondations arrivent parfois et la production et la productivité deviennent faibles et instables. Par conséquent, les agriculteurs souffrent de pénurie alimentaire, même en Côte d'Ivoire où une grande quantité de céréales est exportée et le secteur peine à amener le secteur privé à investir.

2) Agrobusiness sous-développé

En dépit d'une production et d'une productivité agricoles faibles et instables, la transformation agricole et le commerce en tant qu'agrobusiness dans les marchés internationaux et sous-régionaux augmentent ces dernières années. Toutefois, le secteur n'est pas réellement rentable, parce que la plupart des produits sont échangés comme de la nourriture pour la consommation directe ou comme matière première ou simplement après une transformation primaire au mieux. En outre, la majeure partie du commerce agricole dans la sous-région est pratiquée de manière informelle et le secteur ne peut pas beaucoup contribuer à l'économie nationale comme elle pourrait le faire.

Afin de renforcer l'agro-industrie et d'optimiser son efficacité dans le pays, les pays du CACAO se sont fixés un objectif dans leur nouvelle politique nationale de développement pour augmenter le taux de transformation pour les cultures de rente et pour un commerce agricole officiel présenté comme suit.

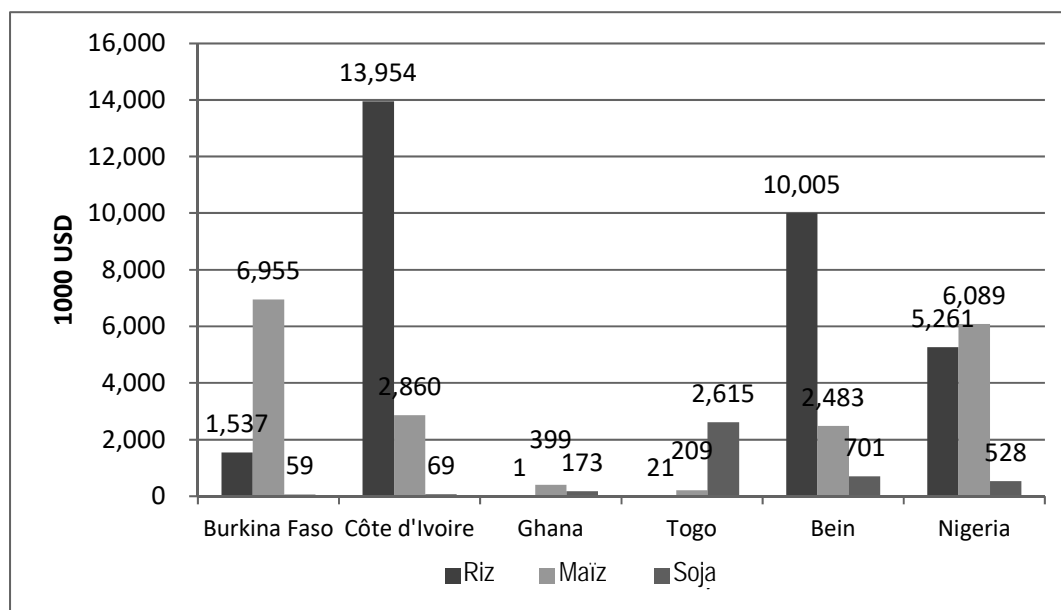
Tableau 7.2.4 Objectif d'augmentation du taux de transformation et d'échange des principales cultures de rente en 2013

Pays	Cultures	Actualités	Objectif 2020
Burkina Faso	Coton	12% (d'ici à 2015)	25%
Côte d'Ivoire	Cacao	30% (d'ici à 2014)	50%
	Autres (noix de cajou)	>5% pour d'autres	100% pour les noix de cajou
Ghana	Cacao	27% (d'ici à 2013)	60%
	Noix de cajou	>5% pour les noix de cajou	75%
Togo	Cacao	19% (d'ici à 2015)	29%

Source : FAOSTAT et base de données Comtrade des Nations Unies

3) Manque de connaissance du marché sous-régional

La récente stratégie nationale de développement et les autres plans pour le développement agricole mettent l'accent sur la promotion de la chaîne de fourniture agricole ou de développement de filières agricoles pour les cultures respectives à l'intérieur du pays ou vise les marchés internationaux extérieurs. Considérant que la balance commerciale agricole est en rouge à l'exception de la Côte d'Ivoire, il est raisonnable de promouvoir les filières agricoles en visant le marché intérieur pour la population (pour l'autosuffisance) ou le marché international qui apporte des devises étrangères à la croissance économique nationale. Mais les marchés sous-régionaux où ils avaient l'habitude de faire le commerce sont également assez importants et peuvent contribuer à l'économie de chaque pays et à l'ensemble de la sous-région. En particulier, le Nigéria est le plus gros producteur agricole, mais aussi le plus grand consommateur d'aliments en raison de sa population. Par exemple, le Nigéria a importé le maïs des pays latino-américains, mais a déclaré qu'il achèterait le maïs du Ghana à partir de 2014. En ce qui concerne le riz, le Nigéria a exporté approximativement 481 000 USD en 2014 alors qu'il a importé 711 000 000 USD dont 4 260 000 du Bénin. Le tableau suivant montre la valeur des exportations à comparer entre les 6 principaux pays producteurs en 2013.



Source : FAOSTAT et base de Données Comtrade des Nations Unies

Figure 7.2.2 Volume d'exportation du riz, maïs et soja par les pays de la sous-région en 2013

Le Bénin n'était pas censé vendre son propre riz et a réexporté le riz acheté des autres pays voisins comme le Burkina Faso, le Togo et le Niger. Tout comme le Bénin, la situation du Togo est très avantageuse puisqu'il peut utiliser plusieurs marchés comme des centres commerciaux en Afrique de l'Ouest. Mais ces pays n'utilisent pas bien cet avantage, mais font le commerce de manière traditionnelle et informelle jusqu'à présent.

(3) Perspectives d'avenir pour le secteur agricole dans la sous-région du CACAO

Selon la politique agricole de la CEDEAO (ECOWAP), la vision du développement du secteur de l'agriculture est orientée vers «une agriculture moderne et durable, fondée sur des exploitations

familiales et efficaces et la promotion des entreprises agricoles grâce à l'implication du secteur privé». Une fois que l'augmentation de la productivité et de la compétitivité sur les marchés intra-communautaires et internationaux seront atteintes, la politique devrait être en mesure de garantir la sécurité alimentaire et des revenus décents pour les travailleurs agricoles. Dans cette section, les perspectives d'avenir du secteur agricole des pays du CACAO sont décrites par catégorie de cultures conformément à cette vision.

1) Cultures vivrières de base

Les cultures vivrières de base comme le manioc et l'igname sont les éléments fondamentaux de la sécurité alimentaire de chaque pays qui garantissent sa souveraineté alimentaire. Dans les pays du CACAO, on s'attend à ce que la production de ces cultures augmente de façon substantielle et que l'offre alimentaire sera suffisante pour répondre à la demande de manière stable dans chaque pays et dans la sous-région. La quantité excédentaire de cultures devrait être exportée vers les marchés régionaux. Le secteur de la transformation de ces cultures devrait être encouragé et développé afin de contribuer à générer de la valeur ajoutée pour les cultures.

2) Autres céréales

Alors que la demande et la consommation de riz et de maïs augmentent dans les pays de la sous-région, la production de ces cultures ne satisfait pas à la demande actuelle. Ainsi, le déficit est comblé par l'importation. Dans les pays du CACAO, depuis ces dernières années, chaque gouvernement met en œuvre divers plans d'action/projets en vue de l'augmentation de la production de ces cultures de sorte à réduire la quantité importée en Côte d'Ivoire et au Ghana. La production de ces cultures est en passe d'augmenter dans chaque pays et la demande sous-régionale devrait être satisfaite. En outre, le riz devrait devenir un produit d'exportation vers les pays voisins grâce à une nouvelle augmentation de la production.

3) Cultures industrielles traditionnelles

La production de cultures industrielles traditionnelles, telles que le cacao, le palmier à huile, le caoutchouc, le coton, augmentera dans les pays producteurs et les industries connexes seront revitalisées. La qualité et la quantité des matières premières seront améliorées grâce à des investissements dans les zones rurales. Le niveau de transformation va croître due à l'utilisation de matières premières en quantité suffisante et de haute qualité, ce qui contribuera à créer de la valeur ajoutée pour les produits agricoles.

4) Cultures de rente émergentes

La production de cultures de rente émergentes, comme l'anacardier et le sésame, augmentera dans les pays producteurs. La qualité et la quantité de ces cultures vont également croître grâce à l'investissement dans les zones rurales intérieures. Le niveau de transformation va à son tour s'améliorer et contribuera à créer de la valeur ajoutée pour les produits agricoles.

La production de fruits et légumes frais augmentera et sera disponibles sur les marchés urbains de chaque pays, ainsi que le marché sous-régional.

(4) Objectifs du secteur agricole dans la sous-région du CACAO

La politique agricole de la CEDEAO (ECOWAP) a pour objectif général de «contribuer de manière durable à la satisfaction des besoins alimentaires de la population, au développement économique et social et à la réduction de la pauvreté des Etats membres, ainsi des inégalités entre les territoires, zones et pays». Elle affirme le principe de la souveraineté alimentaire régionale, principalement à travers une forte intégration régionale et des niveaux appropriés de protection des frontières, différenciés selon les besoins spécifiques de chaque chaîne d'approvisionnement.

La politique agricole de l'UEMOA, établie en 2001, définit les principaux objectifs du développement agricole dans les pays membres, pour: atteindre la sécurité alimentaire, accroître la productivité agricole et améliorer le fonctionnement des marchés des produits agricoles, du bétail et des produits de la pêche.

Conformément aux objectifs du développement régional mentionnés ci-dessus dans le secteur agricole, les objectifs sous-régionaux du secteur agricole des pays du CACAO sont comme suit :

- i) Améliorer la productivité et la compétitivité des produits agricoles et de transformation connexes en attirant les investissements pour les produits agricoles et de transformation connexes,
- ii) Augmenter substantiellement le volume et le niveau de transformation des produits agricoles,
- iii) Améliorer durablement la gestion des ressources naturelles (eau, sol, végétation) pour une agriculture plus productive et compétitive,
- iv) Contribuer à la réduction structurelle et durable de la vulnérabilité alimentaire et nutritionnelle de la région, et
- v) Augmentation de la production agricole ciblant les marchés sous-régionaux des produits agricoles et de transformation.

(5) Stratégies de base du secteur agricole dans la sous-région du CACAO

Les principales stratégies de base du secteur agricole pour atteindre les objectifs ci-dessus sont:

- i) L'augmentation de la production et de la productivité des produits agricoles et des produits de transformation connexes
 - Amélioration de la technologie agricole en améliorant l'accessibilité à l'assistance technique, aux intrants agricoles, au matériel et aux machines
 - Développement, réhabilitation et amélioration des infrastructures agricoles tels que le système d'irrigation, les routes rurales, les entrepôts, etc. .
 - Promotion et amélioration de la production des produits spéciaux traditionnels à venir de chaque pays ou région, en liaison avec le marché sous-régional.
- ii) La promotion de l'agroalimentaire et du développement de la chaîne de valeur
 - Attraction de l'investissement privé dans le secteur agricole en créant un environnement approprié pour les entreprises et les investissements
 - Aide aux organisations paysannes à développer la chaîne de valeur des cultures et à établir une interprofession au niveau national et sous-régional
 - Promotion du partenariat public-privé pour le développement du secteur agricole
 - Augmentation du niveau de transformation en attirant l'investissement privé et en augmentant la qualité et la quantité des matières premières
- iii) Développement du marché sous-régional
 - Amélioration et promotion de l'accès au marché sous-régional des produits agricoles
 - Amélioration de la production agricole et de la transformation pour le marché sous-régional via la promotion de l'investissement
- iv) Création des bases de développement agricole dans la zone de production selon le concept de développement des pôles de croissance agricole (Burkina Faso, Côte d'Ivoire et Togo) et développement de la zone de regroupement agricole (Ghana)
 - Le développement des pôles de croissance agricole et le développement des zones de regroupement agricole sont considérés comme un outil de développement à mettre en pratique pour les stratégies de base i) à iii) ci-dessus.
 - Contribuer à la formulation d'un plan de développement et à la mise en œuvre d'un projet de pôle de croissance agricole

(6) Projets prioritaires du secteur agricole dans la sous-région du CACAO

Dans la sous-région du CACAO, les projets prioritaires sont choisis parmi les projets liés au projet de pôle de croissance (Agropole) (Burkina Faso, Côte d'Ivoire et Togo) et aux projets de développement de zones de regroupement agricole (Ghana), ainsi qu'au projet de développement des infrastructures connexes qui ont formulé dans les stratégies de développement du secteur agricole de chaque pays.

Les projets de développement de pôles de croissance et de zones de regroupement agricole ont été développés individuellement par chaque pays, en tenant compte du potentiel de production et des marchés ciblés.

Ces projets prioritaires pour l'agriculture visent à améliorer la productivité du potentiel agricole en attirant des investissements pour la production et le commerce agricoles non seulement pour améliorer l'autosuffisance, mais aussi pour exporter vers les marchés des pays voisins dans la sous-région. Cette stratégie est soutenue par le potentiel croissant des marchés de consommateurs sous-régionaux, en particulier dans les zones côtières de la sous-région.

1) Projets de pôle de croissance agricole au Burkina Faso

Projet d'appui à la commercialisation pour le Projet de Pôle de Croissance de Bagré (PPCB)

Afin de déterminer comment optimiser le revenu agricole dans les zones de production et surmonter une pénurie alimentaire dans le pays, ce projet est destiné à appuyer les aspects de commercialisation agricole du PPCB par le développement ou la réhabilitation des pistes rurales, la distribution de l'information du marché et la diversification de la production. Cela peut aider les producteurs à vendre leurs produits dans tout le pays à un prix approprié et à étendre leur marché aux sous-régions ; Tel est le cas du Ghana et du Togo qui respectivement disposent de grandes surfaces de consommation pour le riz et les légumes.

Projet pour l'irrigation et développement des agrobusiness à Douna, à Karfiguéla et dans la Vallée du Kou

Le secteur agricole du Burkina Faso réussit à produire une variété de produits agricoles qui ciblent non seulement les marchés à l'extérieur de la sous-région mais aussi les marchés nationaux et sous-régionaux. Compte tenu du potentiel croissant du marché dans les zones côtières de la sous-région, il est important d'élargir la production du secteur agricole ciblant ces marchés côtiers.

Pour cette raison, ce projet consiste visant à développer (construire ou réhabiliter) les installations d'irrigation et à introduire marché orienté vers une production et une transformation agricoles pour promouvoir les «agribusiness» existantes et futures proches de Douna, Karfiguéla et de la Vallée du Kou.

Il est aussi nécessaire de réhabiliter une route de raccordement entre Sindou et Banfora pour Douna en prenant avantage du corridor reliant Ouagadougou et les zones côtières de la Côte d'Ivoire en passant par Bobo-Dioulasso.

Les détails de ces projets sont décrits dans la section Profils des projets dans les stratégies de développement du secteur agricole du Burkina Faso.

Projet pour l'irrigation et développement des agrobusiness dans la Vallée de Sourou et Samendeni

Ces projets sont également conçus pour développer le secteur agricole orienté vers les marchés côtiers de la sous-région, ainsi que vers les marchés nationaux et à l'extérieur de la sous-région.

2) Projets de pôle agro-industriel en Côte d'Ivoire

Le projet du pôle agro-industriel consiste à mettre en œuvre une approche globale des stratégies de développement agricole qui s'établissent dans la région en vue d'une croissance et d'une force économique inclusives. Il s'agit d'assurer la cohérence et la compatibilité des interventions tant privées que publiques, afin de répondre efficacement au besoin de développement de la région et aux préoccupations des producteurs et autres acteurs du secteur agricole. Les initiatives proposées

consisteront également à développer des actions visant à promouvoir l'agro-industrie afin d'assurer un lien durable entre les producteurs et les unités industrielles existantes et futures. Le projet contribuera à l'émergence d'un pôle de croissance en relation avec le secteur privé, conformément aux lignes directrices du Plan national de développement.

Le site prioritaire du projet de pôle agro-industriel est «Projet pôle agro-industriel de la région du Béliér»

Pour réussir le projet pôle agro-industriel de la région du Béliér, d'autres sites candidats sont identifiés et prévus pour être qualifiés par le MIINADER.

Les détails de ces projets sont décrits dans la section Profils des projets dans les stratégies de développement du secteur agricole de la Côte d'Ivoire.

3) Programmes de développement des regroupements agricoles du Ghana

Les programmes de développement des regroupements agricoles visent à accroître la production agricole et à développer leurs chaînes de valeur dans la zone de regroupement agricole identifiée, en exploitant le potentiel naturel et économique de ladite zone. On s'attend également à ce qu'ils augmentent la production et développent les chaînes de valeur de diverses cultures comme l'anacardier, les agrumes et les ignames, ainsi que des cultures vivrières, notamment le riz, le soja et d'autres céréales, qui ont un avantage de transformation et de commercialisation dans chaque région.

Les programmes de développement de la zone de regroupement agricole au Ghana sont les suivants :

- Programme de développement des zones agricoles de regroupement de Tamale-Mamprusi
- Programme de développement des zones agricoles de regroupement de Atebubu-East Gonja
- Programme de développement des zones agricoles de regroupement de Gonja-Kintampo et Bole-Tain
- Projet de développement de l'irrigation des plaines d'Accra

Les détails de ces programmes sont décrits dans la section Profils des projets dans les stratégies de développement du secteur agricole du Ghana .

4) Projet de Développement des Agropoles au Togo (PRODAT)

Pour atteindre l'objectif de la nouvelle politique agricole 2016-2030, le Projet de Développement des Agropoles au Togo (PRODAT) vise à promouvoir un développement rural durable et harmonisé en tirant parti des atouts du pays tels que le développement des ressources humaines, naturelles, géographiques, et socio-culturelles. En particulier, il devrait être mis en œuvre par une cohérence et une complémentarité des interventions tant privées que publiques afin de répondre efficacement à la nécessité de développer les domaines ciblés et les préoccupations des producteurs et autres acteurs du secteur agricole.

Le projet sera mis en œuvre initialement sur trois sites cibles en tant que projet pilote :

- Bassin de Kara dans la région de Kara ;
- Oti dans la région de Savannah ; et
- Les embouchures du bassin Mono, situées dans les Régions du Centre et des Plateaux.

Les détails de ces projets sont décrits dans la section Profils des projets dans les stratégies de développement du secteur agricole du Togo.

7.2.2 Stratégies de développement au niveau sous-régional pour le secteur de l'élevage

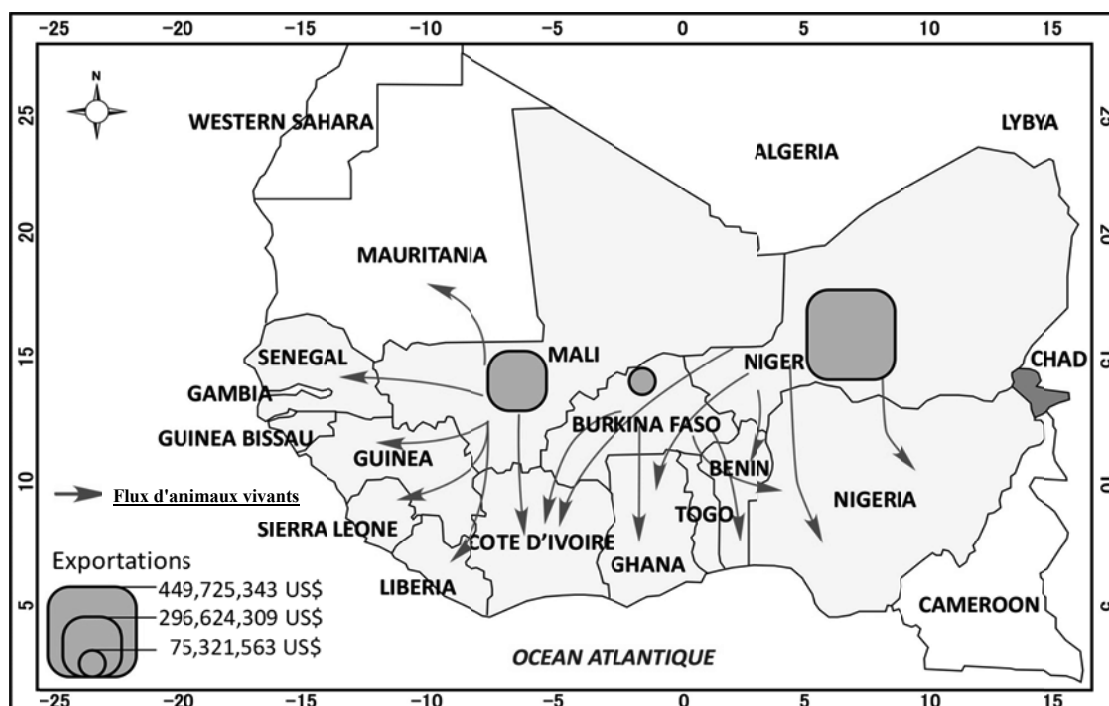
(1) Situation actuelle du secteur de l'élevage dans la sous-région du CACAO

En raison de l'état des conditions environnementales et de la tradition, le secteur de l'élevage se subdivise en deux domaines différents : 1) l'élevage est pratiqué dans des pays enclavés comme le

Mali, le Burkina Faso et le Niger, tandis que 2) la viande est consommée dans les pays côtiers humides tels que la Côte d'Ivoire, le Ghana, le Togo, le Bénin et le Nigeria. Ces derniers pays ont du bétail, mais sa taille ne suffit pas à satisfaire le marché intérieur. Ainsi, dans les pays du CACAO et dans les pays voisins, il y a des pays producteurs de bétail excédentaire et trois sont des pays consommateurs qui importent le bétail et la viande fraîche.

Les principaux animaux élevés et consommés dans les régions sont le boeufs, les moutons, les chèvres et la volaille, qui sont principalement élevés pour la nourriture (viande et lait) mais conservés comme un bien familial. Les bovins sont utilisés comme animaux de traction dans l'agriculture principalement au Burkina Faso. La production du porc et de la pintade pour la viande a également connu une augmentation relative récemment.

Dans la plupart du temps, les animaux sont exportés sur pied dans les pays de la sous-région et il n'y a pratiquement aucun produit d'origine animale vendu après abattage ou transformation. Le flux de l'exportation et la quantité des principaux animaux échangés sont indiqués dans la figure suivante.



Source : L'état du commerce en Afrique de l'Ouest en 2012 Rapport annuel

Figure 7.2.3 Flux d'animaux vivants au sein de la CEDEAO dont la valeur à l'exportation en USD (2012)

L'élevage et le commerce d'animaux sont très actifs dans la sous-région, mais la part du PIB est essentiellement faible. Le secteur ne contribue qu'environ 10% dans les pays enclavés, même si les 80% des agriculteurs tirent des revenus du secteur au Burkina Faso. Quant aux pays côtiers, le secteur contribue pour moins de 5% au PIB. Une des raisons les plus plausibles est que les animaux sont encore élevés de façon coûteuse avec le style de transhumance traditionnelle. Les éleveurs vivent et élèvent principalement leurs animaux dans les trois pays enclavés susmentionnés, mais conduisent leurs animaux vers les pays côtiers pendant la saison sèche. Certains animaux sont échangés dans un pays côtier pendant la transhumance, si bien que le bénéfice commercial n'est pas officiellement pris en compte.

Les pays enclavés n'arrivent pas à approvisionner suffisamment les pays côtiers en viande parce que la demande a augmenté récemment compte tenu de la croissance économique. Outre les échanges dans les pays de la Sous-région, la plupart des pays, même les pays producteurs d'animaux, importent de la viande congelée de l'UE, des Etats-Unis ou de l'Océanie. Le tableau suivant présente la quantité de viande importée par pays.

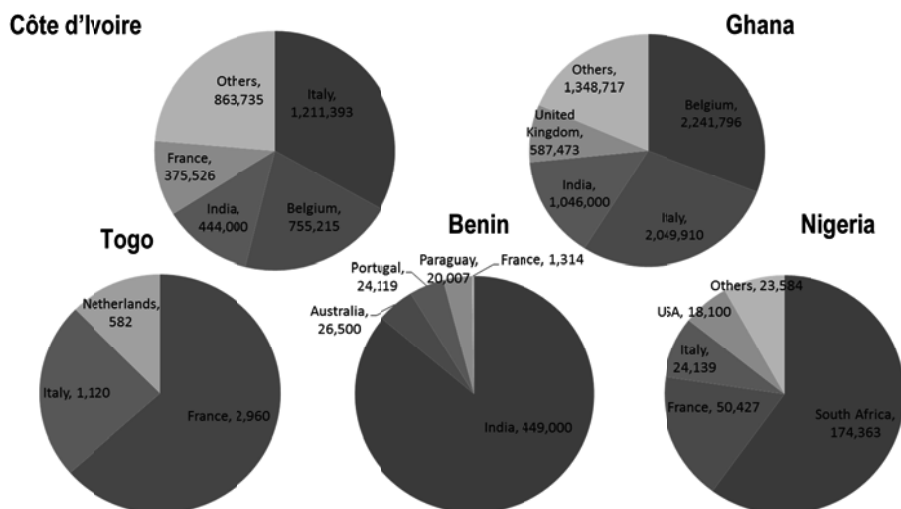
Tableau 7.2.5 Viande importée par pays en 2013 (Poids net en tonnes / Valeur commerciale en USD)

	Bœuf		Mouton & Chèvre		Porc		Volaille	
	Volume	Valeur	Volume	Valeur	Volume	Valeur	Volume	Valeur
Burkina Faso	22	177 493	0	0	13	28 122	52	156 907
Côte d'Ivoire	1 329	5 444 048	1 087	3 183 000	18 593	15 973 438	112	323,982
Ghana	2 319	5 316 388	3 947	6 285 000	1 259	1 271 254	1 460	1 300 194
Togo	50	40 391	0	0	31	31 416	44	30 830
Benin	48	64 424	17	30 000	63	24 969	1 523	2 274 266
Nigeria	8	1 757 455	44	545 000	NA	NA	42	47 196

Source : FAOSTAT et base de données Comtrade des Nations Unies

Le pays qui a le plus importé de la viande d'outre-mer est le Ghana, surtout pour le porc, le mouton et la viande de chèvre, dont la valeur s'élève à environ 8 millions USD en 2014. Le Nigeria et la Côte d'Ivoire importent également des animaux sur pied pour la viande des pays d'outre-mer ainsi que du Mali, du Burkina Faso et du Niger.

Parmi les animaux échangés, les bovins vivants sont les plus importants pour l'économie et la société de la Sous-région et de l'Afrique de l'Ouest. Quant à l'aspect économique, les bovins vivants sont les plus rentables comme viande et aussi comme producteurs de lait. En plus, le commerce du bétail a des chances de connaître un grand essor puisque les pays côtiers importent une grande quantité de viande des pays étrangers autre que l'Afrique occidentale et dépensent une quantité énorme d'argent.



Source : Département des Statistique des Nations Unies (numéro de base des exportations)

Figure 7.2.4 Quantité de viande de bœuf importée par les pays côtiers selon leur origine en 2014

Pour cette raison, la valeur ajoutée ne peut pas être bien perçue dans les pays enclavés par rapport aux pays côtiers. Le Nigeria, la Côte d'Ivoire et le Ghana ont développé un tant soit peu l'industrie laitière mais la plupart des produits sont importés des pays de l'UE.

En ce qui concerne l'aspect social, il y a de nombreux conflits entre les agriculteurs des zones côtières et les éleveurs de la zone nord, puisque certains bovins en transhumance passent souvent du nord au sud, tout en détruisant les cultures dans les terres agricoles. Bien qu'on dise que les conflits ont diminué, chaque année on rapporte parfois des cas de meurtres. Pour résoudre les problèmes, la CEDEAO a élaboré et adopté une législation et des textes juridiques en 2008. Un plan d'action ou le développement et la transformation de l'élevage dans la CEDEAO 2011-2020 a également fixé un volet visant à sécuriser et à faciliter la mobilité transfrontalière des animaux et à réduire les conflits.

En fait, tous les pays de la Sous-région ont promis d'améliorer le style d'élevage extensif et traditionnel étroitement lié à la transhumance comme une priorité dans le plan national ou la politique commune dans les pays du CACAO. La deuxième priorité diffère entre le Burkina Faso et les autres pays côtiers. Le premier vise à établir l'industrie de la valeur et de l'échine, tandis que les seconds prévoient d'augmenter la production animale pour réduire autant que possible la quantité des importations.

(2) Questions liées au secteur de l'élevage dans la sous-région du CACAO

Comme mentionnées ci-dessus, les enjeux du secteur de l'élevage dans le CACAO sont résumés dans les trois points suivants ;

1) Style d'élevage extensif et traditionnel

Comme mentionné ci-dessus, la majeure partie de l'élevage du bétail est pratiquée généralement par le style transhumant extensif au Burkina Faso et dans la partie nord des trois autres pays côtiers. C'est parce que la mobilité verticale nord-sud est une pratique de résilience pour trouver facilement des terres de pâturage, des points d'eau pour les animaux et des marchés de vente pour les éleveurs. Ce style est également efficace pour éviter les maladies affectant des zones, donc raisonnable et pratique pour les éleveurs.

Toutefois, ce style peut être source de conflits et de différends entre les agriculteurs du sud et les éleveurs du Nord en ce qui concerne le partage des ressources naturelles. Au cours de la dernière décennie, les conflits se sont transformés en problème de sécurité, ce qui a conduit à l'adoption de mesures contre la transhumance (le Ghana et le Bénin en particulier). Plus récemment, le Togo, pays hôte, a augmenté ses droits d'entrée sur son territoire (5000 F / tête de bétail), ce qui est strictement plus pratique pour les éleveurs. Pour les éleveurs, même si la transhumance est raisonnable et pratique, elle affecte gravement les éleveurs qui sont toujours chassés et forcés d'aller ici et là, et qui sont fréquemment harcelés par la circulation aux postes de police ou qui sont victimes des vols par les bandits de grands chemins.

2) Faible capacité de productivité et de compétitivité

La faible productivité est principalement due à un élevage traditionnel extensif, en particulier la transhumance. Par exemple, environ deux tiers (2/3) du bétail (en terme de poids) produit et commercialisé au Burkina Faso sont finalement vendus et consommés dans les pays côtiers. Les animaux sont même gardés dans des pâturages sédentaires, la plupart d'entre eux sont élevés de manière extensive. Pour ce style d'élevage extensif, plusieurs raisons peuvent être soulevées :

- Manque d'intrants et d'équipements pour l'élevage ; Pâturages, points d'eau et médicaments, etc.
- Manque d'aliment nutritif et abordable pour les agriculteurs, même les matières premières pour l'alimentation
- Manque d'infrastructures nécessaires ; Ranchs, stations d'élevage, parcs de stockage et abattoirs
- Manque de services de vétérinaires et de vulgarisation des techniques
- Manque de capacités des acteurs, en particulier des éleveurs

Tous les problèmes n'ont pas les mêmes causes au sein des pays du CACAO : le manque de ressources financières au Burkina Faso, une décennie de crise sociopolitique en Côte d'Ivoire et au Ghana et au Togo l'élevage n'est pas une priorité. Cependant, les pays du CACAO ont une caractéristique commune, aucun gouvernement n'attribue un budget suffisant pour le secteur de l'élevage.

En ce qui concerne la compétitivité, on parle surtout de la viande de poulet dans la zone côtière. Dans le cas du Ghana et du Togo, la viande de poulet local est vendue plus cher que celle importée en raison du coût élevé de la production de volaille en lien avec le coût élevé des aliments.

En terme d'hygiène et de qualité des produits, les ménages aisés préfèrent la viande importée par rapport à la viande locale, pour tous les types de viande.

3) Chaîne de valeur sous-développée

La chaîne d'approvisionnement en viande existant par le passé était principalement caractérisée par un flux de cette denrée des pays producteurs vers les pays consommateurs. Cependant, la chaîne de valeur et l'industrie connexe ne sont pas bien développées dans la sous-région en raison de la faible productivité et de la faible compétitivité des produits d'origine animale dans la sous-région.

Par exemple, il est difficile de lancer et de développer l'industrie connexe au Burkina Faso, étant donné l'insuffisance de la production animale pour la transformation dans le pays, et le lait et les

sous-produits comme la peau et les résidus vont dans pays côtiers du fait de la transhumance, et aussi parce qu'il est difficile pour les pays de l'intérieur de développer des systèmes de transport à chaîne froide depuis les pays de l'intérieur vers les marchés côtiers..

Contrairement à cela, actuellement, la Côte d'Ivoire et le Ghana présentent des opportunités de commercialisation de leur production animale ou d'ajouter de la valeur grâce à la transformation, mais les animaux sont généralement vendus sur place ou comme viande juste après l'abattage sur les marchés locaux, et à peine perçoit-on une valeur ajoutée. L'industrie laitière est relativement plus développée dans les pays enclavés, cependant la plupart des matières premières sont importées de l'UE.

(3) Perspectives d'avenir du secteur de l'élevage dans la sous-région du CACAO

Quand on observe la situation actuelle des pays du CACAO, le secteur de l'élevage est tout simplement sous-développé bien possédant un potentiel de développement. Les questions de goulots d'étranglement peuvent être résolues si le gouvernement considère le secteur comme un contributeur important pour l'économie rurale et nationale, en affectant tout simplement un budget national pour combler ce qui manque, incluant: les installations, aliments nutritifs abordables et infrastructures. Les perspectives détaillées par catégorie sont décrites comme suit :

1) Pour les pays sous-régionaux de la CEDEAO et l'UEMOA

La transhumance est toujours mentionnée comme un problème qui freine le développement du secteur de l'élevage aussi bien que celui de l'agriculture. En d'autres termes, grâce au système transhumant, la chaîne traditionnelle de commerce et d'approvisionnement s'est améliorée dans les pays de la CEDEAO. Si les installations, les infrastructures et les techniques nécessaires sont fournies, la chaîne d'approvisionnement existante qui dépend de la transhumance peut être plus efficace.

2) Pour le Burkina Faso en tant que pays producteur

Le Burkina Faso, ainsi que le Mali et le Nigéria, ont encore un potentiel de développement de la production animale, au cas où ils pourraient accéder aux marchés croissants de consommation de viande de bétail dans les zones côtières. Si les animaux peuvent être engraisés au maximum à l'intérieur du département en établissant des pâturages et en produisant des aliments nutritifs, le revenu du secteur va naturellement augmenté. En effet, selon une étude sur le marché conduite en 2014, le prix du bétail engraisé peut atteindre le double du prix d'un bétail qui ne l'est pas.

Puisque que les marchés côtiers des viandes animales ont augmenté et que leurs importations ont aussi augmenté, il existe des possibilités pour les pays de l'intérieur de produire plus de bétail et de les vendre aux marchés côtiers en croissance. Bien que les pays de l'intérieur qui produisent des excédents de bétail aient des politiques gouvernementales pour développer leurs propres industries de transformation de viande et de peau, il est difficile pour ces pays de l'intérieur d'y parvenir, à cause de la difficulté du transport de viande fraîche des pays de l'intérieur vers les marchés côtiers. Par conséquent, en cherchant des solutions pour le développement des industries de transformation du bétail, les pays de l'intérieur essaient de vendre leurs animaux vivants aux marchés côtiers par le transport ferroviaire ou transport par camion après les avoir engraisés dans les pays de l'intérieur.

3) Pour la Côte d'Ivoire, le Ghana et le Togo en tant que pays consommateurs

Il sera possible d'utiliser les animaux transhumants comme source de bétail pour produire le lait ou ajouter de la valeur en développant des installations pour une transhumance «appropriée» comme les pâturages, les points d'eau et les marchés du bétail. La voie peut être une solution du conflit causé par la transhumance.

Les pays côtiers (Côte d'Ivoire, Ghana et Togo) ont augmenté leurs importations d'animaux vivants afin de fournir de la viande à leurs propres marchés de consommation. Ces importations d'animaux dépendent principalement du transport par camion. D'autre part, pour le cas de la Côte d'Ivoire, ces importations d'animaux en provenance des pays de l'intérieur dépendent du transport ferroviaire (Sitarail existant), ainsi que par camion.

Les gouvernements des pays côtiers, non seulement en tant que consommateurs, mais aussi en tant que producteurs, envisagent de développer l'industrie avicole en collaboration avec le secteur privé afin d'augmenter le taux d'autosuffisance et ainsi diminuer le volume des importations. Dans ce cas, les nutriments doivent être produits dans les pays en utilisant des résidus de cultures

(4) Objectifs du secteur de l'élevage dans la sous-région du CACAO

Conformément à la demande croissante des produits d'origine animale et des programmes/projets gouvernementaux, l'objectif global du secteur de l'élevage pour l'intégration sous-régionale et le développement des corridors est de créer une chaîne de valeur transfrontalière de produits d'origine animale. Pour atteindre cet objectif, chaque sous-région et chaque pays doit atteindre des objectifs spécifiques en fonction du positionnement du secteur de l'élevage sous-régional comme suit :

- Résoudre et prévenir les conflits entre agriculteurs et pasteurs
- Mettre en place un système préventif de maladies animales communicantes pour assurer le commerce hygiénique d'animaux vivants
- Accroître la productivité et la compétitivité du secteur de l'élevage pour augmenter les exportations vers les pays voisins des animaux vivants et de viande fraîche
Développer la production de viande et les industries connexes, en ciblant particulièrement les consommateurs de la classe moyenne dans les zones côtières

(5) Stratégies de base du secteur de l'élevage dans la sous-région du CACAO

Sur la base de la situation actuelle, les stratégies de base par acteur pour atteindre les objectifs ci-dessus sont les suivantes ;

- Résoudre et prévenir les conflits entre agriculteurs et pasteurs
 - En appliquant immédiatement la législation, les textes juridiques et les programmes régionaux formulés par la CEDEAO et l'UEMOA
 - En renforçant la fonction des marchés du bétail existants grâce à l'utilisation de la chaîne d'approvisionnement actuelle
 - En facilitant efficacement la communication et les règles entre la transhumance et les communautés et organisations locales telles que CEBV, COFENABVI, APSS, etc.
- Accroître la productivité et le pouvoir concurrentiel du secteur de l'élevage
 - En développant des pâturages et des points d'eau spécifiques ou d'autres installations et infrastructures connexes d'élevage et d'engraissement à l'intérieur du pays
 - En développant la production d'aliments pour animaux à partir des résidus des cultures, de bétail et de poisson
 - En renforçant la capacité de toutes les parties concernées, en particulier les éleveurs et leurs organisations
- Développer la production de viande et les industries connexes, en particulier pour les consommateurs de la classe moyenne
 - En utilisant des animaux transhumants passant par le département pour la reproduction et la production de lait et ainsi que les sous-produits
 - En identifiant les pâturages potentiels et les lieux industriels
 - En introduisant des technologies, des installations et des infrastructures pour la production de viande et les industries connexes

(6) Projets prioritaires du secteur de l'élevage dans la sous-région du CACAO

Les projets prioritaires au niveau sous-régional sont choisis parmi les projets formulés par la CEDEAO ou l'UEMOA sur la base de programmes ou politiques de développement agricole.

1) Développement et gestion des ressources pastorales durables

Justification

La transhumance a été pratiquée pour trouver des pâturages et de l'eau dans les régions du sud pour les animaux. Mais elle a conduit à une surexploitation des ressources naturelles ou à la dévastation des cultures dans les terres agricoles, provoquant ainsi des conflits entre les éleveurs et les agriculteurs.

Objectif

Ce projet vise à développer la protection et la gestion durable des ressources pastorales et des conflits liés à la transhumance transfrontalière en établissant des pâturages communs avec des points d'eau et en créant un système de médiation et d'intégration entre éleveurs et agriculteurs.

Description du projet

Ce projet comprend deux volets d'activités en matière de développement d'infrastructures et d'organisation sociale pour la gestion des conflits. Les détails sont décrits comme suit :

- Développement des infrastructures par le développement des pâturages avec point d'eau et intégration de la promotion de l'agriculture et de l'élevage/transhumance.
- Organisation sociale pour la gestion des conflits en établissant une stratégie régionale de gestion des ressources naturelles et des mesures juridiques et sociales.

Avantages escomptés

Les impacts et avantages suivants sont attendus dans ce projet :

- Le développement de l'infrastructure permet à tous les agriculteurs l'accès sécurisé au pâturage et aux ressources en eau sans surexploitation des ressources naturelles.
- L'organisation sociale de la gestion des conflits permet à tous les agriculteurs d'accéder à la ressource naturelle durable grâce à une bonne gestion des ressources naturelles entre toutes les parties concernées (éleveurs, cultivateurs, autres résidents, etc.).

Projets connexes

Les projets connexes qui seront mis en œuvre par pays sont les suivants :

- Burkina Faso: Projet d'aliments pour animaux durable
- Côte d'Ivoire: Réhabilitation de ranchs et de stations d'élevage
- Ghana : Formulation d'un plan national de gestion de la transhumance
- Togo : Gestion de la transhumance transfrontalière

2) Promotion du développement de regroupement d'élevage, de viande et de lait

Justification

A la lumière des récentes montées d'importation de produits d'origine animale, la Politique Agricole Commune de la CEDEAO (ECOWAP) et le Programme Détaillé pour le Développement Agricole en Afrique (PDDAA) ont mis l'accent sur l'augmentation de la production et de la productivité et sur l'amélioration de la compétitivité des produits d'origine animale en développant ses industries connexes en Afrique de l'Ouest.

Objectif

En réponse à la forte demande de produits d'origine animale en ce moment, le projet vise à accroître la production, la productivité et la compétitivité des produits d'origine animale grâce à l'amélioration de la situation sur la santé animale, l'alimentation du bétail et les races animales locales.

Description du projet

Ce projet comprend trois parties et activités connexes décrites ci-après ;

- Amélioration de la situation zoo-sanitaire
 - Renforcer la capacité de diagnostic d'un réseau de laboratoires au niveau régional,
 - Renforcer l'alerte précoce et la riposte régionale à la santé animale (maladies animales transfrontières et zoonoses),
 - Faciliter l'accès aux services vétérinaires et aux intrants vétérinaires, etc.
- Amélioration de l'accès à l'alimentation du bétail
 - Mettre en place un système d'alerte précoce sur les risques de crises fourragères et hydriques,
 - Promouvoir l'intégration de l'agriculture et de l'élevage,
 - Améliorer l'approvisionnement alimentaire et le système de semences fourragères, etc.
- Amélioration de la race animale locale
 - Evaluer et harmoniser les réglementations sur la gestion des ressources génétiques,
 - Mettre en réseau les centres d'étude génétique des races animales locales et renforcer leurs capacités, etc.

Avantages escomptés

L'avantage général est de réduire la valeur des produits importés en Afrique de l'Ouest par la promotion du développement des zones de regroupement d'élevage. Chaque partie tirera les avantages spécifiques comme suit ;

i) Amélioration de la situation zoosanitaire

L'avantage escompté est la diminution du nombre d'animaux malades et le taux de mortalité. Cela se fera à travers l'amélioration de la surveillance épidémiologique, de l'accessibilité des intrants vétérinaires de qualité, et de la fonction des réseaux régionaux entre les parties concernées (des éleveurs aux fonctionnaires et aux laboratoires, etc.)

ii) Amélioration de l'accès aux aliments pour bétail

Tout comme le projet susmentionné, l'on s'attend au développement des pâturages et des points d'eau identifiés au profit des pasteurs aussi bien sédentaires qu'en transhumance. En outre, il est prévu de développer des semences fourragères et des aliments nutritifs pour la production animale et la promotion industrielle de même qu'une diversification des activités économiques dans les zones rurales.

iii) Amélioration de la race animale locale

La productivité des produits d'origine animale (viande, lait, œufs) sera améliorée par l'introduction de races productives ou de croisements entre races éventuellement dans un cadre réglementaire et institutionnel.

Projets connexes

Ce projet est relatif aux projets prioritaires qui seront mentionnés par pays et est décrit comme suit :

- Burkina Faso: Projet d'aliments pour animaux durable
- Côte d'Ivoire: Réhabilitation de ranchs et de stations d'élevage
- Ghana :
 - Projet de développement des ressources d'aliment pour bétail
 - Amélioration de la station d'élevage de Pong Tamale
 - Amélioration de la station d'élevage de porcs de Babile et de la ferme laitière d'Amrahia
- Togo: Projet de développement des agropoles du Togo

3) Promotion de la production animale dans le commerce intra-régional

Justification

Malgré les nombreux arrangements institutionnels adoptés par l'UEMOA et la CEDEAO, les marchés du bétail ont encore une faible performance dans le commerce officiel à l'intérieur et à l'extérieur des pays. En particulier, les infrastructures rurales insuffisantes (par exemple, l'équipement de stockage, les routes) limitent la distribution de produits d'origine animale d'une région à l'autre ou au pays. Les pays exportateurs cherchent généralement à renforcer la commercialisation et la transformation des produits de l'élevage et à promouvoir le commerce intra-régional des animaux vivants pour la viande et le lait.

Objectifs

Ce projet vise à améliorer le commerce intra-régional des produits d'origine animale afin de répondre à la demande d'animaux en Afrique de l'Ouest afin d'activer le commerce sous-régional et de réduire les coûts d'importation des pays d'outre-mer.

Description du projet

Ce projet comprend deux activités principales : i) l'établissement d'un mécanisme de facilitation du commerce intra-régional ; et ii) l'encouragement à une meilleure intégration régionale du commerce du bétail. Les principales activités à mettre en œuvre sont décrites ci-dessous ;

- Etablissement d'un mécanisme de facilitation du commerce intra-régional
 - Effectuer des études d'impact comparatives des marchés nationaux et sous-régionaux,
 - Planifier des activités spécifiques d'harmonisation du développement sur les infrastructures et les installations pour le commerce intra-régional,
 - Faciliter la sécurisation du commerce transfrontalier du bétail en mettant en œuvre la réglementation de la CEDEAO qui réduit le nombre de points de contrôle fixes.
- Encouragement à une meilleure intégration régionale du commerce du bétail
 - Simplifier, harmoniser et mettre en œuvre des protocoles sur le commerce intra-régional du bétail et l'intégration régionale introduits par l'UEMOA et la CEDEAO,
 - Encourager la diffusion d'informations sur le commerce du bétail en sensibilisant les parties concernées via les canaux d'information (par exemple la radio, la télévision et les affiches) ;
 - Réduire les droits de douane sur les importations de camions neufs et de leurs pièces de rechange afin de réduire les coûts d'achat et de location et de faciliter le transport routier et
 - Harmoniser les politiques dans les domaines du commerce en termes de libéralisation et de facilitation, d'échange et de systèmes de paiement.

Avantages escomptés

Grâce à la mise en œuvre de ce projet, il est prévu la promotion et la dynamisation du commerce de bétail sur les marchés intérieurs et sous-régionaux en Afrique de l'Ouest. En particulier, ce projet devrait permettre aux éleveurs et aux organisations de vendre leurs produits d'origine animale et d'élargir leurs marchés aux pays sous-régionaux sans difficultés. En fin de compte, cela contribuera à réduire les importations en provenance des pays d'outre-mer et à réactiver l'intégration et le développement sous-régionaux.

Projets connexes

Ce projet est relatif aux projets prioritaires qui seront mentionnés par pays et est décrit comme suit :

- Burkina Faso : Développement de la chaîne d'approvisionnement pour les produits d'origine animale
- Côte d'Ivoire:
 - Construction du complexe marché de bétail et abattoir à Anyama (CAMA)
 - Construction d'abattoirs dans le pays (Yamoussoukro, Daloa, Bouaké, Ferkessédougou et

Korhogo)

- Ghana: Projet de développement des ressources fourragères, Développement des usines de transformation de la volaille avec chambres froides
- Togo : Gestion de la transhumance transfrontalière, Projet de développement des agropoles duTogo

7.2.3 Stratégies de développement au niveau sous-régional pour le secteur de la pêche

(1) Situation actuelle du secteur de la pêche dans la sous-région du CACAO

1) Le secteur de la pêche en Afrique de l'Ouest

Le poisson devient de plus en plus une source importante en terme de protéine animale en Afrique. À mesure que la population et le niveau de revenu augmentent dans la sous-région la demande en poisson, en particulier dans les pays du CACAO croit rapidement. La consommation de poisson au Burkina Faso et au Togo a plus que doublé en six ans seulement, entre 2008 et 2013.

Tableau 7.2.6 Quantité de poisson consommée dans les pays de la CEDEAO

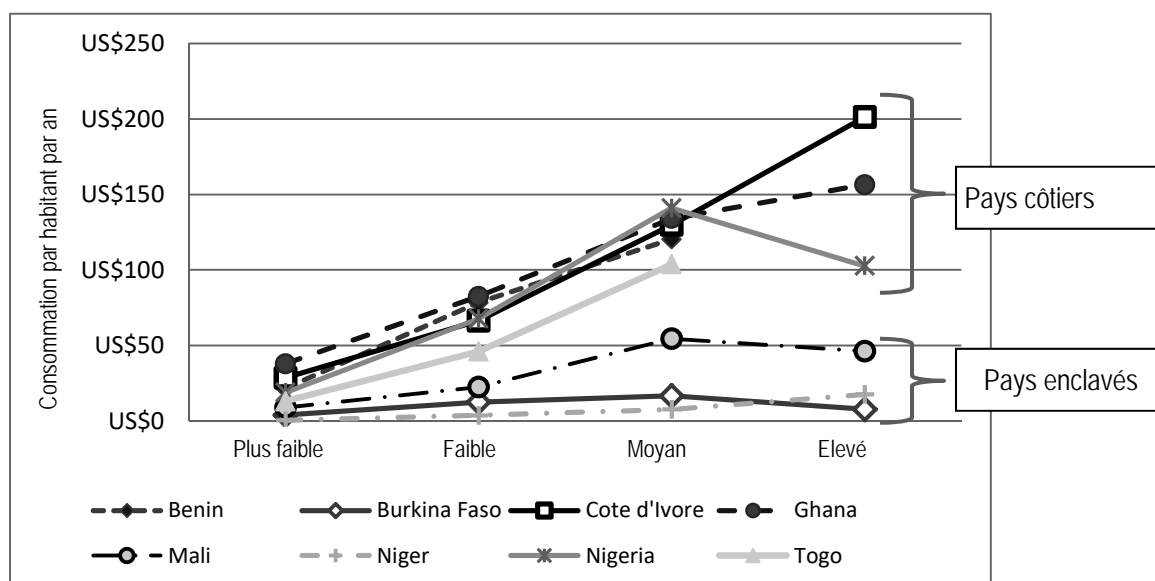
	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Burkina Faso	38 108	64 760	82 075	106 693	112 885	112 885
Côte d'Ivoire	312 586	351 911	334 261	344 408	306 623	306 623
Ghana	553 797	540 338	540 634	652 542	573 006	636 403
Togo	31 577	39 332	67 792	76 525	76 525	76 525
CACAO	936 068	996 341	1 024 762	1 180 168	1 069 039	1 132 433
Bénin	118 489	114 467	118 940	119 386	119 117	130 990
Cap Vert	4 771	4 504	3 529	3 906	3 906	3 906
Gambie	28 984	32 668	36 849	31 359	26 945	29 090
Guinée	63 057	88 195	78 221	79 514	79 514	79 514
Guinée-Bissau	2 755	1 426	842	1 324	1 788	1 645
Libéria	9 815	10 009	13 519	14 084	14 084	14 084
Mali	111 569	111 708	116 911	124 637	86 606	116,802
Niger	31 807	32 839	43 097	54 480	48 982	47 900
Nigeria	1 548 087	1 313 350	1 286 277	1 531 168	1 531 168	1 531 168
Sierra Leone	149 256	146 745	145 420	150 323	148 891	147 182
CEDEAO	3 004 658	2 752 252	2 868 367	3 290 349	3 130 040	3 234 717

Unité : tonnes

Source: FAOSTAT Fisheries Statistical Collections Consumption Database

L'on s'attend à ce que cette tendance de l'augmentation rapide de la consommation de poisson se poursuive dans la sous-région en raison des facteurs suivants :

- En Afrique de l'Ouest, la population continuera de croître avec un taux de croissance annuel de plus de 2% pour les 25 prochaines années suivant la tendance actuelle. (Voir chapitre 6)
- Le nombre de ménages à revenu moyen augmentera en même temps que la situation économique de chaque pays s'améliore.(Voir chapitre 6)
- La consommation de poisson par habitant augmente de façon générale à mesure que le niveau de revenu augmente, en particulier dans les pays côtiers comme l'indique la Figure 7.2.5.



Note: Plus faible (inférieur à 2,97 \$ par jour, par habitant), Faible (entre 2,97 \$ et 8,44 \$ par jour, par habitant), Moyen (entre 8,44 \$ et 23,03 \$ par jour, par habitant), Elevé (supérieur à 23,03 \$ par jour, par habitant)
Source: Equipe d'Etude de la JICA sur la base de données de la Banque Mondiale sur la consommation

Figure 7.2.5 Consommation de poisson dans les principaux pays de l'Afrique de l'Ouest par segment en 2010

L'Afrique de l'Ouest a une longue histoire en matière de consommation de poissons d'eau salée et d'eau douce comme le tilapia. Les pays situés le long de la côte en Afrique de l'Ouest ont profité des ressources halieutiques de l'océan Atlantique qui offre une riche variété de biodiversité marine depuis de nombreux siècles. Cependant, la pêche illégale par les navires industriels étrangers et des pêcheurs locaux non enregistrés menace la réserve de poissons, en particulier dans les eaux du golfe de Guinée.

Dans les zones intérieures des pays du CACAO, il existe aussi la pêche à petite échelle dans les eaux continentales mais toutefois frappées par la pression de réserve de poisson.

Par conséquent, les pays d'Afrique de l'Ouest s'appuient sur des poissons importés tels que le tilapia de Chine pour satisfaire leur demande augmentant ainsi la quantité de poissons importés. Par exemple, dans les pays du CACAO, plus de 90% du poisson consommé en Côte d'Ivoire en 2013 était importé (voir le Tableau 7.2.7) et cette quantité a presque doublé au cours des dernières années (voir le Tableau 7.2.8).

Tableau 7.2.7 Part de la consommation et importation de poissons dans les pays du CACAO en 2013

Pays	Consommation (t)	Quantité d'importation (t)	Part de l'importation
Burkina Faso	112 885	63 208	56,0%
Côte d'Ivoire	306 623	288 001	93,9%
Ghana	636 403	278 658	43,8%
Togo	76 525	51 069	66,7%
Total	1 132 436	680 936	60,1%

Source: FAOSTAT Fisheries Statistical Collections Consumption Database et UN Comtrade

Tableau 7.2.8 Quantité de poissons importée en Afrique de l'Ouest

Unité : tonnes

Pays	Année	2011	2012	2013	2014	2015
Burkina Faso	Importation totale de poisson	60 351	-	63 208	65 792	75 322
	Frais/Réfrigéré/Congelé	40 042	-	42 224	48 551	57 009
	Sec/Salé/Fumé	19 495	-	19 792	15 998	15 933
	Autres	814	-	1 192	1 243	2 380
Côte d'Ivoire	Importation totale de poisson	298 422	284 925	288 001	326 997	437 788
	Frais/Réfrigéré/Congelé	296 151	281 894	285 312	325 137	436 712
	Sec/Salé/Fumé	56	35	32	54	74
	Autres	2 215	2 996	2 657	1 806	1 002
Ghana	Importation totale de poisson	320 869	232 550	278 658	-	-
	Frais/Réfrigéré/Congelé	291 154	215 442	245 575	-	-
	Sec/Salé/Fumé	2 005	689	1 248	-	-
	Autres	27 710	16 419	31 835	-	-
Togo	Importation totale de poisson	53 225	53 887	51 069	48 534	59 983
	Frais/Réfrigéré/Congelé	49 280	49 877	47 062	45 092	54 967
	Sec/Salé/Fumé	1 312	1 788	1 604	1 330	2 017
	Autres	2 633	2 222	2 403	2 112	2 999
Benin	Importation totale de poisson	-	-	84 329	183 875	148 392
	Frais/Réfrigéré/Congelé	-	-	82 530	182 124	145 108
	Sec/Salé/Fumé	-	-	66	25	25
	Autres	-	-	1 733	1 726	3 259
Mali	Importation totale de poisson	21 995	20 755	-	-	-
	Frais/Réfrigéré/Congelé	19 647	17 799	-	-	-
	Sec/Salé/Fumé	849	1 196	-	-	-
	Autres	1 499	1 760	-	-	-
Niger	Importation totale de poisson	2 862	3 802	4 859	5 822	7 214
	Frais/Réfrigéré/Congelé	2 540	3 259	4 028	5 082	5 640
	Sec/Salé/Fumé	1	2	3	3	4
	Autres	321	541	828	737	1 570
Nigéria	Importation totale de poisson	487 922	486 441	396 595	-	-
	Frais/Réfrigéré/Congelé	410 912	425 031	338 633	-	-
	Sec/Salé/Fumé	38 992	35 807	38 487	-	-
	Autres	38 018	25 603	19 475	-	-

Source: UN Comtrade

Pour augmenter la quantité d'approvisionnement en poisson, les pays d'Afrique de l'Ouest ont modernisé leurs ports de pêche et cherchent à développer l'industrie aquacole. Cependant, afin de protéger les ressources limitées de l'océan Atlantique et des eaux douces, une gestion durable des ressources halieutiques doit être mise en œuvre et, en même temps, des mesures visant à promouvoir le développement de l'aquaculture doivent être accélérées.

2) Institutions sous-régionales du secteur de la pêche

Le Département de la Sécurité Alimentaire, de l'Agriculture, des Mines et de l'Environnement (DSAME) de la Commission de l'UEMOA a des experts en charge du secteur de la pêche. En novembre 2016, le DSAME a réuni les représentants des pays de l'UEMOA pour discuter des sujets tels que «l'état de la pêche et des ressources halieutiques en Afrique de l'Ouest», «systèmes régionaux d'information et d'information basée sur la pêche » et « développement de l'aquaculture en Afrique ».

La Commission Sous-Régionale des Pêches (CSRP) en Afrique de l'Ouest a également été créée en 1985 pour faire appliquer le mécanisme de gouvernance durable des ressources halieutiques. Cependant, les pays membres ne sont que sept, dont le Cap Vert, la Gambie, la Guinée, la Guinée-Bissau, la Mauritanie, le Sénégal et la Sierra Leone. Les pays du golfe de Guinée ne font pas partie de cette organisation.

3) Politiques et Plans sous-régionaux du secteur de la pêche

En 2001, la Politique Agricole de l'Union (PAU) de l'UEMOA a été adoptée par la Commission de l'UEMOA. Cette politique comprenait des programmes de développement de la pêche et de l'aquaculture dans les pays de l'UEMOA. Pour mettre en œuvre cette politique, le Plan

d'Aménagement concerté des pêches et de l'aquaculture a été adopté en 2007. Ce Plan comprend treize programmes et projets, y compris le Programme régional de renforcement de collecte des données statistiques des pêches et de création d'une base de données régionale.

4) Projets et Programmes sous-régionaux du secteur de la pêche

Il existe des projets sous-régionaux en cours dans les pays du CACAO pour le secteur de la pêche.

La Banque Mondiale met actuellement en œuvre le programme régional de pêche de l'Afrique de l'Ouest (PRAO). Ce Programme couvre neuf pays d'Afrique de l'Ouest, dont le Ghana. Outre le Ghana, la Côte d'Ivoire figure également parmi les pays potentiels qui doivent prendre part à ce programme. L'objectif global de ce programme est d'accroître durablement la richesse globale générée par l'exploitation des ressources halieutiques marines de l'Afrique de l'Ouest et la proportion de cette richesse engrangée par les pays d'Afrique de l'Ouest. Le programme comporte quatre composantes :

- Composante 1. Bonne gouvernance et gestion durable des pêches : Pour renforcer la capacité des gouvernements et des parties prenantes pour mettre en œuvre une approche partagée qui permettrait d'utiliser les ressources halieutiques marines de manière écologiquement durable, socialement équitable et économiquement rentable.
- Composante 2. Réduction de la pêche illégale : Pour réduire les activités de pêche illégale qui menace la gestion durable des ressources halieutiques marines et la richesse qu'elles peuvent générer pour la région.
- Composante 3. Accroître la contribution des ressources halieutiques marines au profit des économies locales : Pour augmenter les bénéfices pour l'Afrique de l'Ouest à partir des ressources halieutiques marines, en augmentant la part de la valeur ajoutée engrangée dans la région.
- Composante 4. Coordination, suivi et évaluation et gestion du programme : Pour appuyer les pays à mettre en œuvre le programme dans le cadre du Plan d'Action Stratégique du CSR, suivre et évaluer les résultats.

La Commission de l'UEMOA a également mis en œuvre le Projet d'appui au système d'information de la pêche. Ce projet a établi un système de base de données de la pêche sous-régionale pour les huit pays membres.

(2) Questions liés au secteur de la pêche dans la sous-région du CACAO

Les questions suivantes sont identifiées dans le secteur de la pêche au niveau sous-régional :

- Manque de capacité pour produire suffisamment de poisson pour une population croissante
- Coût élevé de l'industrie aquacole dû aux importations d'aliments pour animaux et alevins et à la concurrence limitée sur le marché intérieur de production d'aliments pour animaux
- Mise en œuvre limitée de la gestion des ressources halieutiques
- Manque d'institutions pour le renforcement des capacités de l'industrie de la pêche

(3) Perspectives d'avenir du secteur de la pêche dans la sous-région du CACAO

La consommation de poissons dans la sous-région augmentera à mesure que la population de la sous-région atteigne environ 150 millions d'ici 2040.

Selon la FAO (Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture), la consommation actuelle mondiale de poissons par habitant est supérieure à 20 kg par an, ce qui a doublé au cours des 50 dernières années. Toutefois, dans les pays du CACAO, la consommation de poissons par habitant est inférieure à la moyenne mondiale, sauf pour le Ghana.

Tableau 7.2.9 Quantité de poissons consommée par habitant et par pays en 2013

Unité : kg/habitant/an

	Poisson d'eau douce	Poissons marins *	Consommation totale de poisson
Burkina Faso	1,04	5,63	6,67
Côte d'Ivoire	0,54	14,55	15,09
Ghana	4,86	19,71	24,57
Togo	1,31	9,92	11,23
Benin	2,64	10,05	12,69
Mali	6,14	1,49	7,63
Niger	2,57	0,12	2,69
Nigeria	3,01	5,80	8,81

Note*: Le poisson marin comprend le total des poissons de la catégorie des poissons marins et pélagiques

Source : FAOSTAT HP (<http://www.fao.org/faostat/en/#data/CL>)

La consommation actuelle de poissons des pays du CACAO, y compris les poissons importés, est d'un peu plus d'un million de tonnes, comme indiqué au chapitre 6. Si la consommation moyenne de poisson par habitant des pays du CACAO atteignait la moyenne mondiale actuelle de 20 kg d'ici 2040, la quantité de l'ensemble des pays du CACAO serait triplée, atteignant ainsi trois millions de tonnes par an. Compte tenu des autres pays environnants, il existe un marché futur beaucoup plus vaste dans l'ensemble de la sous-région. Toutefois, en raison de la limitation et de la détérioration des ressources halieutiques dans la baie de Guinée, une grande partie de la mise en œuvre du développement de l'aquaculture est nécessaire pour combler cette lacune. Par conséquent, l'aquaculture devrait croître dans la sous-région du CACAO.

(4) Objectifs du secteur de la pêche dans la sous-région du CACAO

L'objectif pour le secteur de la pêche au niveau sous-régional est d'augmenter la quantité de poisson produite pour fournir suffisamment de protéines animales et satisfaire à la demande croissante non seulement dans chaque pays, mais dans l'ensemble de la sous-région.

(5) Stratégies de base du secteur de la pêche dans la sous-région du CACAO

Les stratégies pour le secteur de la pêche au niveau sous-régional sont les suivantes :

- Accroître le volume des poissons d'élevage et raccourcir la période de croissance des alevins en augmentant la disponibilité d'aliments pour poissons de qualité abordable sur le marché
- Améliorer les connaissances et les compétences des personnes engagées dans le secteur de la pêche en mettant en place des instituts de recherche sous-régionaux qui pourraient relever le niveau technique et économique de l'industrie de la pêche dans chaque pays
- Promouvoir l'utilisation durable des ressources halieutiques par la mise en œuvre de pratiques pour la conservation des ressources halieutiques naturelles
- Etablir la chaîne du froid à moyen et long terme pour la distribution du poisson frais d'abord le long du Corridor Abidjan-Lagos et ensuite le long des corridors nord-sud, pour la demande croissante de poisson frais par la population à revenu moyen.

7.2.4 Stratégies de développement au niveau sous-régional pour le secteur minier

(1) Situation actuelle du secteur minier dans la sous-région du CACAO

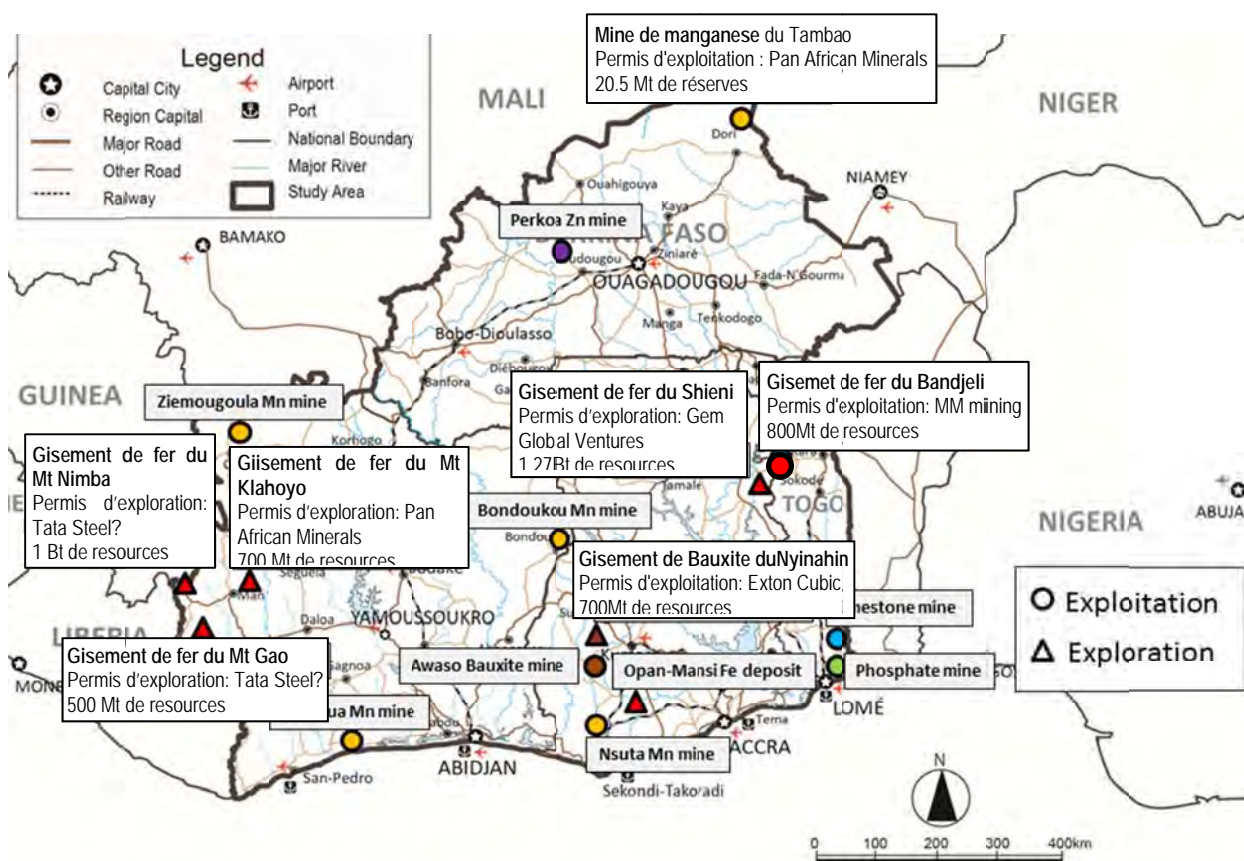
Le secteur minier joue un rôle majeur dans le développement économique des pays du CACAO. En particulier pour les pays exportateurs de l'or, comme le Burkina Faso et le Ghana, les ressources minérales sont considérées comme l'une des sources de devises étrangères les plus importantes. Par exemple, la part des exportations minières du Burkina Faso est supérieure à 50% de l'ensemble des exportations du pays, suivie par le Ghana avec près de 30%.

Tableau 7.2.10 Contribution économique du secteur minier dans les pays du CACAO

	PIB (2014, Millions USD)	Exportation totale (2014, Millions USD)	Exportation des ressources minérales (2014, Millions USD)	Part du secteur minier au PIB total	Part des ressources minérales dans l'exportation totale
Burkina Faso	12 503	2 845,6	1 462,9	7,9%	51,4%
Cote d'Ivoire	33 741	12 985,1	703,0	6,1%	5,4%
Ghana	38 616	13 277,2	3,725.8	8,3%	28,1%
Togo	4594	724,9	90,3	3,3%	12,5%

Source : Base de données des perspectives économiques mondiales du FMI, octobre 2015 ; Service statistique du Ghana ; CEDEAO, Regional Ecomac (<http://www.ecomac.ecowas.int/en/index.htm>)

Outre l'or, les pays du CACAO ont également d'autres richesses minérales, comme le fer, le manganèse et la bauxite, dont le potentiel de développement est élevé. Il existe des gisements avec des réserves de classe mondiale, et certains projets sont déjà en cours pour les développer. Ces ressources minérales relativement lourdes et volumineuses nécessitent des chemins de fer pour le transport de produits minéraux destinés à l'exportation. En d'autres termes, étant donné que ces minéraux peuvent engendrer une demande de cargaison long courrier, le développement et l'exploitation du ferroviaire est possible. Le Manganèse au Burkina Faso, les minerais de fer en Côte d'Ivoire, la bauxite au Ghana et les minerais de fer à la frontière du Ghana et du Togo sont particulièrement importants pour permettre le développement du ferroviaire.



Note : Manganèse (jaune), minerai de fer (rouge), bauxite (brun)

Source : Equipe d'Etude de la JICA fondée sur divers renseignements recueillis

Figure 7.2.6 Ressources minières et minéralières potentiellement élevées pour le développement des chemins de fer dans les pays du CACAO

Tableau 7.2.11 Réserves et ressources minérales et prévisions de production des grandes mines

Pays	Gisement de minerai	Réserves et ressources	Prévision de production
Burkina Faso	Mine de Tambao Mn (Suspendu)	107 millions tonnes de ressources mesurées, indiquées et présumées ¹	3 millions de tonnes / an en pleine production d'ici 2017 ¹
Côte d'Ivoire	Gisement de fer du Mt Nimba (Non développé)	1 milliard de tonne de ressources ²	--
Côte d'Ivoire	Gisement de fer du Mt Gao (Non développé)	500 millions de tonnes de ressources ²	--
Côte d'Ivoire	Gisement de fer Mt Klahoyo (Non développé)	700 millions de tonnes des ressources	11 millions de tonnes / an ³
Ghana	de fer bauxite Nyinahin (Non développé)	700 millions de tonnes de ressources ⁴	2017 : 3 millions de tonnes ⁵ 2018 : 12 millions de tonnes ⁵
Ghana	Mine de fer de Shieni (Non développé)	1,27 milliards de tonnes de ressources présumées ⁴	--
Togo	Mine de fer de Bandjeli (Suspendu)	800 millions de tonnes de ressources ⁶	100 000 par an

Source1 : Timis Corporation Rapport annuel

Source2 : Ministère de l'Industrie et des Mines, 2015

Source3 : SODEMI, 2015

Source4 : Commission des minéraux, 2015

Source5 : Exton Cubic Ltd, 2016

Source6 : Elenilto homepage,

<http://www.elenilto.com/press/elenilto-rejoint-le-geant-chinois-wengfu-pour-lappel-doffre-relatif-au-phosphate-du-togo/>

(2) Questions liées au secteur minier dans la sous-région du CACAO

Les industries des ressources naturelles, notamment l'industrie minière, entrent dans une nouvelle phase après avoir connu le début et la fin des prix élevés des métaux sans précédent provoqués par un appétit insatiable des Chinois pour les ressources et les capitaux entrant dans les économies émergentes en raison de l'assouplissement quantitatif américain.

Les secteurs miniers des quatre pays, en particulier le Burkina Faso et le Ghana, dépendent fortement de la production aurifère. Ils ont été facilement affectés par la volatilité des marchés des produits de base. Pour éviter que la structure économique nationale repose sur des ressources particulières, il est nécessaire de promouvoir le développement d'autres ressources minérales comme le fer, le manganèse, la bauxite et le phosphate, ainsi que de diversifier les secteurs économiques dans leur ensemble.

1) Avantages et inconvénients des pays du CACAO

Les ressources volumineuses, comme le fer, le manganèse, la bauxite et le phosphate dans les quatre pays, ne sont pas bien développées par rapport aux pays voisins. Cela peut être dû à un manque de compétitivité par rapport à des pays comme la Guinée et le Libéria, qui disposent de réserves de fer et de bauxite beaucoup plus importantes que celles des pays du CACAO. En outre, du point de vue des expéditions vers l'Europe, les gisements en Guinée et au Libéria semblent avoir un avantage géographique.

Cependant, les gisements de minerai de fer à proximité du mont Nimba et du mont Gao en Côte d'Ivoire et le gisement de bauxite de Nyinahin au Ghana ne sont pas inférieurs à ceux des pays voisins et la distance des ports n'est pas loin. Néanmoins, l'infrastructure ferroviaire n'est pas utilisée actuellement, ou la fréquence d'utilisation est faible, et la réhabilitation s'impose. En ce qui concerne les ressources en manganèse, on peut dire que la mine de Tambao au Burkina Faso a d'excellentes qualités et réserves.

Outre le fer, la bauxite et le manganèse, les gisements de phosphate au Togo semblent être parmi les meilleurs en Afrique de l'Ouest en termes d'échelle et de grade et c'est le principal facteur qui soutiendra le grand développement du phosphate au Togo. Il y a des occurrences de roches phosphatées non seulement dans les zones développées le long de la côte du Togo, mais aussi dans les zones intérieures inexplorées autour de Bassar. Il est possible que l'exploration réussie dans cette région augmente le potentiel de développement autour de Bassar.

Le Togo est également riche en calcaire qui est exporté vers les pays environnants sous forme de clinker et de ciment, et c'est probablement la deuxième ressource minérale la plus importante du pays après le phosphate.

2) Fluctuation des prix des métaux

En raison de diverses conditions, comme la baisse des prix des métaux, certains des projets de développement minier ont été arrêtés, parmi lesquels le projet de Pan African Mining visant à développer le gisement de manganèse de Tambao au Burkina Faso et le projet de Tata Steel visant à développer le Gisement du Mt. Gao en Côte d'Ivoire. Ces projets aboutissent à des mémorandums ou des contrats, négociés avec les gouvernements qui impliquent que le développement de l'activité minière doit avoir des retombées aux profits des communautés locales. Malgré ces accords, il existe de nombreux cas où les entreprises n'ont pas été en mesure de tenir leurs promesses et le développement a été stoppé.

3) Risques des pays

Les pays du CACAO ont suivi la voie tracée par les pays miniers chevronnés pour réviser leurs lois minières respectives. Diverses mesures sont prises pour développer l'industrie minière. Toutefois, les révisions répétées de ces lois ont tendance à inquiéter les investisseurs étrangers lorsqu'ils veulent investir. Il y a fois où les lois minières sont révisées suite à un changement de gouvernement, bouleversant la stabilité qui demeure un élément important pour attirer les investisseurs étrangers. La Mine de Tambao en est un exemple, car des problèmes ont surgi lors de la signature d'un contrat le gouvernement de transition, du fait que certaines parties du contrat n'étaient plus conformes avec le nouveau code minier. Ce genre de discordance amène les investisseurs à se retirer de l'exploitation minière dans ces pays.

(3) Perspectives d'avenir du secteur minier dans la sous-région du CACAO

Une structure industrielle qui repose en grande partie sur les activités minières est fortement affectée par la fluctuation du prix des métaux au niveau mondial. Toutefois, il est important pour chaque pays de poursuivre l'expansion de l'exploitation des ressources minérales, notamment l'or, le manganèse, la bauxite et le fer, qui ont conduit (et continueront à conduire) à la croissance économique des pays du CACAO.

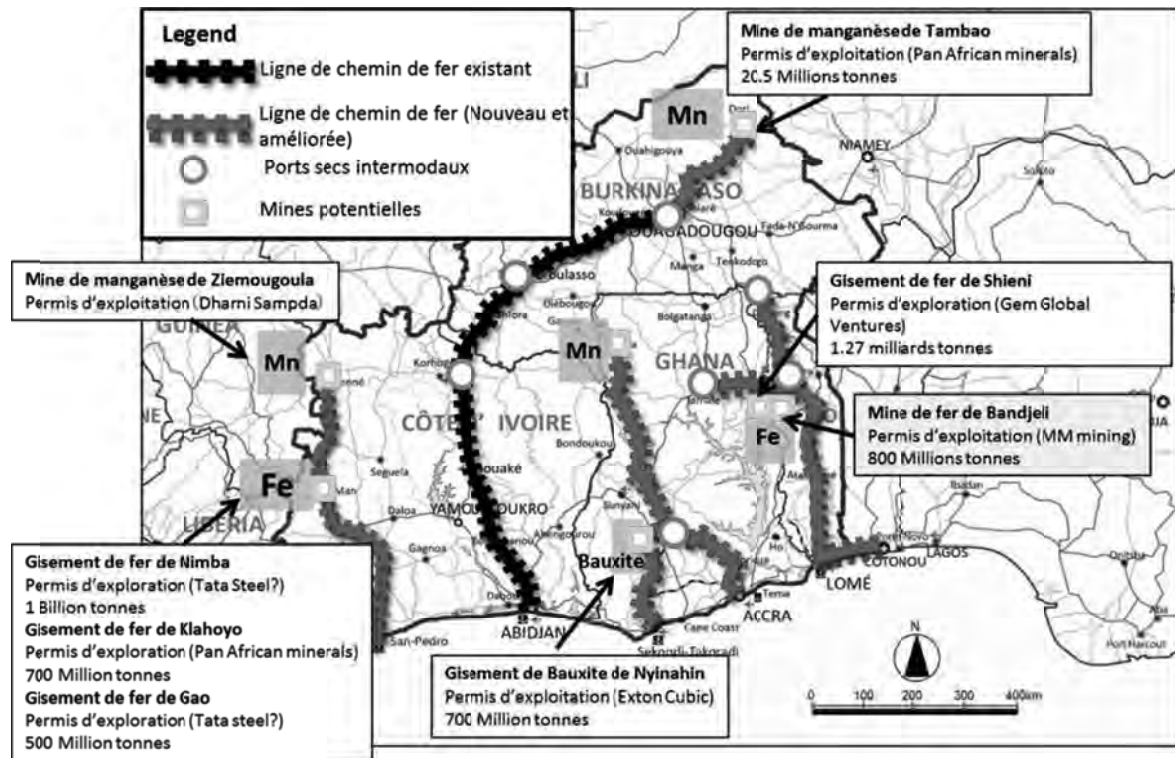
En plus de cela, une fois que les prix des minéraux grimpent, les sociétés minières peuvent se faire de grands profits. Par conséquent, il est important pour chaque pays de se préparer à utiliser ses ressources existantes pour booster sa croissance économique dès que les prix des minéraux grimpent.

Afin de conserver les avantages de l'immense ressource minière existante, il est nécessaire de développer le ferroviaire pour le transport des minerais extraits vers les portuaire étant donné que le transport ferroviaire est le meilleur moyen de transport en terme de rapport qualité-prix comparé au transport routier. Par conséquent, l'infrastructure ferroviaire doit être développée pour rendre possible et réalisable le développement des ressources minérales.

Au Togo par exemple, les chemins de fer sont utilisés pour le transport du phosphate et du calcaire, mais ce sont des chemins de fer qui ne couvrent pas de longues distances.

Il est important d'envisager le développement de l'infrastructure de transport, en particulier ferroviaire, conjointement avec développement des mines. Une des questions très importantes pour le développement des corridors est comment faciliter le développement minier et le développement ferroviaire. Il faut bien planifier la contribution des sociétés minières privées au développement des sections de chemin de fer pour une mise en œuvre effective.

La Figure 7.2.7 montre de grandes mines potentielles existantes pour lesquelles on devrait envisager le développement ferroviaire.



Source : Equipe d'Etude de la JICA sur la base d'interviews

Figure 7.2.7 L'essentiel des Ressources Minérales et Développement des Chemins de Fer

(4) Objectifs du secteur minier dans la sous-région du CACAO

Les objectifs du secteur minier au niveau sous-régional, pour les différents gouvernements ainsi que pour les Commissions de l'UEMOA et de la CEDEAO, sont les suivants :

- Poursuivre l'expansion du développement des ressources minérales via la promotion des investissements étrangers, non seulement pour le maintien de la croissance économique de chaque pays, mais aussi pour augmenter la taille du marché de la sous-région.
- Faciliter le développement des chemins de fer pour l'exploitation des ressources minérales.

(5) Stratégies du secteur minier dans la sous-région du CACAO

Les stratégies du secteur minier au niveau sous-régional sont les suivantes :

- Alléger la réglementation de l'activité minière afin d'attirer plus d'investissements dans l'exploration et l'exploitation, puis de promouvoir l'exportation de minerais extraits (connu sous le nom « mesures de promotion de l'investissement minier »)
- Déterminer la section de chemin de fer qui devrait être pris en charge par les finances publiques puis commencer à les développer ou à les réhabiliter via les finances publiques, de sorte que les compagnies minières puissent se baser sur les sections déjà construites sur fonds publics pour construire les sections de rail restantes pour le transport de minéraux.

7.2.5 Stratégies de développement au niveau sous-régional pour le secteur manufacturier

(1) Situation actuelle du secteur manufacturier dans la sous-région du CACAO

Le produit intérieur brut (PIB) selon les coûts des facteurs pour le secteur manufacturier des pays du CACAO est présenté dans le Tableau 7.2.12. En ce qui concerne le secteur manufacturier, la part de la Côte d'Ivoire est la plus importante des quatre pays, soit 13,8%, suivie du Togo avec 6,5%. D'autre part, le Ghana affiche la part la plus élevée pour le secteur secondaire avec 28%, dont le

secteur des mines et des carrières, y compris l'industrie pétrolière et des gaz, qui représente plus de 8%.

Tableau 7.2.12 Produit Intérieur Brut des secteurs manufacturier et secondaire des pays du CACAO

	Burkina Faso	Côte d'Ivoire	Ghana	Togo
PIB au prix du marché actuel (2014, en Millions de dollars)	12 503	33 741	38 616	4 594
Secteur secondaire (% du PIB)	21,9%	23,2%	27,7%	19,6%
Mines et carrières (mines, pétrole, carrières)	7,9%	6,1%	8,3%	3,3%
<i>Huile / Pétrole / Gaz</i>	<i>n.a.</i>	<i>n.a.</i>	7,5%	<i>n.a.</i>
Manufacture	6,3%	13,8%	5,1%	6,5%
Production et distribution d'électricité, de gaz et d'eau	0,8%	0,7%	1,0%	3,4%
Construction	6,9%	2,7%	13,2%	6,5%

Source: Base de données des perspectives de l'économie mondiale, octobre 2015; Service statistique du Ghana; et CEDEAO, Ecomac régional (<http://www.ecomac.ecowas.int/en/index.htm>)

Le Tableau 7.2.13 récapitule le nombre d'unités de manufacture et leurs employés ainsi que les principaux types de sous-secteurs de la manufacture dans les quatre pays. Le nombre de fabricants est légèrement en dessous de cent mille (100 000) au Ghana, selon l'Enquête sur la création des entreprises (Integrated Business Establishment Survey). Quant au nombre d'employés, la Côte d'Ivoire a atteint cinq cent cinquante mille (550 000) en 2012, suivie du Ghana avec quatre cent quarante mille (440 000) en 2015. Le nombre total de manufactures au Burkina Faso et au Togo reste faible.

En ce qui concerne les principaux sous-secteurs, les produits-agro, les aliments et les boissons jouent un rôle important dans les quatre pays. Au Ghana et en Côte d'Ivoire, les produits chimiques, pharmaceutiques et les raffineries de pétrole représentent également une part importante.

Tableau 7.2.13 Informations de base sur le secteur manufacturier des pays du CACAO

	Burkina Faso	Côte d'Ivoire	Ghana	Togo
Nombre d'unités de manufacture	2.346 (2008)	5.200 (2012)	99.437 (2015)	90 *1 (2014)
Nombre d'employés du secteur manufacturier	9.804 (2011)	550.839 (2012)	437.316 (2015)	2.408 *1 (2013)
Principaux types de sous-secteurs manufacturier	Produits-agro, Boissons, Textile	Produits-agro, Produit de raffinerie de pétrole, Produits en plastique	Produits-agro, Produits chimiques, Matériaux de construction	Produits-agro, Boissons, Ciment, Produits chimiques

Sources : Direction Générale de l'industrie, Ministère de l'industrie, du commerce et de l'artisanat du Burkina Faso, Information de l'économie ivoirienne, Ministère de l'industrie et des mines de Côte d'Ivoire, Résumé du rapport intégré sur la création des entreprises du Ghana (Summary Report of Integrated Business Establishment Survey of Ghana (2015)), et Ministère du commerce, de l'industrie, de la promotion du secteur privé et du tourisme du Togo

Note (* 1): Nombres dans les Zones Franches et Territoire douanier

Les ministères et organismes en charge du secteur de la manufacture et de l'industrie sont présentés dans le Tableau 7.2.14. Le Ministère de l'Industrie est l'institution principale pour le développement industriel général dans les quatre pays. Au Ghana, le conseil d'administration des zones franches (GFZB : *Ghana Free Zones Board*) et le centre de promotion des investissements (GIPC : *Ghana Investment Promotion Centre*) jouent un rôle important dans l'attraction des investissements étrangers grâce à la fourniture de sites industriels et de guichets uniques. En Côte d'Ivoire, le Centre de Promotion des Investissements en Côte d'Ivoire (CEPICI) fonctionne comme un guichet unique et l'Agence pour la Gestion et le Développement des Infrastructures Industrielles (AGEDI) a pour mission de développer les zones industrielles. Au Togo, SAZOF est responsable du développement des zones franches.

Les politiques, plans et programmes de développement existants pour le secteur manufacturier sont résumés dans le Tableau 7.2.15. La quasi-totalité des pays insistent sur l'expansion de l'environnement des affaires, y compris le marketing, la compétitivité des produits, la promotion du commerce, le renforcement du cadre institutionnel, notamment les incitations, l'innovation technologique et le développement des ressources humaines. Au Togo, l'accent est mis sur l'intégration des secteurs agricole et industriel.

Tableau 7.2.14 Institutions en rapport avec le secteur manufacturier dans les pays du CACAO

Burkina Faso	Côte d'Ivoire	Ghana	Togo
<ul style="list-style-type: none"> Ministère de l'Industrie, du Commerce et de l'Artisanat (MICA): Institution principale pour le développement industriel global; Centre de formalités des entreprises (CEFORE): Un guichet unique pour les entreprises; Agence de promotion des investissements (API-BF) 	<ul style="list-style-type: none"> Ministère de l'Industrie et des Mines (MIM): Institution principale pour le développement industriel global; Ministère de l'entrepreneuriat national, de la promotion des PME et de l'artisanat; Centre de promotion des investissements en Côte d'Ivoire (CEPICI): Un guichet unique pour promouvoir les investissements intérieurs et extérieurs et les finances; Agence pour la gestion et le développement des infrastructures industrielles (AGEDI) 	<ul style="list-style-type: none"> Ministère du Commerce et de l'Industrie (MTI : <i>Ministry of Trade and Industry</i>): Institution principale pour le développement industriel global; Conseil d'administration des zones franches du Ghana (GFZB : <i>Ghana Free Zones Board</i>); Centre de promotion de l'investissement du Ghana (GIPC : <i>Ghana Investment Promotion Centre</i>); Autorité de promotion des exportations du Ghana (GEPA : <i>Ghana Export Promotion Authority</i>); Conseil national des petites industries; Autorité nationale des normes du Ghana; Association des Industries du Ghana (AGI : <i>Association of Ghana Industries</i>) 	<ul style="list-style-type: none"> Ministère du Commerce, de l'Industrie, de la Promotion du Secteur Privé et du Tourisme (MCIPT): Institution principale pour le développement industriel global; Agence pour la promotion de l'investissement et des zones franches (API-ZF); Administration actuelle des zones franches (SAZOF): Responsable du développement des zones franches; Chambre de commerce et d'industrie: En tant qu'organisme de promotion des investissements;

Source: Equipe d'Etude de la JICA à partir d'informations recueillies auprès des ministères et organismes concernés

Tableau 7.2.15 Politiques, plans et programmes de développement existants pour le secteur manufacturier dans les pays du CACAO

Burkina Faso (Politique Sectorielle de l'Industrie, du Commerce et de l'Artisanat: POSCIA)	Côte d'Ivoire (Politique industrielle)	Ghana (Politique industrielle)	Togo (Politique industrielle)
<ul style="list-style-type: none"> Programme industriel avec des actions prioritaires telles que la compétitivité des entreprises et le développement des PME / PMI; Programmes commerciaux qui seront exécutés grâce à la mise en œuvre des actions prioritaires Programmes artisanaux pour appliquer la réglementation pour le secteur artisanal Programme du secteur privé visant à améliorer l'environnement des affaires, l'identification et la commercialisation, et Programme pilote et service de soutien comprenant la coordination et le suivi, la gestion des ressources financières et matérielles et des ressources humaines 	<ul style="list-style-type: none"> Renforcer le cadre d'incitation, notamment : (i) des incitations fiscales pour la période d'investissement, (ii) des incitations fiscales à l'exploitation et (iii) des incitations fiscales pour les PME Améliorer l'environnement des affaires Grandes réformes telles que la mise en place des services de guichet unique Soutien à des secteurs spécifiques tels que la transformation des produits agricoles Soutien au programme de gestion de la qualité tel que la loi sur la standardisation et la qualité Programme national de restructuration et de modernisation 	<ul style="list-style-type: none"> Production et distribution grâce à des compétences requises, à des intrants de production (matières premières) adéquats et à coût compétitifs, à des services et des financements pour le développement industriel. Technologie et innovation grâce au renforcement de la science, de la technologie et de l'innovation (ST & I) et de la recherche et développement et Incitations et régime réglementaire grâce aux (i) incitations pour le développement industriel, (ii) législation et réglementation industrielles, (iii) relations entre main d'œuvre et industrie, (iv) distribution spatiale et (v) interventions stratégiques 	<ul style="list-style-type: none"> Intégration des secteurs agricole et industriel (i) pour encourager l'intensification et l'expansion de la culture des produits agricoles et (ii) promouvoir des exploitations harmonieuses dans tout le pays Produits concurrentiels et respect des normes L'entrepreneuriat industriel pour (i) acquérir et développer des sites industriels à l'échelle nationale, (ii) développer des sites industriels dans chaque région économique et (iii) encourager le développement de parcs industriels privés, Renforcement des capacités institutionnelles des agences / organisations y relatives.

Source: Equipe d'Etude de la JICA à partir des politiques, des plans et des programmes industriels élaborés par les ministères de l'industrie des quatre pays

(2) Questions liées au secteur manufacturier dans la sous-région du CACAO

Le Tableau 7.2.16 présente les problèmes et défis dans le secteur manufacturier des quatre pays, qui sont essentiellement énoncés dans les politiques, les plans ou les stratégies industriels. Selon le tableau, le soutien technologique, l'accès aux matières premières et la promotion de la commercialisation, le développement des infrastructures telles que les zones industrielles, les services publics concurrentiels comme l'électricité, l'établissement de normes, la fourniture de financements à long terme, le soutien institutionnel aux fabricants et la formation des employés sont désignés comme étant des problèmes et des défis majeurs.

Tableau 7.2.16 Problèmes et défis dans le secteur manufacturier des pays du CACAO

Burkina Faso (par MICA)	Côte d'Ivoire (par MIM)	Ghana (par MTI)	Togo (par MCIPT)
<ul style="list-style-type: none"> • L'indisponibilité d'infrastructures de soutien, y compris des zones industrielles spécifiques réservées aux fabricants ; • Difficulté d'accès aux financements; • Manque d'accès aux matières premières; • Coût élevé des services publics (eau et électricité); • Machines et équipements obsolètes; • Barrières pour la commercialisation et la consommation des produits locaux; • Barrières liées aux organisations de soutien 	<ul style="list-style-type: none"> • Besoin de rénovation du système de production industrielle; • Besoins de réhabilitation des zones industrielles et des infrastructures économiques existantes; • Nécessité d'améliorer les rapports entre formation et emploi; • Difficulté d'accès aux ressources financières à structurantes; • Amélioration du niveau de qualité des produits industriels 	<ul style="list-style-type: none"> • Nécessité de développer les compétences requises et d'assurer des intrants (matières premières) et des services de production adéquats et à coût compétitif • Besoins de financements pour le développement industriel; • Manque d'infrastructures physiques adéquates et économiques; • Renforcement du volet des Science, Technologie & Innovation (ST & I); • Nécessité d'établir des normes pour le développement industriel 	<ul style="list-style-type: none"> • Faible compétitivité des produits industriels togolais; • Faible niveau d'investissements dans le secteur industriel; • Faible intégration du secteur industriel au reste de l'économie; • Faible appui aux industries par l'entremise des ministères et organismes connexes; • Manque d'infrastructures (zones industrielles développées, voies de communication inadéquates, faible extension des TIC)

Source: Equipe d'Etude de la JICA à partir des politiques, des plans et des programmes industriels élaborés par les ministères de l'industrie des quatre pays

Les pays du CACAO partagent le fondement de l'intégration économique car les quatre pays appartiennent à la CEDEAO et les trois pays francophones appartiennent à l'UEMOA. En outre, les investisseurs privés étrangers, y compris les Japonais, voient des opportunités d'affaires croissantes en réponse au potentiel de croissance économique, en particulier sur l'axe Abidjan-Lagos, avec les secteurs pétrolier et gazier, ainsi que l'électricité.

Toutefois, en plus des questions susmentionnées concernant chaque pays, les questions suivantes sont aussi soulevées comme problèmes ou défis entravant le développement harmonieux du secteur manufacturier du point de vue du développement des corridors sous-régionaux.

- Les routes améliorées reliant les trois pays côtiers (Côte d'Ivoire, Ghana et Togo) aux pays voisins de l'intérieur (Burkina Faso, Mali et Niger) n'existent pas encore, bien qu'il y a des routes pavées à deux voies, qui ne sont toutefois pas toujours bien entretenues.
- Production d'électricité insuffisante exceptée pour la Côte d'Ivoire ;
- La lenteur dans l'application de la réglementation et des règles d'union douanière convenues entre l'UEMOA et la CEDEAO ;
- Les politiques du Nigéria visant à promouvoir et à protéger les industries nationales, qui vont dans un sens opposé, sont loin de l'intégration économique sous-régionale, bien qu'il existe une forte possibilité d'attirer des investissements étrangers et nationaux vers les secteurs manufacturiers ciblés sur les marchés sous-régionaux.
- Peu d'investissements attirés par les secteurs économiques dans les pays du CACAO.

(3) Perspectives d'avenir pour le secteur manufacturier dans la sous-région du CACAO

Sur la base des données, des informations recueillies et des observations, les perspectives futures pour le secteur manufacturier dans les pays du CACAO sont discutées ci-dessous.

1) Les industries prioritaires

Plusieurs sous-secteurs industriels sont classés prioritaires dans les politiques, les plans et programmes industriels ou dans les programmes de promotion des investissements par les gouvernements des pays du CACAO, comme le montre le Tableau 7.2.17

Les industries agroalimentaires (exemple : le cacao, le palmier à huile, les céréales, les fruits et légumes), les aliments et les boissons, les industries légères comme le textile et les vêtements, le plastique, les produits chimiques, y compris les produits pharmaceutiques, sont les principaux sous-secteurs industriels prioritaires.

Bien que les politiques industrielles actuelles ne mettent pas l'accent sur le potentiel de développement du secteur des machines, de l'électricité, de l'électronique ou des industries automobiles, la production des pièces détachées ou de biens intermédiaires pour ces secteurs sera fortement attendue à long terme.

Tableau 7.2.17 Sous-secteurs prioritaires dans les pays du CACAO

	Burkina Faso	Côte d'Ivoire	Ghana	Togo
Sous-secteur prioritaire de la manufacture	1. Agro-transformation et aliments (coton, céréales, fruits, légumes, lait, viande, cuirs et peaux, etc.) 2. Métaux manufacturés 3. Plastique et caoutchouc 4. Matériaux de construction 5. Produits chimiques tels que les engrais et les pesticides 6. Produits pharmaceutiques (Par le Ministère de l'Industrie, du Commerce et de l'Artisanat)	1. L'agro-industrie (palmier à huile, noix de cajou, coton, cacao, hévéa, fruits et légumes) ; 2. Industries structurelles (métallurgie et aciérie, ciment, produits chimiques, etc.) ; 3. Produits de consommation (Textiles, emballages, Médicaments Génériques, etc.) ; 4. Manufacture légère (montage et installation, équipement). (Par le Ministère de l'Industrie et des Mines)	1. Agro-transformation (cacao, palmier à huile, canne à sucre, manioc pour l'amidon industriel, etc.) 2. Aliments et boissons 3. Les produits chimiques (tels que les engrais) 4. Produits pharmaceutiques 5. Industries légères comme les vêtements et les meubles 6. TIC 7. Industries en lien avec le secteur minier (Par le Ministère du Commerce et de l'Industrie)	1. Agro-transformation (utilisant des matières premières telles que les céréales, les graines oléagineuses, le palmier, la noix de coco, les noix de cajou, les graines de coton, les fruits (ananas, mangue), les noix de cajou, les fleurs et les plantes aromatiques et médicinales, coton)) 2. Ciment 3. Industries légères (Par le Ministère du Commerce, de l'industrie, de la promotion du secteur privé et du tourisme)
Secteur prioritaire (plus grande catégorie de secteurs)	Secteur de l'élevage Manufacture Exploitation minière Construction (Par le Ministère de l'Industrie, du Commerce et de l'Artisanat)	Agro-transformation Gaz et pétrole Exploitation minière TIC (Par CEPICI)	Energie, gaz et pétrole Infrastructures Agriculture Tourisme Manufacture Raffinerie d'or Prestations de service TIC Finances Education Soins de santé (Par GIPC)	Agriculture Secteur des arts Prestataires de services Transports Tourisme Energie Industrie Logements Formation professionnelle (Par la Chambre de commerce et d'industrie)

Source: Equipe d'Etude de la JICA à partir des politiques industrielles et de promotion de l'investissement par les Ministères concernés

2) Développement des zones industrielles et des zones franches

Le Tableau 7.2.18 donne un aperçu des zones industrielles existantes ou prévues et des zones franches (y compris les zones franches d'exportation) dans les pays du CACAO. En tant que base pour attirer les différents types de sous-secteurs industriels prioritaires susmentionnés ou les investisseurs, le développement des zones industrielles, des zones franches ou des zones économiques spéciales revêt une importance critique.

Tableau 7.2.18 Aperçu des zones industrielles et des zones franches dans les pays du CACAO

	Burkina Faso	Côte d'Ivoire	Ghana	Togo
Zones industrielles / zones franches existantes	Zone industrielle de Gounghin Zone industrielle de Kossodo Zone industrielle de Bobo-Dioulasso	Zone industrielle de Yopougon Zone industrielle de Kumasi Zone industrielle de Vridi	Une zone de traitement des produits d'exportation à Tema, une à Takoradi (zone de traitement des produits d'exportation de Shama), une à Sekondi (zone de traitement des produits d'exportation de Sekondi) et une à Kumasi (parc technologique Ashanti) Avec aussi un parc informatique à Tema	Quatre zones franches d'exportation (ZFE) ; Trois à Lomé et une à Kara
Zones industrielles / zones franches prévues	Nouvelle zone industrielle dans la province de Houet Deux nouveaux sites industriels à Tanghin Dassouri et Koubri, tous deux situés dans la province du Kadiogo	Projet PK24 à Abidjan Zones industrielles à Bonoua, San Pedro, Bouaké, Yamoussoukro, Man et Korhogo grâce au système PPP Nouvelle zone pour les TIC et la biotechnologie à Grand-Bassam	Zone industrielle de Tamale (Dans le district de Sagnarigu adjacent à Tamale dans la région du Nord) Parc des TIC à Cape Coast	Nouvelles zones industrielles de Kpomé et Adétikopé
Instruments juridiques des Zones franches	—	—	Loi de la Commission de la zone franche du Ghana	Loi sur les zones franches d'exportation
Organisation de	—	Agence pour le développement	Commission de la zone franche du	Société de gestion de zones

	Burkina Faso	Côte d'Ivoire	Ghana	Togo
promotion des zones franches		de l'infrastructure pour les industries (AGEDI)	Ghana (GFZB)	franches (SAZOF)
Conditions des zones franches	—	Domaines souhaitables : biotechnologie, technologies de l'information et de la communication, banques et institutions financières pour soutenir les investissements réalisés dans la zone franche	Au moins 70% de la production annuelle de biens et services par les Entreprises de la Free Zone doit être exportée	Développer des activités de transformation ou de service Garantir l'exportation de leur production de biens et services Réserver prioritairement des emplois permanents aux ressortissants togolais
Avantages / incitations des zones franches	—	Droits et obligations douaniers : 0% de droits de douanes à l'importation et à l'exportation, 0% d'impôt sur le revenu pour les cinq premières années d'exploitation, 0% de taxe sur la valeur ajoutée sur l'électricité, l'eau et le pétrole, etc. Autres avantages : (Transfert gratuit de fonds et salaires et dividendes distribués, Un guichet unique pour le traitement rapide des opérations administratives, Visas de longue durée et permis de travail pour les travailleurs étrangers et leurs familles, etc.)	Droits et obligations douaniers : (0% des droits de douane à l'importation et à l'exportation, 100% d'exonération du paiement de l'impôt sur les bénéfices sur 10 ans ; cet impôt ne dépassera pas 8% par la suite, l'exonération totale du paiement des retenues à la source sur les dividendes, Allègement de la double imposition pour les investisseurs et les salariés étrangers, etc.) Autres avantages : (Aucune exigence de licence d'importation, 100% de propriété d'actions par tout investisseur, etc.)	Droits et obligations douaniers : (0% de droits de douane à l'importation et à l'exportation, exonération de la TVA sur 10 ans pour les biens et services affectés à la mise en place et au fonctionnement des entreprises, stabilisation des droits de douane à un taux réduit, taux forfaitaire réduit de 2% d'impôt sur les salaires pour la durée de vie de la société (contre 7% de taux régulier), réduction de la taxe professionnelle selon une échelle graduée, etc.) Autres avantages : (Des tarifs préférentiels sont accordés aux entreprises de la zone franche pour la fourniture de services publics)

Source : Equipe d'Etude de la JICA à partir des brochures, des pages Web ou des entretiens par les ministères et organismes concernés

(4) Objectifs du secteur manufacturier dans la sous-région du CACAO

Les principaux objectifs pour le secteur manufacturier des pays du CACAO sont les suivants :

- Revitaliser les zones industrielles existantes afin d'attirer les investissements pour le secteur de la manufacture visant les marchés de consommation sous-régionaux incluant les marchés locaux, et pour dynamiser l'économie le long des corridors Est-Ouest (ou côtiers) et Nord-Sud,
- Développer de nouvelles zones industrielles pour renforcer les activités du secteur privé en fonction du type approprié de sous-secteur industriel tel que les industries agro-industrielles à forte valeur ajoutée ciblant les populations à revenu moyen des marchés de consommation sous-régionaux incluant les marchés locaux,
- Développer des « Agropoles » ou un programme de développement équivalent pour intégrer le secteur industriel dans les autres secteurs (agriculture, élevage, pêche, commerce, etc.) et accroître la transformation des matières premières locales,
- Renforcer les capacités des organismes ou organisations de soutien au secteur industriel,
- Renforcer les compétences des salariés par l'amélioration des écoles publiques et privées de formation professionnelle en prêtant attention aux compétences et à la technologie nécessaires au développement de secteurs manufacturiers ciblant les marchés de consommation sous-régionaux.

(5) Stratégies de base du secteur manufacturier dans la sous-région du CACAO

Les principales stratégies pour le secteur manufacturier des pays sont les suivantes :

- Formulation et mise en œuvre de programmes de développement et de réaménagement ou de modernisation de zones industrielles et de zones franches pour les fabricants des villes régionales importantes et des métropoles côtières, le long des Corridors,
- Elaboration de plans d'action pour la promotion et la négociation des investissements avec les promoteurs et investisseurs / locataires potentiels ciblant les marchés sous-régionaux des zones

côtières et intérieures,

- Elaboration de plans d'action pour le renforcement des organismes ou organisations de soutien au secteur industriel,
- Développement et promotion des PME grâce à l'amélioration de l'accès au crédit par les PME, au renforcement des services de développement des entreprises et à la promotion de la chaîne de valeur avec le soutien des gouvernements aux programmes de liaison entre les PME locales et les grandes et moyennes entreprises,
- Renforcement des compétences des ressources humaines par l'amélioration de l'enseignement et de la formation techniques et professionnels en prêtant attention aux compétences et à la technologie nécessaires au développement de secteurs manufacturiers ciblant les marchés de consommation sous-régionaux,
- Fourniture des infrastructures nécessaires ; amélioration des routes ; revitalisation des chemins de fer ; la production et le transport d'énergie, etc.

Sur la base des perspectives, des objectifs et des stratégies susmentionnés, du point de vue du flux des produits, les futures images du développement à moyen et long terme du secteur manufacturier sont présentées dans la Figure 7.2.8 et la Figure 7.2.9.



Source : Equipe d'Etude de la JICA

Figure 7.2.8 Flux de produits comme les produits alimentaires et de consommation quotidienne



Source : Equipe d'Etude de la JICA

Figure 7.2.9 Flux de pièces et produits intermédiaires d'automobiles et de produits électroniques

La Figure 7.2.8 illustre le flux de produits comme (i) les aliments, y compris les confiseries, les nouilles, la pâte de tomate, les aliments et les boissons sains, (ii) les produits d'usage quotidien, y compris les produits en plastique, (iii) les produits chimiques et pharmaceutiques, etc. Certaines matières premières sont importées et d'autres sont produites ou transformées dans des zones industrielles au sein des pays du CACAO. En outre, certains des produits finaux seront exportés vers le marché du Nigeria.

En revanche, la Figure 7.2.9 montre l'écoulement des pièces et des biens intermédiaires des automobiles et des produits électriques et électroniques qui sont principalement fabriqués ou transformés dans les zones industrielles le long du corridor Est-Ouest ou du corridor côtier jusqu'aux usines d'assemblage final au Nigeria.

(6) Projets prioritaires du secteur manufacturier dans la sous-région du CACAO

1) Développement des zones industrielles, des zones franches et des zones économiques spéciales

Comme le montre le Tableau 7.2.18, plusieurs projets de développement de zones industrielles ou de zones franches sont actuellement en cours. Ces zones deviendront la base fondamentale pour

permettre aux fabricants de démarrer ou d'étendre leur production. Le développement des zones industrielles dans les banlieues ou les zones locales devrait être initié par les gouvernements ou les sociétés publiques comme des projets pilotes, bien que la plupart des gouvernements des pays du CACAO projettent de développer les zones industrielles dans le cadre de PPP ou avec des promoteurs,

2) Formulation d'un Plan Directeur Industriel au niveau sous-régional

La formulation d'un plan directeur industriel complet pour les pays du CACAO ou directement au niveau sous-régional (pays de la CEDEAO) sera proposée bien que chaque pays ait déjà des politiques et des programmes industriels. Le plan directeur devrait couvrir les orientations futures au niveau sous-régional qui consistent en l'accumulation industrielle sélective dans les zones industrielles et les zones franches, la répartition des fonctions par type d'industrie prioritaire, la promotion du commerce intérieur et extérieur, la promotion des investissements, le développement des services douaniers dans les zones frontalières, le développement commun des ressources humaines pour les ministères et organismes concernés, etc. Le processus de formulation du plan directeur améliorera la compétitivité des pays du CACAO.

3) Renforcement de l'Enseignement et de la Formation Techniques et Professionnels

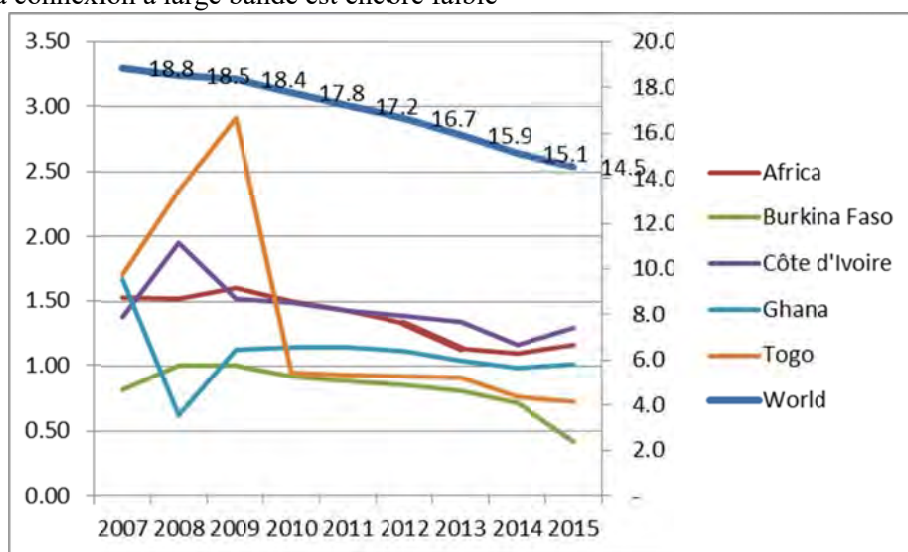
Il existe plusieurs écoles de formation publiques et privées dans les 4 pays, mais il est nécessaire de les renforcer en soutenant une standardisation des programmes de formation/curricula avec des certificats communs pour les stagiaires dans les pays du CACAO. En outre, il est important d'augmenter le niveau des enseignants des écoles de formation professionnelle en dispensant une formation intensive dans les prestigieuses entreprises privées, les écoles professionnelles étrangères, les écoles polytechniques ou les collèges.

7.2.6 Stratégies de développement au niveau sous-régional pour le secteur des TIC

(1) Situation actuelle du secteur des TIC dans la sous-région du CACAO

Les statistiques historiques de la téléphonie et de l'introduction de l'Internet indiquent ce qui suit:

- Les téléphones mobiles sont bien intégrés.
- L'utilisation de l'Internet devrait être étendue
- La connexion à large bande est encore faible

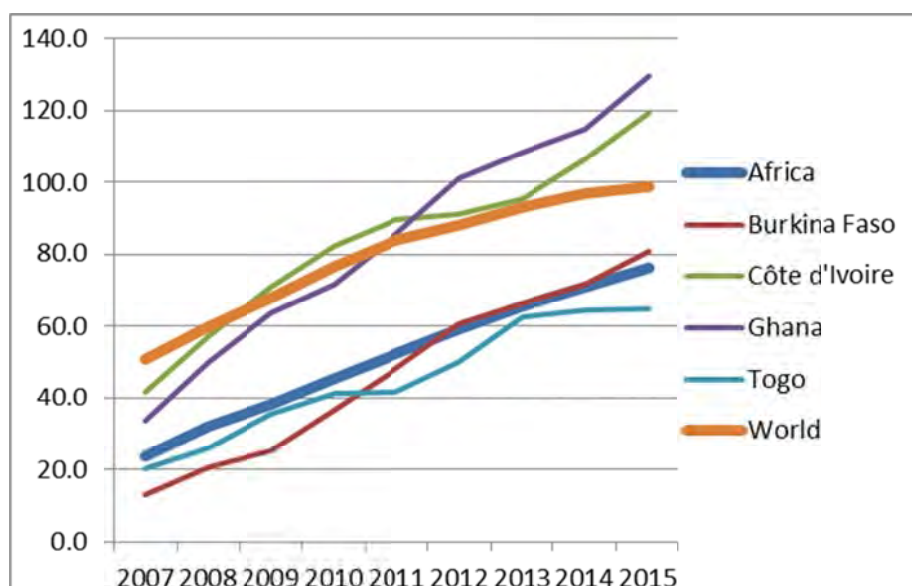


Source: ITU, 2016

Figure 7.2.10 Abonnement téléphonique fixe (Unité: %, Axe de droite: dans le monde, Axe de gauche: autres)

Les téléphones fixes ont été introduits dans les pays du CACAO à un rythme beaucoup plus faible que la moyenne au niveau mondiale, même par rapport à la moyenne africaine (à l'exception du

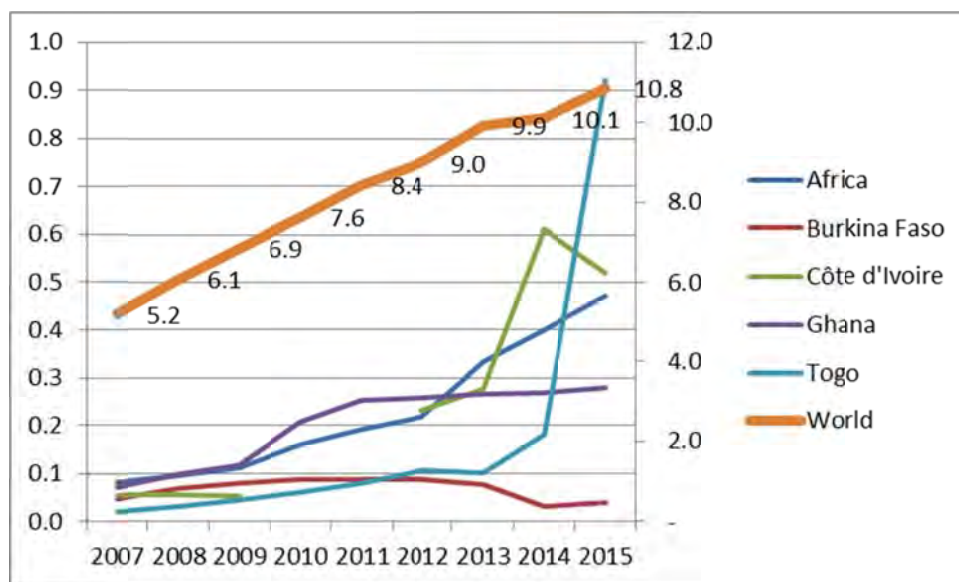
Togo). De même que la tendance mondiale, l'abonnement à la téléphonie fixe continue de diminuer. En Afrique, les services de téléphonie fixe sont très limités.



Source: ITU, 2016

Figure 7.2.11 Abonnement aux services de téléphone mobile (Unité : %)

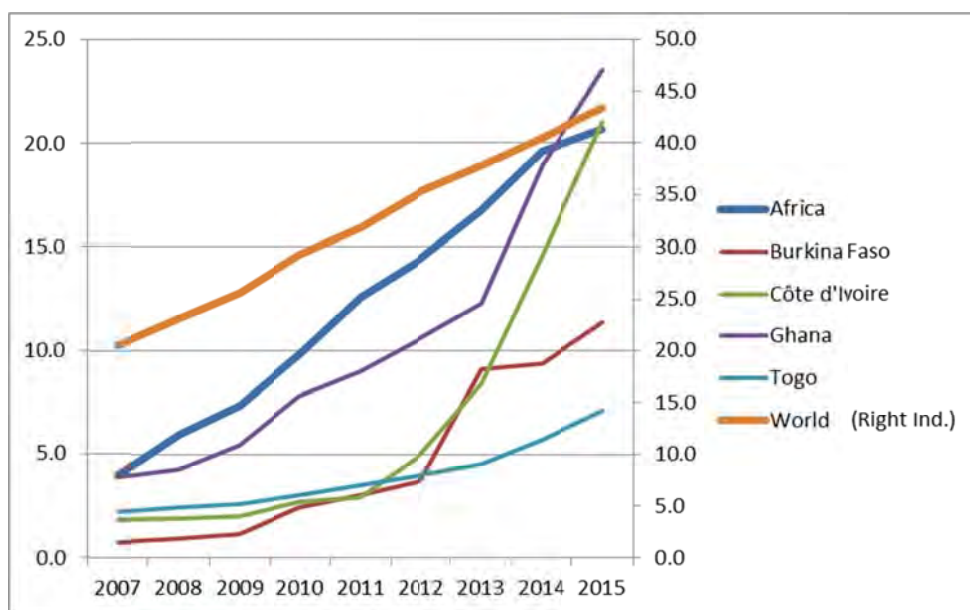
L'abonnement au téléphone mobile dans les pays du CACAO est proche à peu près le niveau de la moyenne mondiale. Le chiffre moyen de l'UEMOA en 2015 était de 85,6%, alors que celui de la CEDEAO était de 86,3%. Le plus faible niveau en 2015 dans les 4 pays était celui du Togo avec 64,95%, mais il devait atteindre 70% ou plus lorsqu'on considère les chiffres au niveau mondial ou Africain en 2015. Ces chiffres signifient qu'il y avait plus d'un combiné par personne active, ce qui est à peu près le même chiffre que pour les États-Unis, la France ou le Japon en 2005. Ainsi, les applications des téléphones mobiles sont prêtes à être élargies.



Source: ITU, 2016

Figure 7.2.12 Abonnement au large bande fixe (Unité : %, Axe de droite: dans le monde, Axe de gauche: autres)

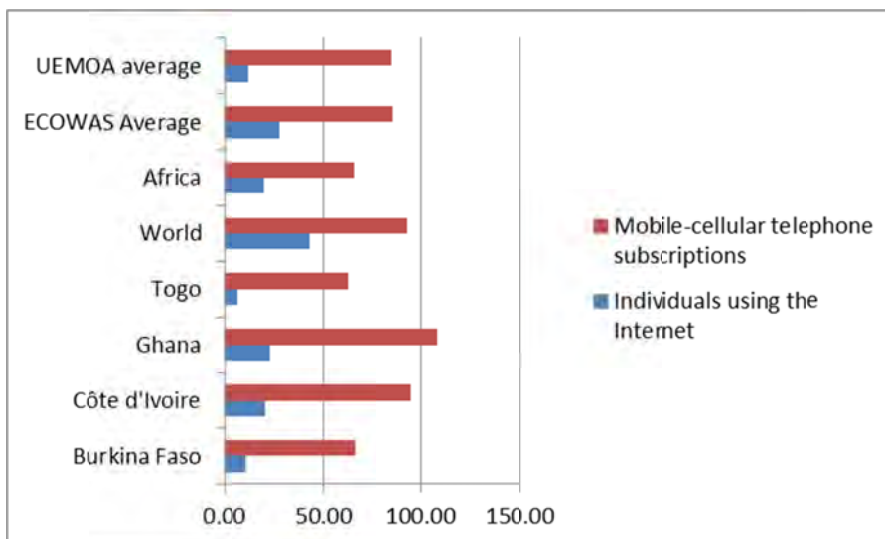
En ce qui concerne les connexions à large bande fixe, il n'existe pas de données nationales. La Figure 6.1.3 montre seulement les tendances d'abonnement au fixe. Ici, la moyenne mondiale est de 10,8% et la moyenne africaine est de 0,5%, alors que les statistiques disponibles indiquent que la moyenne mondiale de l'abonnement au mobile large bande est de 47,2% et de 17,2% en Afrique en 2015. Une croissance de l'abonnement haut débit est attendue.



Source: ITU, 2016

Figure 7.2.13 Usagers de l'Internet (Unité :%, Axe de droite: dans le monde, Axe de gauche: autres)

Par rapport à l'utilisation massive du téléphone mobile, la connectivité générale (accès Internet par PC et tablettes) est limitée principalement pour des raisons économiques. Pour augmenter autrement l'accès à Internet il convient préparer un cadre où les gens peuvent partager la connexion par PC ou tablettes. Le développement des télécentres publics ou de cybercafés est une autre façon de donner aux usagers plus de possibilités d'accès à Internet. La Figure 7.2.14 montre la comparaison d'introduction de l'Internet avec celle du téléphone mobile. Cela montre que les téléphones mobiles sont bien introduits dans les quatre pays et les pays de l'UEMOA, par rapport à la moyenne mondiale africaine, alors que l'introduction de l'Internet est beaucoup plus faible que la moyenne de la CEDEAO. (Le niveau d'introduction de l'Internet dans l'espace CEDEAO a augmenté par la présence du Nigéria).



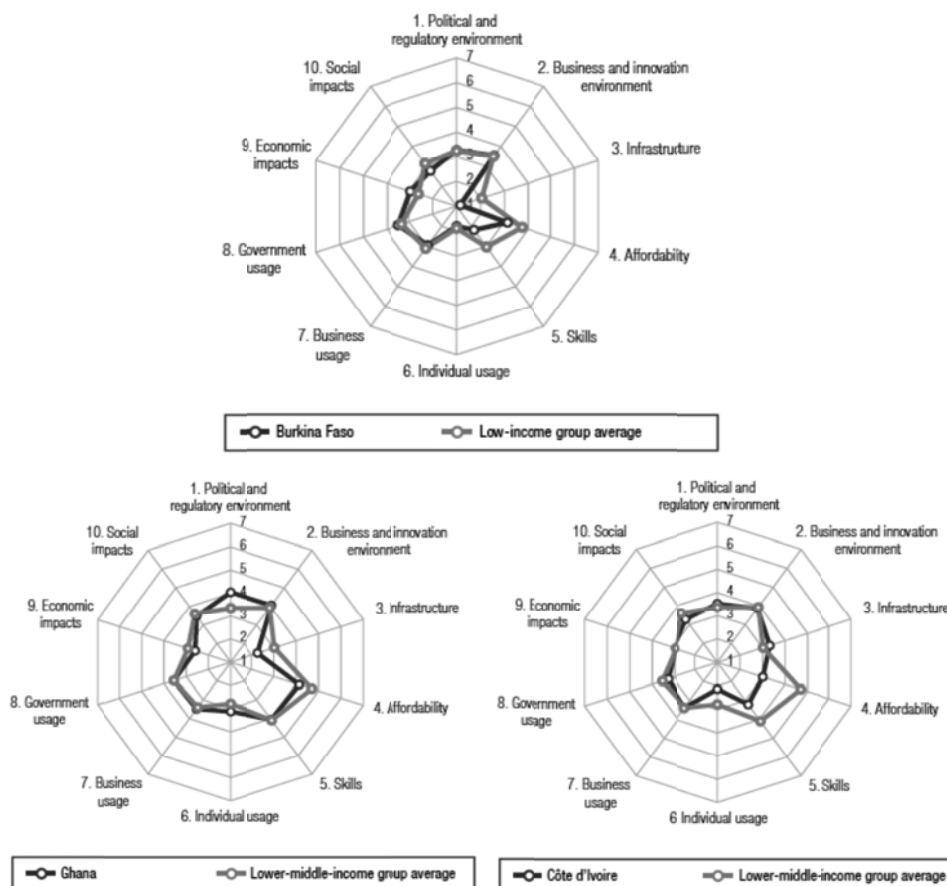
Source: ITU, 2016

Figure 7.2.14 Comparaison entre l'utilisation de l'Internet et l'abonnement au téléphone mobile

Bien qu'il n'y ait pas de données pour le Togo, le Forum Economique Mondial (FEM) publie annuellement un rapport intitulé «Rapport mondial du FEM sur les TIC». A l'édition 2015, les positions des trois pays (Burkina Faso, le Ghana et la Côte d'Ivoire) dans le monde (165 pays) sont présentés dans la Figure 7.2.15.

Les 165 pays sont classés en quatre groupes : 62 pays à revenu élevé, 41 pays à revenu supérieur à la moyenne, 37 pays à revenu inférieur à la moyenne et 25 pays à faible revenu. Le Ghana et la Côte

d'Ivoire appartiennent au groupe à revenu inférieur à la moyenne. D'autre part, le Burkina Faso appartient au groupe à faible revenu. Le Ghana est presque à la moyenne de tous les groupes. La Côte d'Ivoire possède également des zones où les valeurs d'évaluation sont inférieures à la moyenne du groupe. La situation du Burkina Faso est proche de la moyenne du groupe, mais elle est plus faible. La position du Togo est censée ressembler à celle du Burkina Faso. Pour atteindre le niveau du groupe à revenu plus élevé, il est nécessaire de surmonter la moyenne de groupe existante. Il est important d'abord de se concentrer sur les zones faibles. Mais il est également nécessaire d'entreprendre des efforts continus pour améliorer les zones relativement fortes.



Source: Rapport Mondial sur les TIC, 2015 (Forum Economique Mondial)

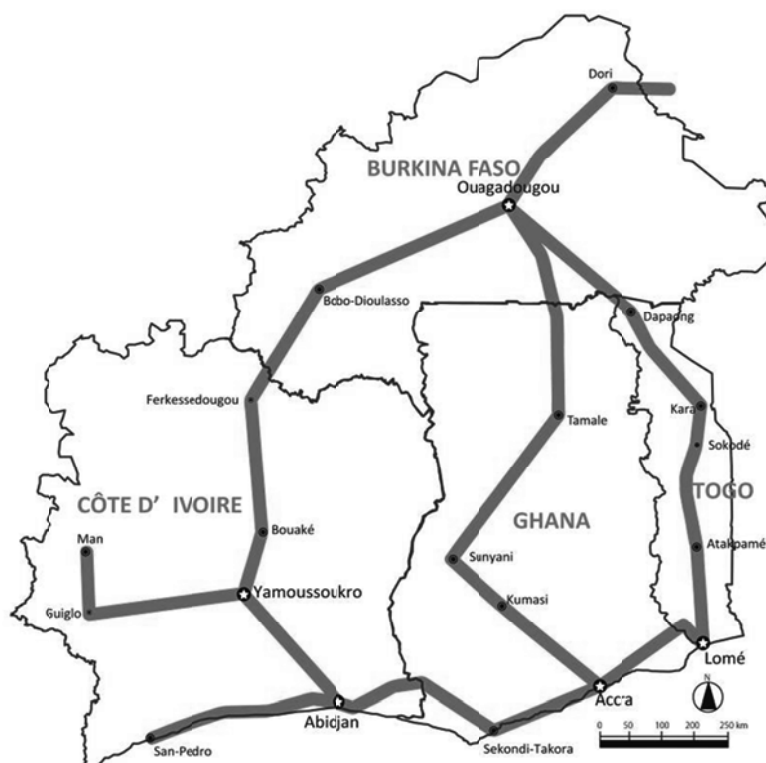
Figure 7.2.15 Comparaison de la situation des TIC au Burkina Faso, en Côte d'Ivoire et au Togo

La situation des TIC, en particulier dans les pays du CACAO, est résumée dans la Tableau 7.2.19

Tableau 7.2.19 Situation des TIC : comparaison des pays du CACAO

	Burkina Faso	Cote d'Ivoire	Ghana	Togo
Politiques	Stratégie de croissance accélérée et de développement durable (SCADD)	Le Plan national de développement (PND)	TIC4AD GSGDA (Plan global)	La stratégie de croissance accélérée et de promotion de l'emploi (SCAPE)
Principales organisations	Ministère : MDENP Mise en œuvre : ANPTIC	Ministère : MENUP Mise en œuvre : ANSUT/SNDI	Ministère : MOC Mise en œuvre : NITA	Ministère : MPEN
e-Gouvernement	Réseau développement Planification Applications	Réseau développement Planification Applications	Réseau d'extension Mise en œuvre Applications	Réseau de mise en œuvre
Centre de données intégrées	Planification	Existant (encore embryonnaire)	Existant	Planification
Parc des TIC	Planification	Plan d'extension existant	En Construction	En phase de planification
Association des Industries TIC	Inconspicuous	GOTIC	GASSCOM	Inconspicuous
Développement des ressources humaines	Ecole nationale d'informatique. Ecoles privées mineures	ESATIC Ecoles privées Ecoles professionnelles	ANTI-CAFE Ecoles privées	Ecoles privées Universités

Source: Equipe d'Etude de la JICA basée sur Interview, 2015



Source: Equipe d'Etude de la JICA sur la base des sondages auprès des responsables des agences des 4 countries

Figure 7.2.16 Principaux réseaux de fibres optiques dans la sous-région

Les pays côtiers sont mieux placés en termes de connexions internationales parce que les câbles sous-marins sont disponibles. L'infrastructure à large bande intérieure est élargie par le câble à fibres optiques et les solutions sans fil.

L'UEMOA s'occupe des politiques de télécommunication ainsi que de quelques initiatives dans la région (Ghana est hors du champ d'application) comme ci-dessous :

- Interconnexion (entre les capitales des huit pays par fibres optiques)
- Accès aux TIC par accès universel
- Conférence Annuelle des Autorités de Régulation
- Sécurité (protection des données personnelles/réglementation du cybercommerce/Cyber-sécurité)

(2) Questions liées au secteur des TIC dans la sous-région du CACAO

1) Faible réseau de télécommunication

Le réseau Backbone (épine dorsale) à l'échelle nationale a été largement répandu au Ghana et en Côte d'Ivoire, avec de bonnes connexions internationales, y compris la connexion de câbles sous-marins et des liaisons terrestres, tandis que le Togo et le Burkina Faso ont besoin de plus d'installation.

En raison de la croissance rapide du trafic et des nouveaux types de données lourdes autre que les voix ou les textes, il est nécessaire de fournir des efforts pour développer réseau et de le mettre à niveau.

Actuellement, ne serait-ce que au niveau des corridors cibles, il existe des lignes de câbles à fibre optique. Cependant à cause des raisons indiquées ci-dessus, la capacité d'installation de nouveaux câbles ainsi que des infrastructures comme les autoroutes, les chemins de fer, les pipelines et même les lignes électriques doivent être préparés pendant la construction. La mise en œuvre effective du câble devrait être exécutée en donnant la priorité aux différents aspects.

Les lignes d'accès sont pratiques et peuvent être surtout sans fil pour une installation plus rapide et moins coûteuse.

A l'exception du Togo, l'opération de télécommunication est totalement libéralisée et privatisée en tant que tendance mondiale. Les opérateurs privés rivalisent dans le domaine de la santé, avec des politiques publiques comme les services universels. Le coût pour les usagers est encore relativement élevé. L'UEMOA envisage fixer un plafond des coûts pour et rendre le service d'itinérance moins coûteux ou mettre en œuvre un réseau de services. Cela est tout à fait bon pour les consommateurs et les usagers professionnels. Bien que ces politiques peuvent susciter de grands investissements, seules les grandes entreprises pourront participer au marché.

2) Autres infrastructures des TIC (centre de données, etc.)

Tous les quatre pays ont ou comptent avoir des centres de données nationaux où les systèmes gouvernementaux, d'entreprise et informatiques peuvent s'intégrer. Il est important d'avoir des installations solides et sûres pour les services TIC. Ces centres sont situés près des principaux corridors pour appuyer les infrastructures et industries en TIC. Sans ces infrastructures de télécommunication bien préparées et un équipement TIC plus nombreux, plus intégré, l'utilisation des services dans les pays étrangers signifie une augmentation de l'importation. Les contenus locaux (contenus numériques, logiciels et services qui sont utilisés dans les pays ou la région) doivent être développés dans les pays ou la région.

Les TIC sont indispensables pour le développement physique et logique des corridors, l'intégration sous-régionale et la croissance. Les centres de données et les installations connexes dans chaque pays devraient jouer un rôle important pour le support des infrastructures TIC et industrielles dans la sous-région.

L'aménagement des parcs TIC peut aussi être un point qui attire les entreprises TIC ou de haute technologie nationales et aussi internationales. Que ce soit intentionnellement ou involontairement construits, ces types d'installations de parcs TIC et d'autres équipements dans les autres pays connaissent souvent des succès et attirent les industries.

3) e-Gouvernement

Tous les 4 pays ont des initiatives en matière de e-gouvernement. Cependant, en ce moment, ils sont encore au stade de développement d'infrastructure tel qu'un réseau dédié aux bureaux centraux et locaux du gouvernement à l'exception du Ghana. Les applications conceptuelles et d'échantillons sont très répandues dans le monde entier.

Les concepts majeurs et nécessaires sont, comme suit:

- Maintenir la transparence et la responsabilisation à l'aide des TIC
- Améliorer l'efficacité du fonctionnement du gouvernement en utilisant les TIC
- Faciliter la vie des citoyens par les TIC

Tous les projets doivent être évalués par priorité selon les points ci-dessus et le calcul de l'efficacité des investissements. Il existe la conception et les applications. Il devrait être examiné à partir des points ci-dessus pour améliorer et décliner les projets détaillés avec des listes et de graphiques du processus. Les projets doivent être surveillés périodiquement. Bien que l'infrastructure soit obligatoire, même une infrastructure minimale pourrait suffire pour démarrer le montage des applications. Parallèlement à la construction de l'infrastructure, le développement des applications et des services doit être lancé. Afin de réduire les coûts, le développement conjoint ou partagé au-delà des frontières dans la région, ou la distribution des logiciels existants de cyberadministration sont attendus.

4) Ressources humaines pour l'industrie TIC

Les pays du CACAO ont atteint certains niveaux d'éducation et de formation pour les TIC. Cependant, étant donné que les industries TIC ne sont pas encore bien développées, les travailleurs ou spécialistes formés dans ce domaine n'ont pas toujours l'opportunité de trouver un emploi dans

les pays du CACAO. En conséquence, les spécialistes locaux les mieux notés ont tendance à obtenir des emplois à l'étranger. Il est nécessaire d'augmenter les opportunités d'emploi pour un nombre important de travailleurs et de spécialistes des TIC en attirant des investissements dans l'infrastructure et les industries des TIC au sein des pays du CACAO.

(3) Perspectives d'avenir du secteur des TIC dans la sous-région du CACAO

Les besoins en TIC ont augmenté dans les entreprises, l'utilisation personnelle et dans la société civile. Le nombre d'utilisateurs des TIC augmentera ainsi que le nombre d'applications développées. Plus de données doivent être traitées par la capacité du réseau. Les exigences en matière de connectivité sont de plus en plus élevées et les besoins en développement de logiciels et de contenus numériques augmentent.

L'infrastructure des TIC sera progressivement améliorée. Cependant, elle devrait être accélérée davantage pour rattraper les pays développés et l'expansion future des besoins en TIC.

Une meilleure infrastructure de télécommunication peut faciliter l'accès aux contenus étrangers :

- Services Cloud et autres services TIC à l'étranger
- Logiciels / contenus développés dans les pays étrangers

Avec le développement des infrastructures TIC, le développement des contenus locaux est très attendu .

(4) Objectif du secteur des TIC dans la sous-région du CACAO

1) Contribution directe à l'économie

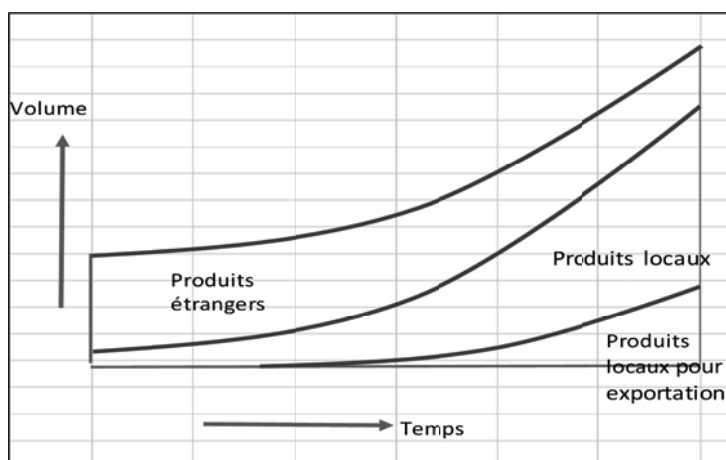
Plus de contenus locaux à l'échelle nationale ou régionale pour éviter d'importer trop de services TIC et de stocker le savoir-faire dans la région

Il faut créer et conserver des contenus locaux dans le pays ou la région. Ceux-ci devraient être développés par des ressources locales et stockés dans les centres de données dans le pays ou la région sans aller au-delà de la région.

Les contenus locaux incluent :

- Données générées manuellement / automatiquement dans le pays ou la région.
- Logiciels à utiliser dans la région. Il devrait être développé localement autant que possible.
- Les contenus numériques devraient également être développés localement

Il est beaucoup mieux que les contenus locaux soient vendus à des pays étrangers.



Source : Equipe d'Etude de la JICA

Figure 7.2.17 Image de la croissance du contenu numérique

Les TIC en tant que nouvelles industrie

Les TIC sont une nouvelle industrie qui pourrait contribuer au développement économique ainsi qu'à la création de nouvelles possibilités d'emploi, en particulier pour les femmes et les populations en milieu rural.

- Développement et exploitation des contenus locaux
- Les TIC ont permis le développement de l'industrie des services, comme le BPO (y compris le centre d'appels), le commerce électronique, l'externalisation des processus de connaissance)

2) Le développement des TIC contribue à l'intégration sous-régionale

Les TIC peuvent être un outil important pour accélérer l'intégration sous-régionale. Certaines des applications potentielles sont:

- e-gouvernement (chaque pays doit avoir une bonne gouvernance)
- Intégration douanière
- Transport de marchandises au-delà des frontières

3) Les TIC pour améliorer la vie des populations

- Plus de possibilités de travail dans le secteur des TIC pour les femmes, les populations en milieu rural
- Les TIC dans l'éducation et la santé
- L'agriculture moderne nécessite l'apport des TIC.

4) Les TIC pour soutenir les autres industries (y compris l'agriculture)

(5) Stratégies de base du secteur des TIC dans la sous-région du CACAO

1) Préparation/Amélioration de l'infrastructure des TIC

- Amélioration des lignes principales de télécommunication vers les zones rurales
- Mettre à niveau la technologie mobile.
- Avoir au moins quelques grands centres de données dans chaque pays et l'interconnexion de ces centres de données.
- Mutualisation et conservation des données

2) Développement des ressources humaines

- Le développement des ressources humaines (DRH) pour le secteur des TIC (télécommunications, développement de systèmes, gestion de projets, exploitation de systèmes, concepteurs, etc.)
- Les TIC pour l'éducation scolaire et industrielle
- Création d'usagers compétents des TIC

3) Promotion de l'accès à internet par plusieurs usagers

- Promotion de l'accès aux lieux publics d'internet avec des ordinateurs portables et autres équipements pour les citoyens dans la sous-région
- Pour améliorer l'accès au Web général, des applications spécifiques peuvent être utilisées tels que:
 - e-éducation
 - e-santé
 - e-Agriculture

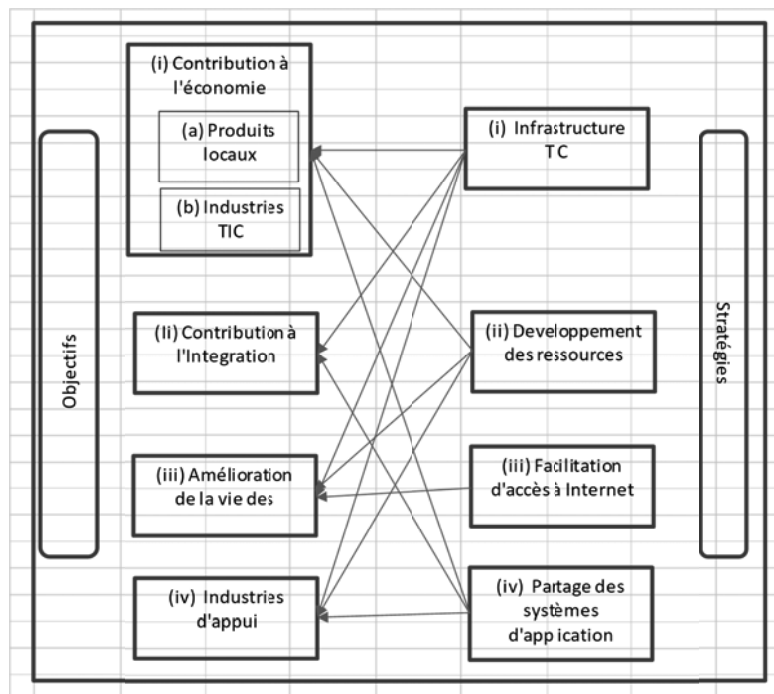
4) Elaboration de schémas de distribution des systèmes d'application publiques

- Les logiciels d'application développés dans la sous-région devraient être partagés par les pays sous-régionaux afin d'éviter le développement en double et d'accumuler de des expériences
- Ces logiciels sont chargés dans les serveurs cloud dans la sous-région pour les utilisateurs de la

sous-région, ou

- Des centres d'échange de données par applications

En cas de connexion du système douanier, au lieu d'une connexion individuelle, la fonction d'échange centralisé devrait être établie pour supporter n'importe quel contrôle de tous les échanges de données d'un centre à d'autres centres.



Source : Equipe d'Etude de la JICA

Figure 7.2.18 Relation entre les objectifs et stratégies pour le secteur des TIC

7.2.7 Stratégies de développement au niveau sous-régional pour les secteurs du pétrole et gaz

(1) Situation actuelle des secteurs du pétrole et gaz dans la sous-région du CACAO

1) Secteur du pétrole

- Des pays du CACAO, seuls la Côte d'Ivoire et le Ghana produisent du pétrole brut. Au Nigeria, un volume important de pétrole brut est produit, plus de 60 fois celui de la Côte d'Ivoire et plus de 20 fois celui du Ghana.
- Les réserves de pétrole brut prouvées de la Côte d'Ivoire (réserves récupérables restantes au 30 juin 2015) sont de 203 millions de barils. La production actuelle de pétrole et de gaz dans le pays est estimée à 60 000 bep (baril équivalent pétrole) par jour. Il grimpera à au moins 100 000 bep par jour d'ici à 2020.
- La base totale de réserves prouvée du Ghana pour 2014 est d'environ 876,7 millions de barils de pétrole. La production totale du Ghana en 2015 s'élève à 100 000 barils de pétrole.
- Il existe trois raffineries de pétrole dans la sous-région CACAO. L'une d'entre elles est la raffinerie de Tema (TOR) au Ghana. Les autres sont la Société Ivoirienne de Raffinage (SIR) et la Société Multinationale de Bitumes (PME) en Côte d'Ivoire.
- Il existe des terminaux d'importation de produits pétroliers raffinés à Abidjan, Tema et Lomé à partir desquels les produits sont envoyés partout dans le pays et vers les pays voisins par route, rail ou pipeline.

2) Secteur du gaz

- Des pays du CACAO, seuls la Côte d'Ivoire et le Ghana produisent du gaz naturel. Au Nigéria, un volume important de gaz naturel est produit ; 15 à 20 fois celui de la Côte d'Ivoire et environ 30 fois celui du Ghana.
- La base totale de réserves prouvée du Ghana pour 2014 est d'environ 2,3 billions de pieds cubes (tcf) de gaz. La production totale du Ghana s'élève à 80 mscf de gaz naturel par jour en 2015.
- Le gaz naturel produit au Nigéria est envoyé au Togo et au Ghana via le gazoduc de l'Afrique de l'Ouest (GAO).
- Un projet d'importation de gaz naturel liquéfié (GNL) est en cours d'exécution au Ghana et prévu en Côte d'Ivoire pour combler l'insuffisance dans l'offre de gaz naturel.



Source : WAPCo

Figure 7.2.19 Tracé du gazoduc de l'Afrique de l'Ouest (GAO)

(2) Questions liées aux secteurs du pétrole et gaz dans la sous-région du CACAO

1) Transport en vrac de produits pétroliers vers les zones intérieures

Un grand volume de produits pétroliers est actuellement transporté vers les zones intérieures de la Côte d'Ivoire, du Ghana et du Togo, et vers le Burkina Faso qui est un pays sans littoral principalement par route. Il est à souligner que les camions citernes lourds causent des dommages aux routes. Il faut beaucoup de temps et d'argent pour le transport.

2) Pénurie de gaz dans les zones côtières

La pénurie d'approvisionnement en gaz naturel est grave pour la production d'électricité dans les zones côtières de la Côte d'Ivoire, du Ghana et du Togo.

(3) Perspectives d'avenir des secteurs du pétrole et gaz dans la sous-région du CACAO

1) Potentiel d'approvisionnement en pétrole

Alors que la consommation intérieure et les exportations entraînent inexorablement l'épuisement de la réserve de pétrole existante, il est possible que l'on découvre de nouvelles réserves de pétrole. L'on prévoit une augmentation de l'importation et l'exportation de produits pétroliers à l'intérieur comme à l'extérieur de la sous-région.

2) Potentiel d'approvisionnement en gaz

L'approvisionnement en gaz à partir des gisements de gaz sous-régionaux connaîtra une pénurie dans un avenir prévisible, bien qu'il y ait une possibilité de découverte d'une nouvelle réserve de gaz. Cette pénurie de gaz devrait être couverte par l'importation de GNL à partir du marché international et de l'importation de gaz du Nigéria via le GAO.

(4) Mesures prévues par l'UEMOA ou la CEDEAO pour les secteurs du pétrole et gaz dans la sous-région du CACAO

L'UEMOA et la CEDEAO devraient aider les pays sous-régionaux à prendre les mesures suivantes pour s'attaquer aux problèmes sous-régionaux du secteur pétrolier et gazier.

1) Gazoduc de produits pétroliers entre le Ghana et le Burkina Faso

Les questions suivantes doivent être résolues avant la mise en œuvre du projet de gazoduc multi-produits entre Bolgatanga (Ghana) et Bingo (Burkina Faso) :

- Achever la construction du gazoduc ghanéen multi-produits entre Tema et Bolgatanga, préalable à l'extension du gazoduc à Bingo au Burkina Faso
- Assurer l'exploitation des gazoducs à un taux d'utilisation raisonnable de leur capacité, même en cas de transfert séparé par route ou par chemin de fer via Abidjan, Tema, Lomé et Cotonou afin de réduire les risques liés au transport

Le Burkina Faso importe actuellement ses produits pétroliers par la route et le chemin de fer en utilisant les quatre corridors (Abidjan, Tema, Lomé et Cotonou). À l'exception du corridor Tema-Ouagadougou, qui sera remplacé par le transport par un gazoduc, de tels corridors de transport (routier et ferroviaire) devraient être conservés pour réduire le risque de transport, même après le démarrage du gazoduc entre Tema-Bolgatanga.

2) Augmenter l'utilisation du GAO

Augmenter l'utilisation du Gazoduc de l'Afrique de l'Ouest (GAO) à partir du Nigeria vers le Togo et le Ghana, et jusqu'en Côte d'Ivoire est une mesure efficace pour résoudre le problème de pénurie de gaz dans la zone côtière. Les défis à relever sont comme suit :

- La Côte d'Ivoire, le Ghana et le Togo devraient négocier avec les fournisseurs de gaz du Nigeria pour augmenter l'approvisionnement en gaz à partir du Nigeria.
- La Côte d'Ivoire devrait devenir membre de la West African Gas Pipeline Company (WAPCo), qui est actuellement détenue par Chevron West African Gas Gazoduc Ltd (36,9%) ; Nigerian National Petroleum Corporation (24,9%) ; Shell Overseas Holdings Limited (17,9%) ; Takoradi Power Company Limited (16,3%) ; Société Togolaise de Gaz (2%) et Société BenGaz SA (2%).
- La Côte d'Ivoire devrait également élargir le GAO en y connectant son réseau de gazoduc domestique.

7.2.8 Stratégies de développement au niveau sous-régional pour le secteur de la promotion de l'investissement

(1) Situation actuelle du secteur de la promotion de l'investissement dans la sous-région du CACAO

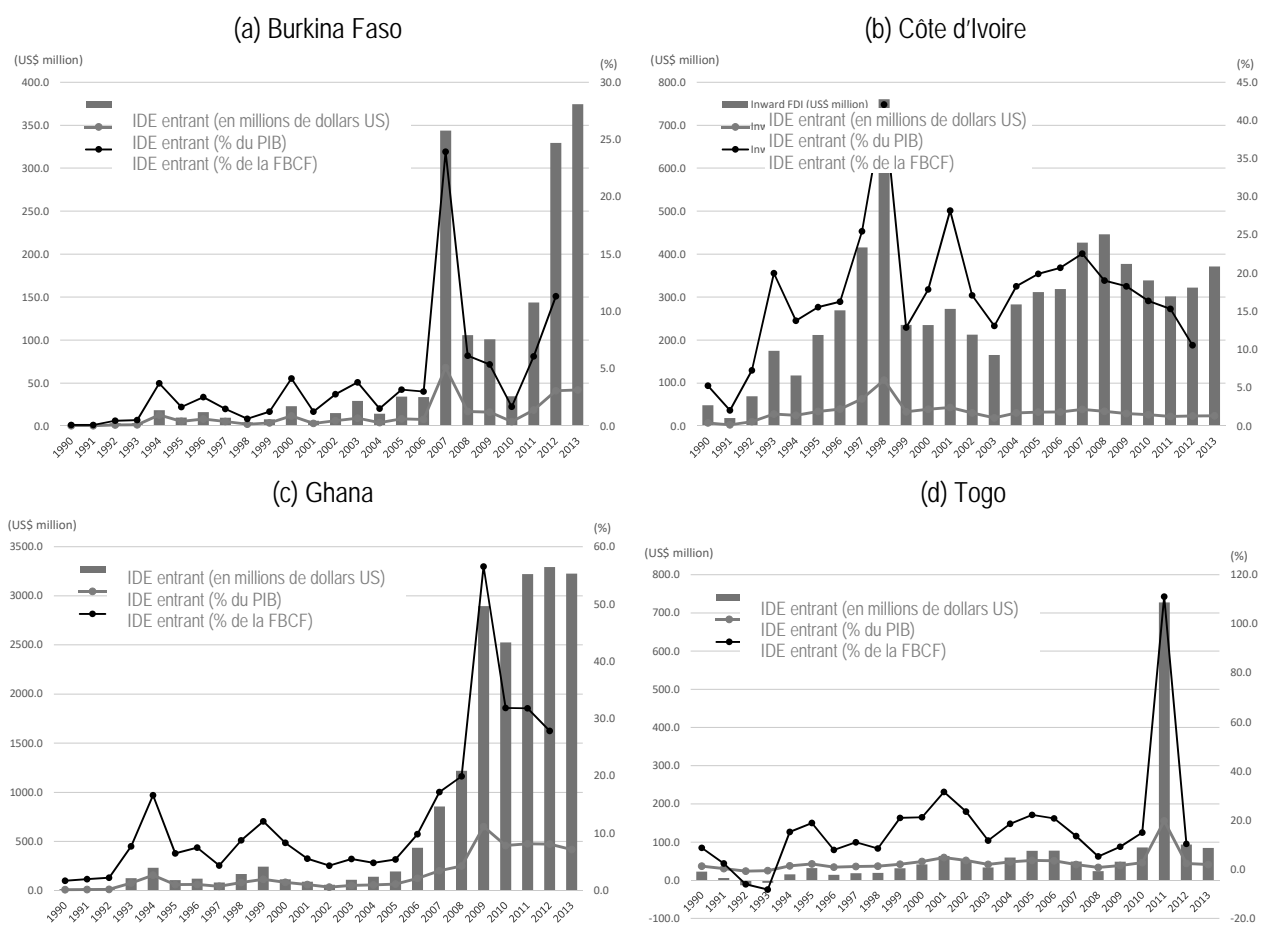
La Figure 7.2.20 montre la dernière valeur de l'investissement direct étranger (IDE) dans les pays du CACAO.

Au Burkina Faso, bien qu'il y ait eu des variations depuis la fin de la première décennie des années 2000, le volume des investissements directs étrangers (IDE) a fortement augmenté. La contribution de l'IDE au PIB était de 3,2% en 2013 et celle à la formation brute de capital fixe (FBCF) était de 11,3% en 2012. Les secteurs qui ont le plus attiré les IDE sont les télécommunications, l'exploitation minière (en particulier l'or et le zinc), les banques, les hôtels et la restauration.

En Côte d'Ivoire, alors que le volume des IDE a sensiblement diminué à partir de 2009, il s'est rétabli depuis 2012. La contribution de l'IDE au PIB était de 1,3% en 2013 et celle au FBCF de 10,6% en 2012. Les principaux secteurs qui ont bénéficié de l'IDE étaient ceux de l'industrie alimentaire, des télécommunications et des transports.

Le Ghana a eu un taux de croissance annuel composé de plus de 50% entre 2007 et 2013, le taux de croissance le plus rapide en Afrique. Au Ghana la dernière valeur de l'IDE était de 3 226,3 millions de dollars US en 2013. En 2013, le Ghana était le quatrième plus grand bénéficiaire de l'IDE en Afrique subsaharienne. La contribution de l'IDE au PIB était de 7,1% en 2013 et de 27,8% pour la FBCF en 2012. L'exploration minière et pétrolière sont les principaux secteurs qui attirent la plus grande partie de l'IDE.

Au Togo, la valeur la plus récente de l'IDE était de 84,2 millions de dollars US en 2013. En fin 2010, le Togo a atteint son point d'achèvement dans le cadre de l'Initiative pour les pays pauvres très endettés (PPTE) sous FMI et la Banque mondiale. Illustrant la confiance croissante dans la stabilité politique et la solvabilité du Togo, l'IDE a continué son ascension, reflétant à la fois l'émergence du Togo des années d'isolement politique et économique et l'influence croissante de la Chine. La contribution de l'IDE au PIB était de 1,9% en 2013 et celle de la FBCF était de 10,4% en 2012. Les secteurs qui attirent la plus grande partie de l'investissement étranger sont le phosphate, le coton, le café et le cacao.



Source: Equipe d'Etude de la JICA basée sur la base de données Stat de la CNUCED

Figure 7.2.20 Investissements Directs Etrangers(IDE) dans les pays du CACAO

1) Organismes gouvernementales en charge de la promotion des investissements

Afin de soutenir la création d'entreprises, de faciliter et de simplifier la procédure d'investissement entre les différentes administrations, le gouvernement du Burkina Faso a créé en 2005 huit centres d'enregistrement d'entreprises appelés Centres de formalités des entreprise (CEFORE). Et pour encourager davantage les entreprises et les investissements, le gouvernement du Burkina Faso a créé le Conseil présidentiel pour l'investissement en 2009, suivi de la création en mars 2013 de l'Agence de promotion des investissements au Burkina Faso (API-BF). L'API-BF a la charge de promouvoir et de faciliter les investissements dans le pays, porte assistance à tous les investisseurs en même temps qu'elle promeut l'image prestigieuse du Burkina Faso à l'intérieur et à l'extérieur du pays.

A partir de 1995, le Gouvernement de la Côte d'Ivoire a intensifié sa campagne de promotion des investissements en créant un Centre de promotion des investissements (CEPICI). Le CEPICI exploite 3 programmes de base : un guichet unique pour les investisseurs ; un programme de sensibilisation, conçu pour mettre en adéquation les opportunités et les investisseurs potentiels ; et un programme de liaison entre les secteurs public et privé. Au guichet unique lancé en 2012, les entrepreneurs sont autorisés à s'inscrire auprès du registre du commerce, de l'administration fiscale et de l'institut de sécurité sociale. Auparavant, les entrepreneurs devaient visiter séparément ces agences. Le CEPICI détient également un dossier de projets ayant besoin d'investissements étrangers et est le guichet unique des investissements en Côte d'Ivoire. Il regroupe, coordonne et rationalise les initiatives et les mesures gouvernementales en matière de promotion des investissements et de développement du secteur privé.

Le Centre de Promotion des Investissements du Ghana (GIPC : *Ghana Investment Promotion Centre*) est un organisme gouvernemental créé en vertu de la loi portant création du GIPC de 2013 (loi 865) et est responsable de la promotion des investissements dans le pays en créant un cadre d'incitation attrayant et un cadre transparent, prévisible et favorisant l'environnement pour les investissements. Le GIPC coordonne et surveille toutes les activités d'investissement en établissant des liens entre les investisseurs et les ministères, les ministères et organismes gouvernementaux, les prêteurs institutionnels et les autres autorités chargées des investissements. En outre, le GIPC a mis en place un guichet unique pour l'enregistrement des investissements et est devenu le centre d'information officiel et fiable pour les investisseurs au Ghana en offrant des services sans pareil, à forte valeur ajoutée.

La Chambre et le Commerce de l'Industrie Togo (CCIT) est une institution dédiée à fournir divers services à ses membres et opérateurs économiques avec des sessions de formation pour renforcer les entreprises et apporter une assistance liée à la création d'entreprises. Le CCIT rassemble tous les opérateurs économiques du Togo qui exercent des activités commerciales et industrielles.

Le Tableau 7.2.20 regroupe les organismes connexes de promotion des investissements des 4 pays.

Tableau 7.2.20 Sommaire des organismes gouvernementales en charge de la promotion des investissements

	Burkina Faso	Côte d'Ivoire	Ghana	Togo
Agence de promotion de l'investissement	Agence de Promotion des Investissements du Burkina Faso (API-BF)	Centre de promotion de l'investissement en Côte d'Ivoire (CEPICI)	Ghana Investment Promotion Centre (GIPC)	Chambre et Commerce de l'Industrie du Togo (CCIT)
Rôles & Mission	L'API-BF accompagne tous les investisseurs et promeut l'image prestigieuse du Burkina Faso à l'intérieur et à l'extérieur du pays. - Identifier les opportunités d'investissement au Burkina Faso et les promouvoir dans les milieux d'affaires mondiaux, - Fournir des informations sur la réglementation et les incitations en matière d'investissement au Burkina Faso, - Aider les investisseurs étrangers et nationaux dans les formalités et la mise en œuvre de leurs projets - Promouvoir les partenariats public-privé et les coentreprises entre investisseurs nationaux et étrangers	Le CEPICI est un guichet unique pour les investissements en Côte d'Ivoire. Il fédère, coordonne et rationalise les initiatives et les actions gouvernementales en matière de promotion des investissements et de développement du secteur privé. - Facilitation des formalités administratives pour le démarrage d'une entreprise, - Gestion du Code des Investissements, - Acceptation des dossiers de demande des terres industrielles, - Promotion et attraction de l'investissement direct national et étranger en Côte d'Ivoire, - Améliorer l'environnement des affaires	Le GIPC est la plaque tournante de l'information officielle et fiable pour les investisseurs au Ghana en créant des services transparents de « guichet unique » à haute valeur ajoutée. - Facilitation de l'investissement par entretenant les liens entre les investisseurs et les ministères et les autres autorités concernées par les investissements, - Fourniture et diffusion d'informations à jour sur les incitations offertes aux investisseurs ; Aider les investisseurs entrants et existants en fournissant des services de soutien, - Suivi et évaluation (par exemple enregistrement et tenue des dossiers de toutes les entreprises)	Le CCIT réunit tous les opérateurs économiques du Togo exerçant des activités commerciales et industrielles ainsi que les prestations de services. - Un rôle consultatif et de principal intermédiaire entre l'autorité publique et le secteur privé - Une organisation d'accueil, d'information, d'assistance aux opérateurs économiques, aux hommes d'affaires, aux industriels et aux prestataires de services

Source: Equipe d'Etude de la JICA sur la base des brochures et pages Web de chaque organisation

2) Lois et règlements relatives à la promotion des investissements

Le Code des investissements montre l'intérêt du Burkina Faso à attirer l'IDE pour créer des industries qui produisent des biens d'exportation et pour fournir de la formation et des emplois à sa main-d'œuvre domestique. Le code fournit des garanties normalisées à toutes les entreprises

légalement établies, nationales ou étrangères, opérant dans le pays. En vertu de ce code, toutes les personnes physiques et morales légalement établies dans le pays, tant nationales qu'étrangères, sont enclines aux droits suivants : les biens immobiliers ; les droits forestiers et industriels ; les concessions ; les autorisations administratives ; l'accès aux permis ; et la participation aux marchés publics. En outre, toutes les entreprises qui utilisent au moins 50 pour cent des matières premières fournies localement sont exemptés des taxes professionnelles et reçoivent une réduction de 50 pour cent des taxes douanières en plus de l'élimination d'autres taxes.

Le Code des investissements en Côte d'Ivoire vise à encourager l'investissement privé dans l'économie. Dans la pratique, il n'existe aucune différence dans le traitement des investisseurs étrangers et nationaux, que ce soit en termes de niveau de propriété étrangère ou de secteur d'investissement. Le Code offre des incitations, y compris des réductions d'impôt et, dans certains cas, des exemptions de la TVA sur les équipements destinés aux investisseurs privés. Ce code prévoit également des incitations pour les entreprises qui seront situées dans les zones industrielles prévues, telles que le traitement fiscal spécial pour des périodes allant de 8 à 15 ans, selon l'emplacement de l'investissement.

Le gouvernement Ghanéen a adopté de nouvelles lois pour encourager les investissements étrangers et remplacer les réglementations perçues comme hostiles aux investisseurs. La Loi portant création du Centre de promotion de l'investissement du Ghana (GIPC) régleme les investissements dans presque tous les secteurs sauf les ressources minérales et l'exploitation minière, le pétrole et le gaz et les industries dans les zones franches, ces derniers étant réglementés par le Conseil d'administration de la zone franche (GFZB) conformément à la Loi de 1995 sur les zones franches, Loi 504. Les investisseurs étrangers ne sont pas soumis à un traitement différencié sur les taxes, les prix ou l'accès aux devises, aux importations ou au crédit. La loi GIPC exige que les investisseurs étrangers satisfassent à une exigence de capital minimum. Cependant, elle offre des incitations aux investisseurs étrangers tels que les congés fiscaux, les allocations de capital, les incitations à la localisation et bien d'autres incitations. Il existe également une exonération de droits de douane pour les installations agricoles et industrielles et pour les machines et équipements importés à des fins d'investissement.

L'Assemblée nationale togolaise a adopté le Code des investissements de 2012, qui prescrit un traitement égal pour les entreprises et les investisseurs togolais et étrangers ; La gestion gratuite et la circulation du capital pour les investisseurs étrangers ; le respect de la propriété privée ; la protection de l'investissement privé contre l'expropriation ; et la réglementation de règlement des différends d'investissement. Le code indique les avantages sur les impôts ainsi que les droits de douane et les taxes pour les investissements dans le secteur industriel. Ces avantages varient selon la zone ou l'emplacement géographique de l'établissement de la nouvelle société. Les sociétés enregistrées sont exonérées de l'impôt minimum à taux fixe pour les trois premières années de leur activité. Il est également très avantageux pour un investisseur étranger de créer un partenariat avec une entreprise locale.

Le Tableau 7.2.21 résume les incitations fiscales prévues par les codes d'investissement des 4 pays.

Tableau 7.2.21 Sommaire des incitations fiscales fournies par les Codes d'Investissement des pays du CACAO

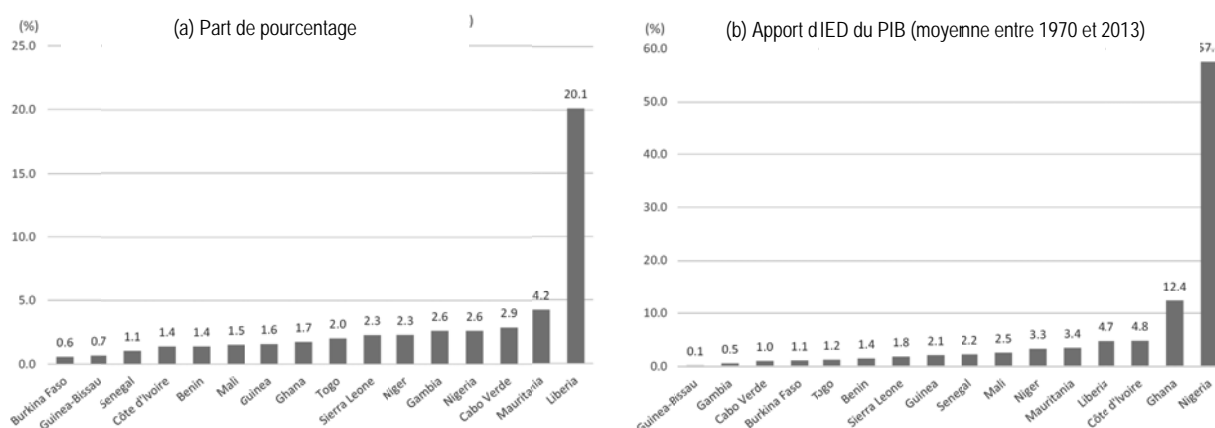
Pays	Activités exclues	Incitations fiscales fournies		Durée des vacances pendant la phase de fonctionnement (années)
		Phase de développement	Phase d'exploitation	
Burkina Faso 2010	Vente au détail, mines, services bancaires, télécommunications	Tarif réduit à 5%, exemption de TVA	Période plus longue pour les reports de perte sur les exercices ultérieurs ; Exemption d'impôt sur les salaires des employeurs, brevet ; Crédit d'impôt à l'investissement ; Et période de vacances prolongée de 3 ans pour l'investissement dans les zones rurales.	5 à 7 ans : dépend du montant investi
Côte d'Ivoire 2012	Bâtiments à usage non industriel, commerce, services bancaires et financiers	Exonération totale de la TVA sur les matériaux et l'équipement et sur le premier lot de pièces de rechange pendant le processus d'investissement	Réduction des droits de douane sur le matériel et le premier lot de pièces de rechange ; Exemption de la taxe et de la licence BIC ; Exonération partielle de la part d'impôt sur les salaires des employeurs	5 à 15 ans : dépend de l'emplacement

Pays	Activités exclues	Incitations fiscales fournies		Durée des vacances pendant la phase de fonctionnement (années)
		Phase de développement	Phase d'exploitation	
Ghana 2013	Opérations pétrolières, minières et minières, investissements de portefeuille et activités de zones franches		Impôt sur les sociétés (8% sur les recettes d'exportation, 25% sur les hôtels et 35% sur les autres), incitation à la localisation (rabais de 25% à 50%), exemption tarifaire	5 ans
Togo 2012	Vente au détail	Exonération des droits de douane, de la TVA et des bénéfices industriels et commerciaux sur les machines et équipements neufs importés nécessaires à la réalisation du programme d'investissement	Réduction de la taxe sur les salaires, réduction de la taxe foncière et de la taxe professionnelle	Non spécifié.

Sources: Equipe d'Etude de la JICA sur la base des codes d'investissement des 4 pays

(2) Questions liées au secteur de la promotion des investissements dans la sous-région du CACAO

Les entrées d'IDE sont encore limitées et varient d'un pays à l'autre en Afrique de l'Ouest. Entre 1970 et 2013, comme l'indique la Figure 7.2.21 (a) les trois principaux pays bénéficiaires de l'Afrique de l'Ouest étaient le Nigeria, le Ghana et la Côte d'Ivoire, dont la plupart sont des producteurs et exportateurs de combustibles fossiles et de métaux. Par ailleurs, en termes de pourcentage du PIB dans la Figure 7.2.21 (b), les entrées d'IDE vers les principaux bénéficiaires en termes de valeur ont été beaucoup plus faibles : entre 1970 et 2013, les cinq principaux bénéficiaires en termes de part des IDE dans le PIB étaient des économies plus petites comme le Libéria, la Mauritanie, le Cap-Vert et la Gambie, sauf le Nigeria.



Note: la Figure 7.2.21 (a) montre le pourcentage du montant de l'afflux d'IDE vers chaque pays qui est divisé par les montants accumulés d'entrées d'IDE dans tous les pays d'Afrique de l'Ouest entre 1970 et 2013.

la Figure 7.2.21 (b) montre le pourcentage du montant de l'afflux d'IDE vers chaque pays qui est divisé par le PIB de chaque pays

Source: Equipe d'Etude de la JICA sur la base de données de UNCTADStat

Figure 7.2.21 Afflux d'IDE dans les pays d'Afrique de l'Ouest entre 1970 et 2013

Bien qu'il puisse y avoir des difficultés à promouvoir l'investissement étranger, les gouvernements des quatre pays ont fait de grands efforts pour améliorer l'environnement des investissements montre le classement des 4 pays dans «Doing Business» de la Banque Mondiale. Le Ghana se classe parmi les 100 premiers en 2013/2014, mais ne parvient pas à maintenir sa position en 2014/2015. Toutefois, le Burkina Faso a légèrement amélioré son environnement des affaires dans le classement de Doing Business. De plus, la Côte d'Ivoire et le Togo restent à peu près au même rang.

Tableau 7.2.2 Classement des pays du CACAO dans «Doing Business» (2014/2015)

	Burkina Faso	Côte d'Ivoire	Ghana	Togo
<i>Doing Business</i>	<i>143</i>	<i>142</i>	<i>114</i>	<i>150</i>
Ouverture d'entreprise	78	46	102	133
Gestion des permis de construction	76	180	132	179
Obtenir de l'électricité	183	146	121	109
Enregistrement de propriété	149	109	77	182
Obtenir du crédit	133	133	42	113
Protéger les investisseurs minoritaires	144	155	66	155
Payer les impôts et taxes	153	176	106	163
Commerce transfrontalier	103	142	171	126
Exécution des contrats	163	120	116	125
Résolution de l'insolvabilité	112	76	161	93

Source : Equipe d'Etude de la JICA sur la base du site Web de Doing Business de la Banque mondiale

L'Equipe d'Etude de la JICA a mené des enquêtes auprès de plusieurs entreprises japonaises qui opèrent dans les 4 pays. Le nombre total des répondants s'élevait à 19, notamment des sociétés commerciales (10), des sociétés manufacturières (5) et autres (4). Le questionnaire comprend les défis liés aux activités commerciales dans les pays d'Afrique de l'Ouest.

Selon le résultat de l'enquête, les principaux défis sont les suivants: (i) insuffisance des infrastructures telles que l'alimentation électrique et l'approvisionnement en eau; (ii) faiblesse de la loi touchée par la corruption; (iii) protection insuffisante des investisseurs, notamment une protection fragile des droits de propriété; (iv) capacités institutionnelles insuffisamment développées pour la politique opérationnelle; Et (v) instabilité macroéconomique entraînant une réduction des dépenses publiques.

Puisque les investissements dans les secteurs économiques sont une source importante d'amélioration de la productivité des secteurs économiques, il est essentiel d'attirer plus d'investissements dans la production des secteurs économiques autres que le secteur minier. Pour accroître l'attractivité des investissements dans les secteurs économiques autres que le secteur minier, il est nécessaire d'élargir les marchés de ces secteurs économiques en intégrant les marchés voisins de la sous-région, ainsi qu'en améliorant les infrastructures et en relevant les défis face aux obstacles d'investissements.

(3) Perspective d'avenir du secteur de la promotion de l'investissement dans la sous-région du CACAO

Les pays d'Afrique de l'Ouest, y compris les pays du CACAO, ont mis en œuvre plusieurs mesures d'intégration économiques et spatiale au niveau sous-régional. Si l'intégration commerciale se déroule lentement par l'élimination des tarifs douaniers et la simplification du dédouanement, etc., elle peut rendre la sous-région plus attrayante pour les investisseurs et les entreprises étrangers, entraînant ainsi une augmentation des entrées de capitaux. De plus, lorsque chaque pays révisé les lois et réglementations relatives aux investissements pour améliorer l'environnement des affaires, telles que la protection des investisseurs, il est possible d'attirer un volume beaucoup plus important d'IDE (institutions financières).

(4) Objectif du secteur de la promotion de l'investissement au niveau sous-régional

L'objectif de la promotion des investissements au niveau sous-régional est de créer un environnement d'investissement plus favorable (environnement sûr, équitable et souple pour l'investissement) pour la sous-région du CACAO, en particulier pour les secteurs économiques de croissance ciblant les marchés sous-régionaux, l'exploitation minière et l'agriculture traditionnelle pour la production des cultures de rente.

(5) Stratégies de base du secteur de la promotion de l'investissement dans la sous-région du CACAO

Les stratégies de base pour la promotion de l'investissement sont :

- Améliorer le climat des affaires en supprimant les restrictions de l'investissement et en offrant des services plus appropriés aux investisseurs nationaux et étrangers potentiels et existants
- Promouvoir l'investissement privé avec des axes stratégiques sur des secteurs de croissance spécifiques ciblant les marchés sous-régionaux afin d'améliorer la concurrence dans la sous-région du CACAO
- Elaborer, harmoniser et appliquer les règles et les règlements sur la promotion des investissements

(6) Projets prioritaires pour le secteur de la promotion de l'investissement dans la sous-région du CACAO

- Intégration commerciale
 - Suppression des obstacles non commerciaux par la simplification du dédouanement dans les pays du CACAO
- Améliorer le climat des affaires
 - Mise en œuvre d'une application efficace de la loi
 - Mise en œuvre des réformes judiciaires
 - Unification des formulaires de demande d'investissement
- Sélection, concentration et partage des rôles pour améliorer la concurrence entre les pays du CACAO
 - Renforcement de la politique industrielle régionale et établissement de chaînes de valeur prioritaires à dimension sous-régionale
 - Sélection de secteurs économiques en croissance prometteuse ciblant le marché sous-régional au sein des pays du CACAO
 - Promotion collective de l'investissement étranger pour les secteurs économiques de croissance sélectionnés au niveau sous-régional
- Renforcer les services d'information et le partage des connaissances
 - Partager des informations sur les investissements étrangers entre les institutions de promotion des investissements dans les quatre pays
 - Liaison de sites Internet au profit des institutions de promotion des investissements dans les pays du CACAO
 - Développement de partenariats d'affaires, soutien aux forums d'affaires et d'investissement pour les intérêts des quatre pays du CACAO

Renforcement des capacités des organisations intermédiaires sous-régionales (p. Ex. Chambres de commerce régionales, associations professionnelles pour le développement des entreprises, organisations d'employeurs, etc.) et mise en place de réseaux de renseignement pour le secteur privé

7.3 Stratégies de développement sous-régional des secteurs d'infrastructures pour les pays du CACAO

7.3.1 Stratégies de développement au niveau sous-régional du secteur routier

(1) Situation actuelle du secteur routier dans la sous-région du CACAO

1) Réseau routier

Les voies structurantes internationales ont déjà été améliorées principalement en des routes à 2 voies avec un bitumage grâce à l'appui de la BAD et d'autres partenaires au développement. Cependant, certains tronçons sont encore fortement détériorés. Il existe un certain nombre de sections mal entretenues le long des corridors à l'intérieur des pays côtiers, ainsi que dans les zones

transfrontalières, constituant un bémol à la bonne condition de la logistique de la région. De plus, certaines sections de routes nécessitent une réhabilitation à grande échelle. Le Tableau 7.3.1 montre le profil de la route et du trafic dans trois corridors nord-sud majeur. La Figure 7.3.1 montre le réseau routier actuel au niveau sous-régional.

D'autre part, étant donné que d'importants volumes de trafic sont attendus sur les tronçons routiers entrant dans le Grand Abidjan, le Grand Accra et le Grand Lomé à l'avenir, des autoroutes à voies multiples devraient être développées. Par exemple, les tronçons routiers entre le Grand Abidjan et Yamoussoukro et entre le Grand Accra et Tema ont été transformées en autoroutes à l'heure actuelle. Le tronçon entre le Grand Accra et le Grand Kumasi et la section nord du Grand Lomé correspondent à ce type de routes. Le type de revêtement de l'autoroute Accra-Tema est un revêtement en béton.

L'aménagement routier au niveau sous-régional s'est focalisé sur l'amélioration des routes existantes. Les principaux rôles du réseau routier sous-régional sont les suivants:

- Relier les ports internationaux et les pays enclavés, en particulier les grandes villes, dans la direction nord-sud;
- Relier les capitales (zones métropolitaines) et les grandes villes des zones côtières dans la direction est-ouest.

En revanche, la liaison des pays dans la direction est-ouest des zones intérieures n'a pas été aussi bien développée. C'est en partie dû au fait que l'accent a été mis sur le lien entre les portuaire et les régions intérieures/pays enclavés, plutôt que sur la connexion entre l'est et l'ouest. Dans le cadre du développement des routes à travers le plan directeur de l'aménagement des corridors au niveau de la sous-région, il est important de tenir compte à la fois de la promotion de l'intégration économique sous-régionale et la connexion physique des pays et régions voisins.

Tableau 7.3.1 Profil des routes et du trafic des corridors

	Abidjan-Ouagadougou	Accra-Ouagadougou	Lomé-Ouagadougou
Longueur des routes	1148km	1040km	948km
Structure de la route	Abidjan- Yamoussoukro: Autoroute, route à 4 voies, Yamoussoukro- Ouagadougou: Route bitumée de 2 voies	Accra-Bunso: Route bitumée de 4 voies, Bunso- Ouagadougou: Route bitumée de 2 voies	Lomé-Tsévié: Route bitumée de 4 voies (Travaux en cours), Tsévié- Ouagadougou: Route bitumée de 2 voies
Circulation transfrontalier *	612 véh./jour (Ratio du poids lourd : 61.6%)	465 véh./jour (Ratio du poids lourd : 76.3%)	746 véh./jour (Ratio du poids lourd : 76.1%)

* Résultat du comptage du trafic en 2015 par l'Equipe d'Etude de la JICA
Source : Equipe d'Etude de la JICA



Source : Equipe d'Etude de la JICA sur la base des informations des autorités routières

Figure 7.3.1 Conditions des routes existantes des pays du CACAO

2) Conditions du revêtement des voies et congestion des ponts

Les routes dans la direction est-ouest

Comme mentionné dans la section précédente, la réhabilitation des routes des directions est-ouest a été moins privilégiée comparativement à celles allant dans les directions nord-sud. Dans le cas du Togo, la route du corridor central (route N1) et la route du corridor côtier (route N2) ont été bitumées et maintenues. Cependant, les routes des autres corridors dans les directions est-ouest n'ont ni été bitumées ni entretenues. En outre, la route du corridor central au Togo est l'une des meilleures routes parmi les pays du CACAO. Dans le cas du Ghana, les ratios des routes bitumées du corridor est-ouest sont faibles comparativement aux corridors nord-sud, comme le montre le Tableau 7.3.2

Tableau 7.3.2 Ratio des routes revêtues composant les grands Corridors au Ghana

	Longueur totale	Revêtues (asphalte, béton, traitement de surface)	Non revêtues
Corridor côtier	544 km	544 km (100%)	0 km (0%)
Corridor Est	697 km	348 km (49,9%)	349 km (50,1%)
Corridor Central	814 km	814 km (100%)	0 km (0%)
Corridor Ouest	802 km	515 km (64,2%)	287 km (35,8%)
Corridor Nord	363 km	164 km (45,2%)	199 km (54,8%)
Corridor supérieur Est-Ouest	384 km	104 km (27,1%)	280 km (72,9%)

Source: Rapport sur les conditions routières, Année 2014, Autorité routière du Ghana

Dans le cas de la Côte d'Ivoire, bien que la plupart des routes des trois corridors dans les directions nord-sud aient été bitumées tout en étant relativement bien entretenues, de nombreuses routes au niveau des corridors est-ouest, comme la section Toubas-Séguéla, la section Man-Séguéla, la section Odiénné-Boudiali et la section Ferkessédougou-Boua n'ont été ni revêtues ni entretenues.

L'on note par ailleurs que la section Grand Lahou - San-Pedro n'a pas non plus été réhabilitée.

En outre, bien que la section Abidjan - Boua du corridor Est dans la direction nord-sud, qui est d'environ 570 km de trajet, puisse être reliée en voiture en une journée, la section Ferkessédougou-Boua allant dans la direction est-ouest et d'une distance d'environ 290 km, nécessite 2-3 jours de trajet en voiture selon l'enquête menée par l'Equipe d'Etude de la JICA (2016).



Corridor central au Togo (sud-nord)



Route allant à la frontière du Ghana (est-ouest)



Corridor central au Ghana (sud-nord)



Corridor Nord au Ghana (est-ouest)



Corridor central en Côte d'Ivoire (sud-nord)



Man-Seguella (est-ouest)



Abidjan-Bondoukou en Côte d'Ivoire (sud-nord)



Corridor côtier en Côte d'Ivoire (est-ouest)

Figure 7.3.2 Conditions routières des corridors en pays du CACAO

Congestion des vieux ponts

Certains des vieux ponts de longue portée n'ont pas été bien entretenus et réhabilités et pourraient représenter de sérieux problèmes dans un proche avenir. Au Togo par exemple, la rivière Kara est traversé par un vieux pont. Celui-ci provoque une forte congestion routière pendant les heures de pointe du matin et du soir. Ce pont pourrait engendrer de sérieux problèmes de congestion à l'avenir. Les ponts de Yapei et de Buipe, qui ont été construits en 1964 par un entrepreneur britannique dans la région nord du Ghana, se sont gravement détériorés. Leurs dalles de béton provoquent des secousses accompagnées de bruits assourdissants provenant des poutres en acier qui les maintiennent au passage des poids lourds. Cela est dû au fait que les structures en dalles maintenant ces ouvrages de béton sont détachées des poutres en acier. En plus des secousses observées à la

traversée de ces ponts, ceux-ci ont tendance à basculer verticalement à plusieurs reprises pendant la traversée. L'on soulignera que les dalles de béton ont connu un état de détérioration avancée et leurs socles ont été fragilisés par des fissures et des trous dans la structure. Le constat permet de comprendre que ces ponts présentent une dangerosité significative. Cette situation est principalement due à l'absence de routes de contournement suscitant un passage accru et continu des camions lourds rendant difficile dans le même temps l'entretien et la réhabilitation des ponts. Le Pont de la Comoé est un vieux pont et s'étendant sur une bonne distance tout en enjambant le fleuve Comoé en Côte d'Ivoire. Le pont est situé sur le corridor Abidjan -Bondoukou. Cependant, la grande partie de ce corridor a été réhabilitée et améliorée mais le pont est resté en l'état sans aucune amélioration. Si ce vieillissement s'accroît et que le volume de trafic continu d'augmenter, il pourrait constituer un goulot d'étranglement au niveau du futur corridor.



Pont à Kara au Togo



Pont de Yapei au Ghana



Pont de Buipe au Ghana



Pont de la Comoé en Côte d'Ivoire

Figure 7.3.3 Les goulots d'étranglement au niveau des vieux ponts sur les principaux Corridors

Manque d'entretien régulier

L'on a observé que la détérioration des routes progresse en raison de l'absence d'entretien régulier. Une situation qui par la suite engendre de grands travaux de réhabilitation nécessitant des budgets importants.

Sur les routes côtières du Togo et du Ghana et les tronçons de Korhogo - Ferkessédougou, Daloa - Yamoussoukro en Côte d'Ivoire, des nids-de-poule ont été identifiés de part et d'autre. Ces nids-de-poule pourraient nécessiter une réhabilitation urgente à grande échelle. Sur les tronçons Daloa - San Pedro et Boundiali - Korhogo, les herbes et les arbres en bordure des routes n'ont pas été coupés. Ces herbes et arbres entravent la fonction des routes et la visibilité, détériorent les trottoirs et causent des accidents de la circulation. Si une maintenance plus régulière est effectuée, les coûts d'entretien pourraient connaître une réduction conséquente.



Corridor côtier au Togo



Corridor côtier au Ghana



Tronçon Korhogo-Ferkessedougou en Côte d'Ivoire



Tronçon Daloa-San Pedro en Côte d'Ivoire

Figure 7.3.4 Etat de la maintenance des routes des Corridors

DBST (Enduit bicouche)

Il a été confirmé que le revêtement de certaines sections des principaux corridors du Ghana et de la Côte d'Ivoire relève de la méthode de traitement de surface double (DBST¹: Double Bituminous Surface Treatment) conformément aux documents recueillis. La structure du bitume DBST est très fine tout en n'étant pas durable, par rapport à l'épaisseur du revêtement en béton bitumineux. Le DBST n'est pas considéré comme un type de revêtement approprié pour les grandes routes de corridors de la sous-région du CACAO.

La plupart des accotements routiers se sont détériorés et ont partiellement disparu. Par conséquent, les piétons et bicyclettes ne peuvent pas utiliser ces routes en toute sécurité. De plus, cette détérioration peut parfois endommager les bords des chaussées.



Dommages sur les bordures du corridor central au Togo



le DBST sur le corridor supérieur Est-Ouest



DBST sur le corridor ouest au Ghana



DBST à Yamoussoukro

Figure 7.3.5 Situation du DBST

¹ Double Bituminous Surface Treatment ou DBST est un terme utilisé pour décrire le type de revêtement de chaussée qui utilise deux applications de liant d'asphalte et d'agrégats minéraux. Le matériau de liant d'asphalte est appliqué par un distributeur de pression, suivi immédiatement par une application d'agrégat minéral et une finition par un compresseur. Le processus est répété pour la deuxième application de matériaux de liant bitumineux et d'agrégats minéraux. La première application d'agrégat est plus grossière que l'agrégat utilisé dans la deuxième application et la taille maximale de l'agrégat minéral utilisé dans la deuxième application est d'environ la moitié de celle utilisé pour la première.
En Français : Enduit bicouche

Difficultés liées à la construction de nouvelles routes

Sur la base des observations faites au niveau des chaussées existantes des principales routes des corridors, on pourrait citer les quelques difficultés suivantes. Les deux routes de contournement de Bafilo au Togo ont été endommagées en quelques mois seulement après l'achèvement de la construction en raison du trafic des camions surchargés qui n'ont pas été pris en compte dans le calcul de la valeur ESAL lors de la conception entraînant par la suite une nécessité de réhabilitation des ouvrages. Il semble que ces dommages aient été causés aussi bien par les travaux de conception que ceux de la construction. De nombreuses routes portent des traces de réparations notamment sur les nouvelles sections de la route d'Accra-Kumasi située sur le corridor central au Ghana et sur l'autoroute Abidjan-Yamoussoukro en Côte d'Ivoire. La plupart des irrégularités observées dans la structure des voies ont été causées par une défaillance de la couche de fondation. La construction de nouvelles routes doit être effectuée avec beaucoup de soin compte tenu des conditions de la couche de fondation qui restent souvent difficiles à cerner.



Voie de contournement de Bafilo au Togo



Voie de contournement de Nkawkaw au Ghana



Autoroute Abidjan-Yamoussoukro en Côte d'Ivoire

Figure 7.3.6 Etat des routes et situation de l'entretien

Méthode de stabilisation au ciment

La méthode de stabilisation des sols utilisant le ciment a été souvent pratiquée au Togo. Sur la voie de contournement de Bafilo, les couches de base et les sous-couches sont construites par la méthode de stabilisation des sols utilisant le ciment. Cela peut réduire la période de service de cette route. La couche de base stabilisée au ciment ne peut avoir un frottement suffisant avec la chaussée de béton bitumeux. Une fois que la couche de base stabilisée au ciment présente des fissures, sa solidité pourrait se décliner et pourrait seulement maintenir une force similaire à celle des matériaux de base tels que le sable et le sol.



Après le retrait de la couche de base stabilisée au ciment sur la voie de contournement de Bafilo au Togo



Achèvement d'une sous-couche stabilisée au ciment sur le tronçon Lomé-Tsévie au Togo

Figure 7.3.7 Sol stabilisé au ciment sur les routes du Togo

3) Trafic routier

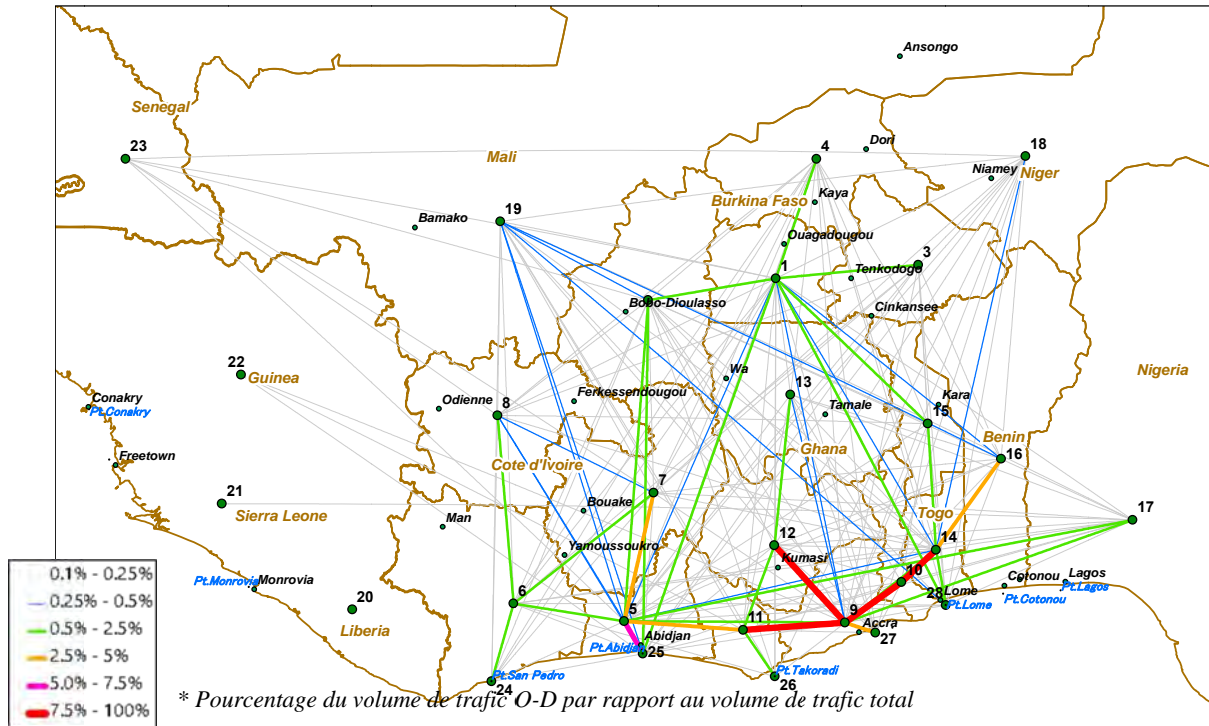
L'enquête sur le trafic menée par l'Equipe d'Etude de la JICA a révélé la situation la plus récente du trafic routier dans la sous-région. La Figure 7.3.8, la Figure 7.3.9 et la Figure 7.3.11 montrent le flux de trafic entre les zones. La Figure 7.3.12 présentes les données moyennes annuelles sur le trafic quotidien. Ces chiffres révèlent les tendances générales mentionnées ci-dessous.

Un grand volume de trafic a été enregistré sur les routes dans la direction est-ouest dans les zones côtières et les grandes artères entre les villes portuaires et les zones intérieures des pays côtiers. Les chiffres révèlent également qu'il existe un flux important de trafic entre les trois pays côtiers, et le Bénin et le Nigéria. Le principal flux de trafic a été enregistré entre la capitale du Burkina Faso, Ouagadougou et les pays voisins.

L'analyse du trafic des passagers a révélé qu'il y avait un important trafic de passagers dans les zones côtières et intérieures. Le transport de passagers dans le Grand Accra est caractérisé par le grand flux de trafic interzonal sur les voies structurantes. Parallèlement, on constate que le trafic interzonal sur les artères du Grand Abidjan est plus faible que celui d'Accra. La forte concentration de la population de la Côte d'Ivoire dans le Grand Abidjan est considérée comme la raison du faible flux de trafic interzonal dans la région. Au Ghana, le transport de marchandises est plus important que le transport de passagers. Le trafic de marchandises des ports vers le nord est important, tandis que le transport de marchandises entre les zones côtières tend à être plus insignifiant que celui de la direction nord-sud.

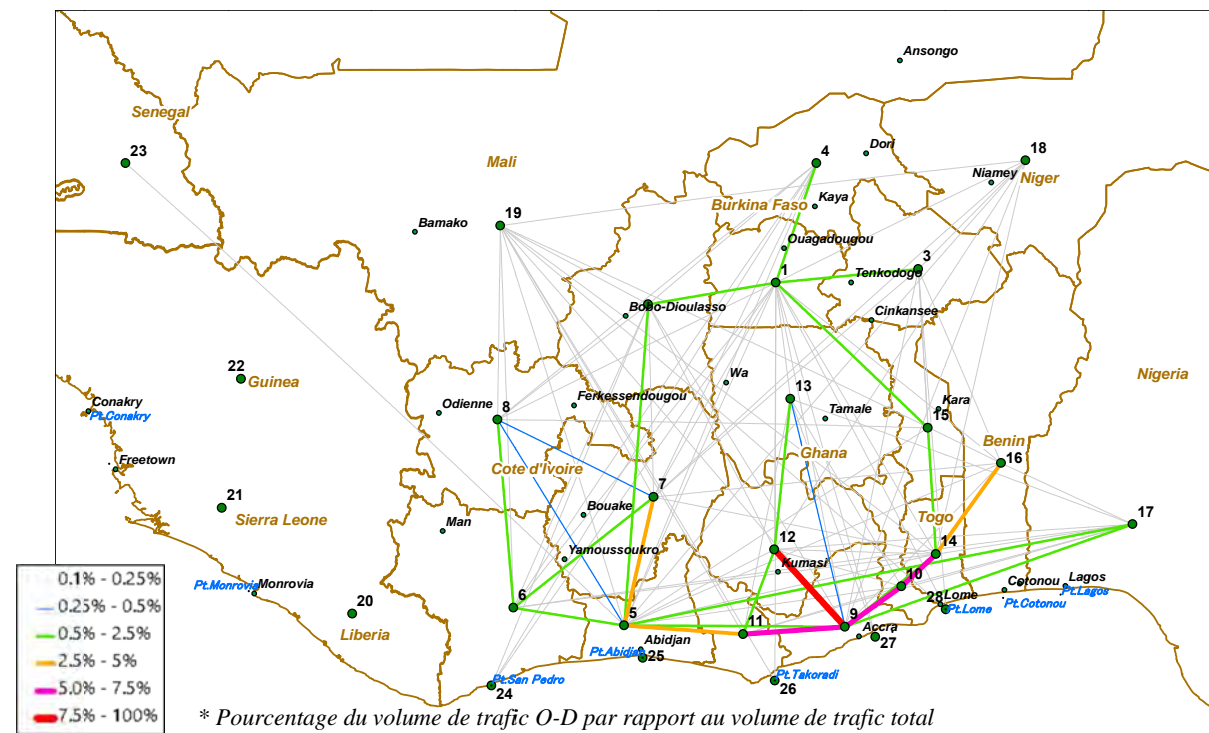
Un trafic routier important a été enregistré sur les routes reliant les principales villes des zones côtières et centrales. Le volume du trafic quotidien annuel moyen entre Abidjan et Yamoussoukro, entre Accra et Kumasi et entre Lomé et Tsévié étaient respectivement d'environ 8 000, 10 000 et 5 000 véhicules / jour. Le trafic sur les routes au nord de ces sections était moins important, avec un pic d'environ 3 500 véhicules / jour. Le trafic sur la route entre Ouagadougou et Bobo-Dioulasso était d'environ 3 000 véhicules / jour. Les volumes du trafic transfrontalier nord-sud entre la Côte d'Ivoire et le Burkina Faso, entre le Ghana et le Burkina Faso et entre le Togo et le Burkina Faso étaient respectivement de 612, 465 et 746 véhicules / jour. La Figure 7.3.12 montre que les véhicules de transport de marchandises représentaient 60 à 80% du trafic transfrontalier nord-sud.

Le trafic transfrontalier est-ouest était plus important que le trafic transfrontalier nord-sud. Les valeurs moyennes du trafic entre la Côte d'Ivoire et le Ghana, entre le Ghana et le Togo et entre le Togo et le Bénin étaient respectivement de 4 000, 6 000 et 6 000 véhicules/jour. Environ 90% du trafic transfrontalier est-ouest était composé du trafic de passagers. Bien que la proportion du trafic de marchandises au niveau du trafic transfrontalier est-ouest soit très faible, le nombre réel de camions de ce trafic était à peu près le même que celui du trafic transfrontalier nord-sud. (NB: Les quatre pays du CACAO sont divisés en 15 zones constituées de plusieurs régions et districts dans cette étude.)



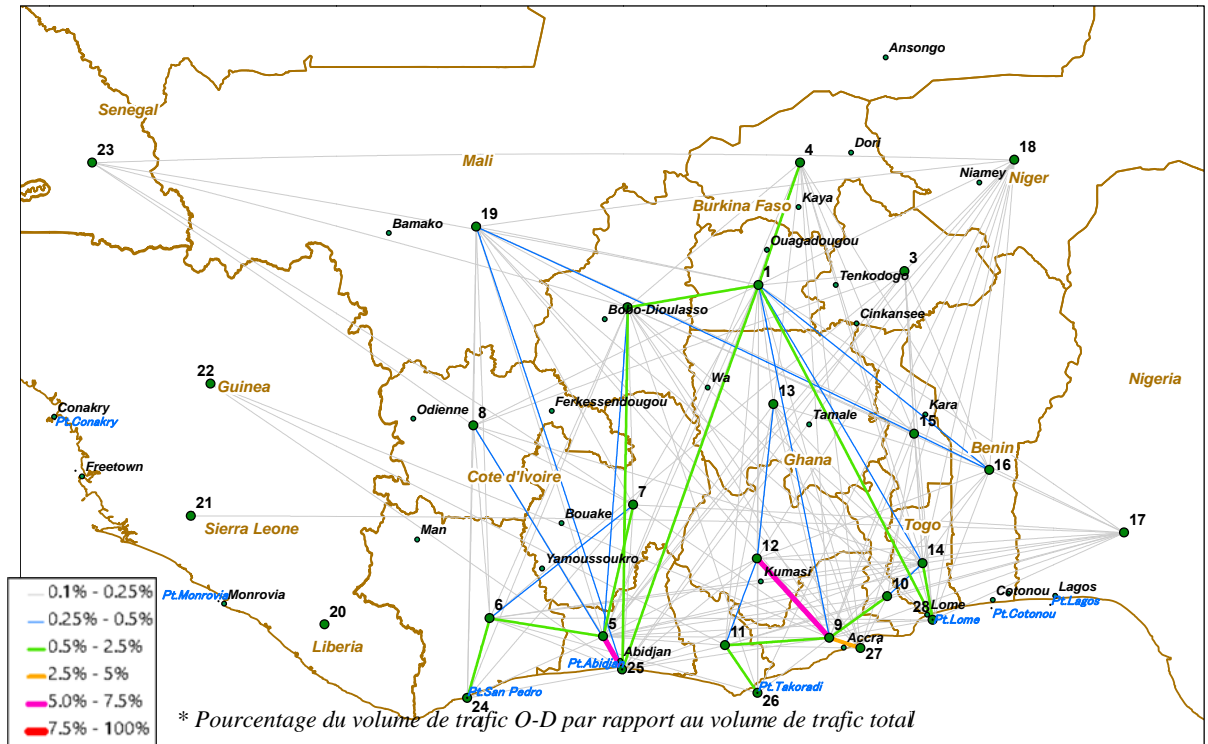
Source : Equipe d'Etude de la JICA sur la base des résultats de l'enquête effectuée par l'Equipe d'Etude de la JICA en 2015

Figure 7.3.8 Modèle actuel du flux de trafic - total de tous les véhicules -



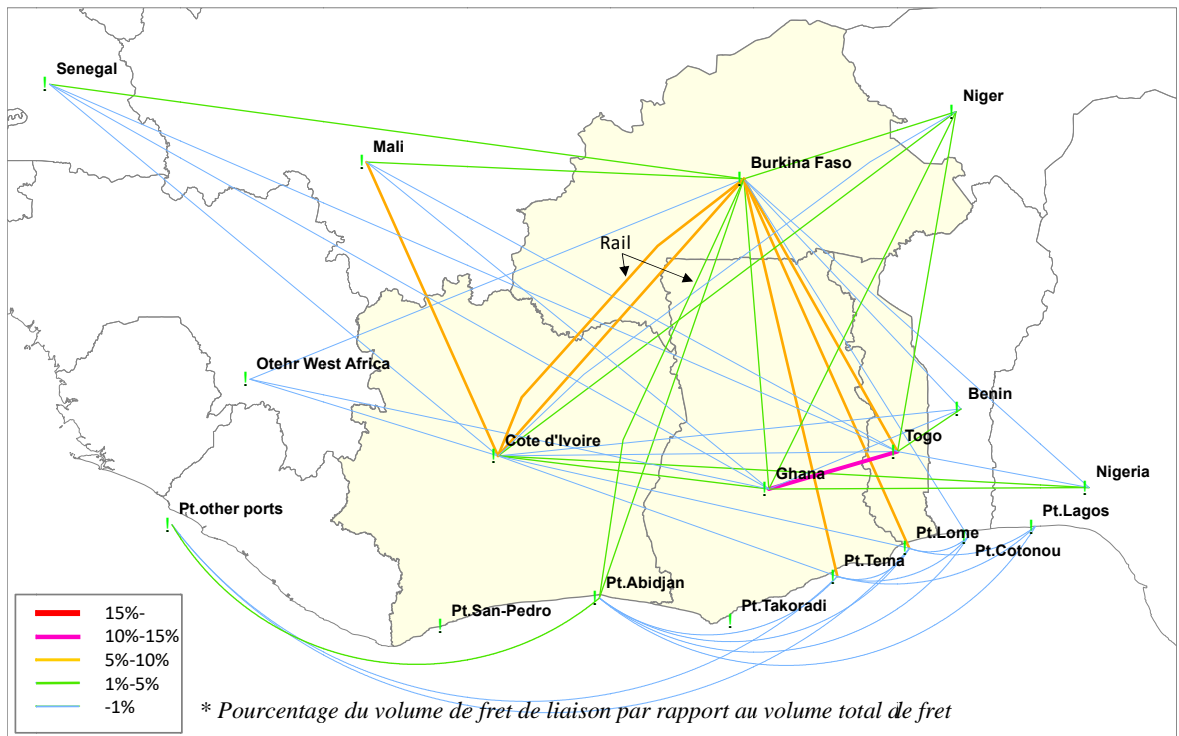
Source : JICA Study Team based on traffic survey result conducted by JICA Study Team in 2015

Figure 7.3.9 Modèle actuel du trafic -voitures particulières -



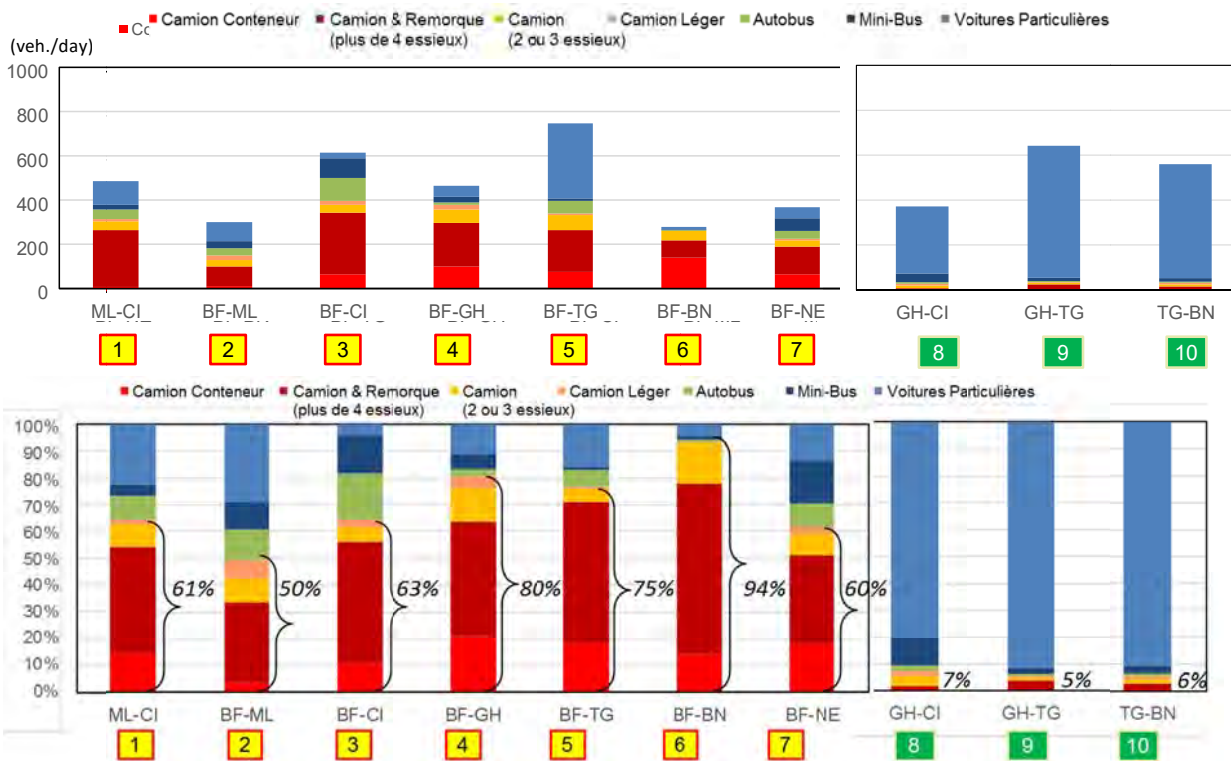
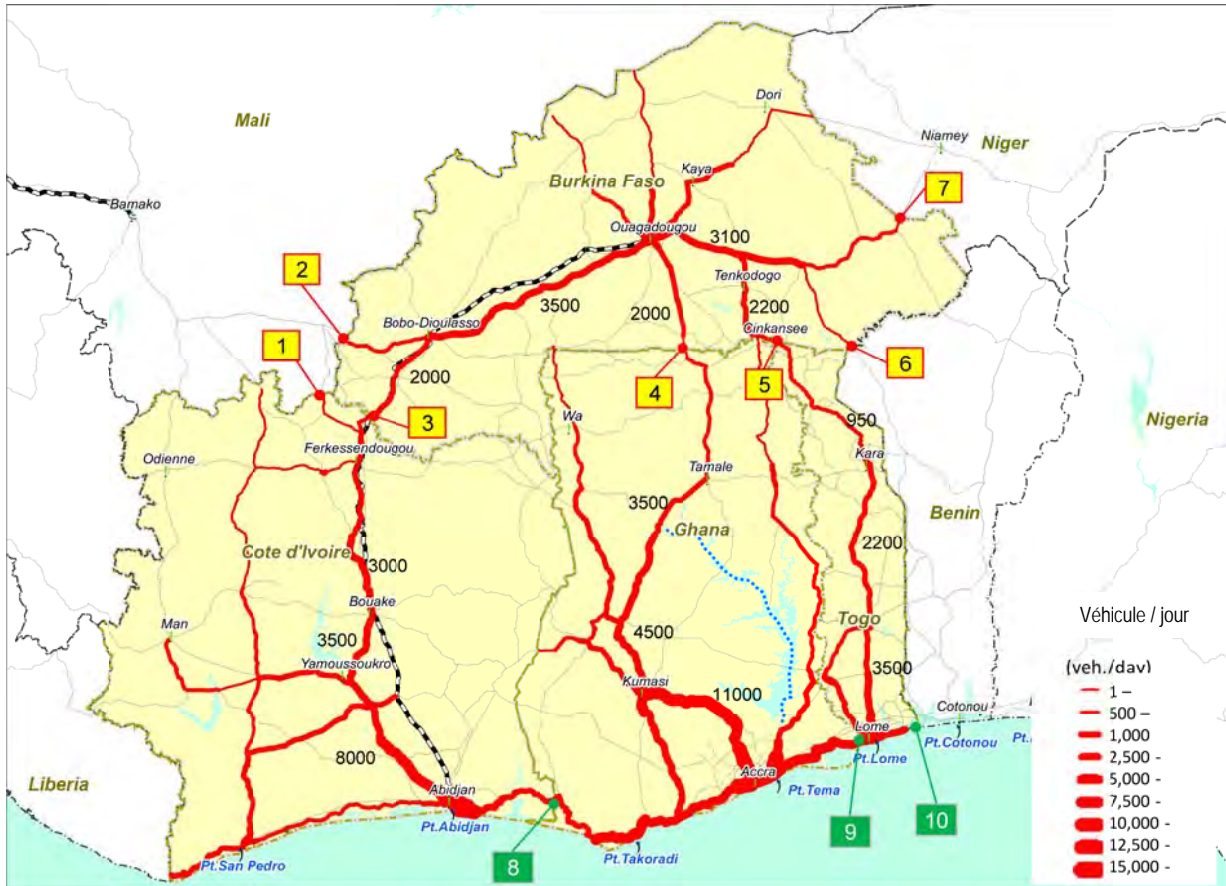
Source: Equipe d'Etude de la JICA sur la base des résultats de l'enquête effectuée par l'Equipe d'Etude de la JICA en 2015

Figure 7.3.10 Modèle actuel du flux de Trafic - véhicules de fret –



* Type de marchandises: Total sans les produits pétroliers, volume total: 8 540 milliers de tonnes / an
 ** Marchandises à destination de l'étranger tel que l'UE, le fret aérien et le fret de transbordement ne sont pas inclus
 Source : Equipe d'Etude de la JICA sur la base des données douanières de 2014

Figure 7.3.11 Flux du fret centré sur les pays du CACAO



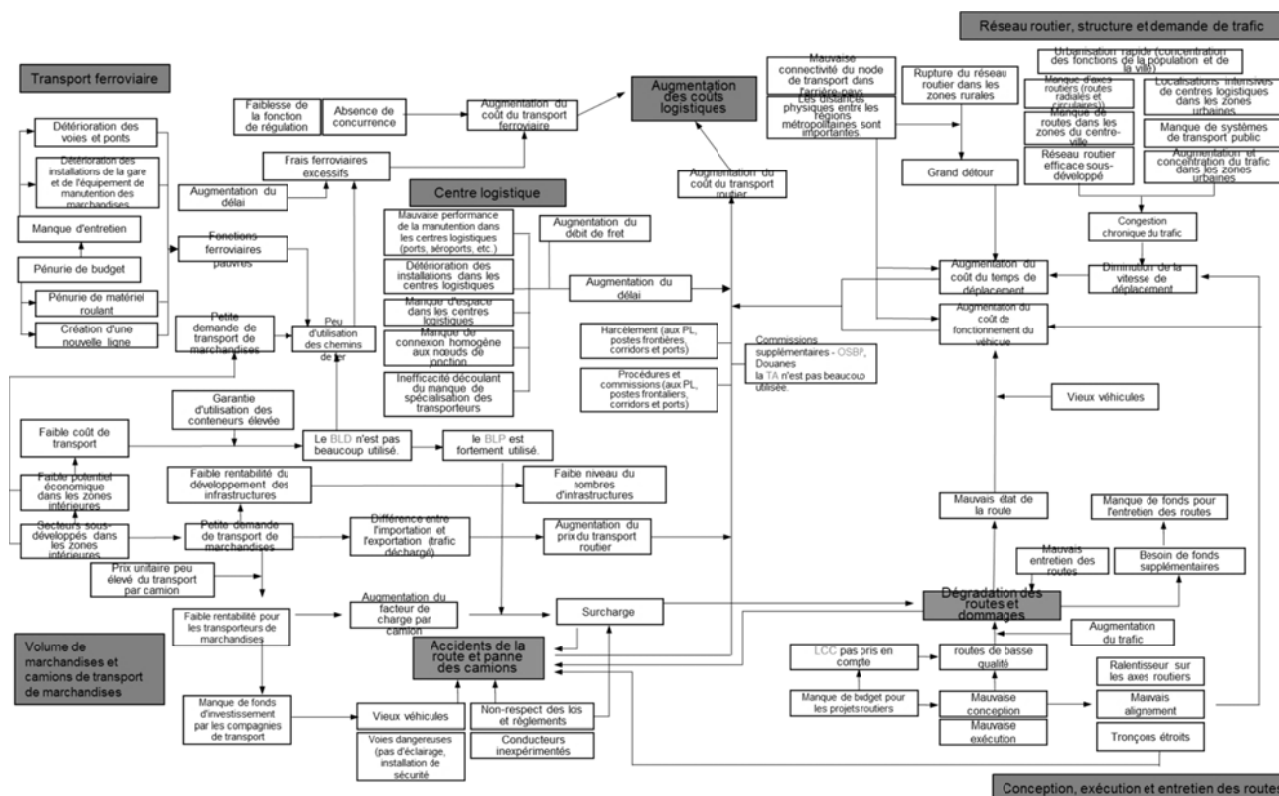
Source : Equipe d'Etude de la JICA sur la base des résultats de l'enquête effectuée par l'Equipe d'Etude de la JICA en 2015

Figure 7.3.12 Volume quotidien du trafic sur les axes routiers

(2) Questions liées au secteur routier dans la sous-région du CACAO

1) Goulots d'étranglement sur les corridors de transport dans les pays du CACAO

Les pays du CACAO présentent une variété de goulots d'étranglement sur les corridors de transport internationaux. Les ports qui doivent servir de points d'origine de la distribution physique, ainsi que les infrastructures routières et ferroviaires qui doivent servir d'infrastructures de transport, présentent chacun à leur niveau des problèmes qui s'entremêlent les uns aux autres. La Figure 7.3.13 montre les relations entre les problèmes de goulot d'étranglement. L'interaction du nombre de ces goulots d'étranglement a engendré divers problèmes, notamment l'augmentation du coût de la répartition physique, la détérioration et les dommages routiers, les accidents de la circulation et la dégradation des véhicules. La planification et la mise en œuvre de mesures appropriées contre ces problèmes sur la base de la compréhension de leur interaction seront nécessaires pour éliminer ces entraves au secteur du transport.



Source: Equipe d'Etude de la JICA

Figure 7.3.13 Structure des problèmes du secteur routier dans les pays du CACAO

Les goulots d'étranglement dans le transport au niveau des corridors de l'anneau de croissance ont été tirés des cinq barrières principales mentionnées ci-dessous. La répartition physique dans les corridors a été entravée par ces obstacles. L'aménagement des corridors de l'anneau de croissance nécessitera leur suppression.

Obstacles liés aux coûts, temps et distance de transport

- Les distances physiques entre les ports/villes côtières et les villes situées à l'intérieur (y compris Ouagadougou, la capitale d'un pays enclavé) sont l'une des principales raisons de formation des deux types d'obstacles suivants:
 - Obstacles liés aux coûts de transport
 - Obstacles liés au temps de transport
- Réseau de corridors de transport à faible densité (le rapport entre la distance de conduite et la distance en ligne droite est important). La conduite sur tous les corridors passe par une seule option consistant à traverser le centre des grandes villes,
- Absence de réseau de transport à grande vitesse.

Obstacles aux frontières

- Procédures complexes et harcèlement aux postes frontaliers nationaux,
- Marchés séparés par les frontières nationales des pays côtiers,
- Nécessité de la vérification des procédures de dédouanement et l'inspection des diverses licences,
- Différences de langues et de pratiques commerciales.

Obstacles liés à la qualité des infrastructures de transport

- Médiocrité des conditions routières (route inappropriée pour l'usage prévu), le manque de routes à plusieurs voies et de routes de contournements, dangerosité des routes, présence de dos d'âne sur les artères, etc.,
- Détérioration des voies ferrées et des ponts, détérioration des installations des gares et des équipements de manutention de fret, absence de lignes ferroviaires homogènes,
- Faible retour sur investissement dans les infrastructures de transport en raison de la faible demande de trafic due à la structure industrielle, au style de vie et au niveau de revenu des populations de la sous-région.

Obstacles au niveau des passerelles internationales

- Concentration des ports internationaux, des aéroports internationaux et des ports secs de la sous-région dans les zones urbaines des grandes villes,
- Détérioration et manque d'espace dans les installations de passerelle existantes - la congestion du trafic devrait empirer avec l'extension des terminaux dans les installations de passerelle existantes et l'augmentation du trafic dans les zones urbaines. La motorisation de la sous-région devrait être achevée d'ici 2030,
- Nécessité de passer par des tronçons de routes congestionnés pour atteindre les installations de passerelle d'entrée: port et aéroport,
- Complication des procédures et nécessité d'une quantité importante de documents pour le commerce international.

Obstacles liés aux comportements et à la mentalité des personnes

- Harcèlement dans les corridors de transport,
- Manque de professionnalisme des expéditeurs et des transporteurs,
- Le non-respect des lois et règlements (surcharges, utilisation de véhicules défectueux, conduite dangereuse),
- Manque de connaissance du coût total du cycle de vie.

Importance des corridors internationaux

Les résultats de l'étude ont permis de relever le caractère indispensable des infrastructures routières qui composent les corridors internationaux en tant qu'infrastructures de base soutenant les mouvements dans la zone tout en formant de cadre de celle-ci. L'importance des corridors internationaux en tant qu'infrastructures essentielles de transport a été souligné relativement aux zones et pays enclavés de même que les pays dont les activités économiques dépendent des importations de biens courants.

La construction des infrastructures devra désormais rechercher la croissance des secteurs à forte croissance, l'intégration régionale et le commerce dans la sous-région. Un réseau de transport à grande vitesse devra également être construit dans la sous-région avec la mise à niveau graduelle des corridors de transport.

Questions à résoudre pour répondre à la demande de trafic à l'avenir

Si les climats politique et économique maintiennent une certaine stabilité à l'avenir, le volume de trafic dans ces pays devrait augmenter à un rythme annuel de 7,1%. Il peut augmenter à un taux annuel de 9% au Burkina Faso et en Côte d'Ivoire, où le trafic sur les artères existantes est limité par des infrastructures de mauvaise qualité. Si le volume du trafic augmente au rythme attendu, les volumes de trafic dans la sous-région devraient respectivement atteindre le double, soit 3,5 fois le volume actuel en 2025 et 2033.

En particulier, on s'attend à ce que le volume de trafic entre les Etats côtiers augmente également considérablement en fonction des progrès du libre-échange et de l'intégration régionale. En conséquence, l'importance des infrastructures routières devrait augmenter davantage.

Problèmes liés au revêtement des routes

Bien que les corridors routiers actuellement utilisés aient déjà été améliorés par des programmes de bitumage, l'on constate également que de nombreux tronçons routiers se dégradent considérablement. Il existe un certain nombre de tronçons mal entretenus le long des corridors dans les zones intérieures des pays côtiers ainsi que dans les zones transfrontalières, ce qui constitue des goulots d'étranglement au niveau de secteur logistique.

De plus, certaines sections de routes nécessitent une réhabilitation à grande échelle. Cette situation est plus récurrente au niveau des sections de routes mal entretenues dans les zones intérieures éloignées de la capitale. Les travaux de rénovation ou d'amélioration à grande échelle de ces sections de routes entravent la fluidité du trafic dans ces zones affectant l'efficacité du flux de trafic. Les corridors internationaux sont les seules voies fonctionnelles à l'heure actuelle permettant de relier les pays. Il est donc on ne peut plus important de les maintenir comme axes logistiques permanents à travers une gestion et une maintenance appropriées. La dégradation des conditions routières est principalement due aux causes suivantes: problèmes de drainage, manque de contrôle du poids, mauvaise qualité des matériaux de construction, mauvaise conception des routes et travaux de construction et manque d'entretien préventif.

(3) Conclusion

Les axes routiers internationaux qui forment les corridors de l'anneau de croissance se positionnent comme des infrastructures essentielles pour soutenir non seulement le transport en transit des ports internationaux, mais aussi les échanges et le commerce entre les pays enclavés et les pays côtiers. À l'heure actuelle, plusieurs axes routiers internationaux sur les corridors de l'anneau de croissance constituent les seules routes principales reliant les pays de la sous-région du CACAO. Toutefois, la projection de la demande de trafic estime que la réalisation de routes à deux ou quatre voies pourra aider à répondre à la demande de trafic actuelle à l'exception des zones urbaines. L'aménagement de routes à voies multiples sera nécessaire pour les sections routières reliant les capitales nationales ou les routes permettant de relier chaque capitale nationale aux grandes villes en fonction de l'augmentation de la demande de trafic. L'autre réseau routier sera développé avec deux voies. Dans ce cas, la section transversale de la route à deux voies proposée par l'UEMOA devrait être utilisée comme section transversale de base de la future construction de la route et la conception des chaussées et des ponts devra faire preuve d'une durabilité suffisante pour faire face au volume de flux attendu au niveau du trafic des camions poids-lourds. Il est extrêmement important de continuer l'entretien des routes de manière appropriée pour s'assurer qu'elles remplissent toujours leur fonction de voies de transport permanentes. La mise à niveau des fonctions d'infrastructure urbaine est une considération très importante dans le développement des corridors de l'anneau de croissance. Des mesures visant à accroître la capacité du trafic de certains tronçons de routes, telles que la construction de voies de contournement, de rocade extérieures, des viaducs, des tunnels et échangeurs au niveau des intersections, les voies de dépassement et les voies affectée au trafic lent devraient être prises et appliqués si nécessaires. Des emprises de voies considérables devraient être intégrées dans la phase de conception des routes pour un usage ultérieur en cas d'augmentation de la demande de trafic.

D'autre part, la connexion au sein des pays dans les directions est-ouest des zones intérieures n'a pas été très bien prise en compte. Cela pourrait être attribué au fait qu'un accent a été mis particulièrement sur le lien entre les portuaire et les zones intérieures et sur l'intégration sous-régionale physique recherchés jusqu'ici.

En ce qui concerne l'aménagement routier au niveau sous-régional dans le présent plan directeur du CACAO, il est essentiel de considérer le point de vue de la promotion de l'intégration économique sous-régionale en reliant physiquement les pays et régions voisins.

(4) Perspectives d'avenir pour le secteur routier dans la sous-région du CACAO

Etant donné que le PIB de la sous-région CACAO devrait continuer à croître de plus de 7% par an sur la base de l'augmentation de la population et de l'expansion constante de la production primaire, la demande de transport de fret moyen et long est prévue d'augmenter².

Cette demande de fret apparaîtrait non seulement dans le corridor économique côtier, mais aussi le long des grands corridors économiques nord-sud, car les activités économiques s'intensifieront dans ces corridors économiques.

Dans le même temps, on estime que les populations à revenu moyen augmenteront principalement dans les zones urbaines, ce qui entraînera une motorisation rapide, surtout dans les zones urbaines. Par conséquent, il deviendra beaucoup plus difficile de traverser les zones urbaines le long du corridor côtier et des principaux corridors nord-sud.

(5) Objectifs du secteur routier dans la sous-région du CACAO

En considérant la vision future et les problèmes identifiés pour la sous-région du CACAO, les problèmes et objectifs de développement routier sont identifiés, comme suit:

1) Objectif 1

Mettre en place un réseau routier qui définisse le cadre des corridors de l'anneau de croissance et contribue à l'intégration économique sous-régionale et aux échanges économiques sous-régionaux

2) Objectif 2

Réaliser un réseau routier qui forme un réseau d'intégration spatiale sous-régionale reliant les zones métropolitaines et les villes, et améliore la fonction de passerelle du corridor côtier, pour stimuler la croissance économique et améliorer l'efficacité des activités productives des secteurs économiques.

3) Objectif 3

Réalisation d'un réseau routier qui facilite les échanges des biens et les mouvements des personnes dans les directions est-ouest dans les zones intérieures à partir des corridors centraux de directions nord-sud dans chaque pays

4) Objectif 4

Etablir un réseau routier pour améliorer les conditions d'accessibilité entre les zones dotées de potentielles de production des secteurs économiques et les principaux marchés

5) Objectif 5

Etablir un réseau routier favorable à un trafic fluide et un transport sûr.

(6) Stratégies de base du secteur routier dans la sous-région du CACAO

Les dix stratégies de base suivantes axées sur le développement routier ont été définies pour atteindre les objectifs de développement de celui-ci. Les mesures visant la mise en œuvre de chaque stratégie sont également décrites ci-dessous. Les stratégies de développement routier pour chaque pays de la sous-région du CACAO seront définies en fonction de ces stratégies de base.

² Voir le chapitre 6 pour le futur cadre socio-économique de la sous-région du CACAO.

1) Stratégies 1 et 2

Stratégie 1

Relativement aux corridors centraux des différents pays devant servir d'axes de développement, leur "réhabilitation" et "mise à niveau" devraient être effectuées pour leur permettre de fournir un service de transport à grande vitesse.

Stratégie 2

La "réhabilitation" et la "mise à niveau" des routes qui composent les corridors secondaires Nord-Sud, complétant les corridors de l'anneau de croissance, devraient être effectuées afin de favoriser une connectivité des zones côtières avec les zones intérieures et les pays enclavés.

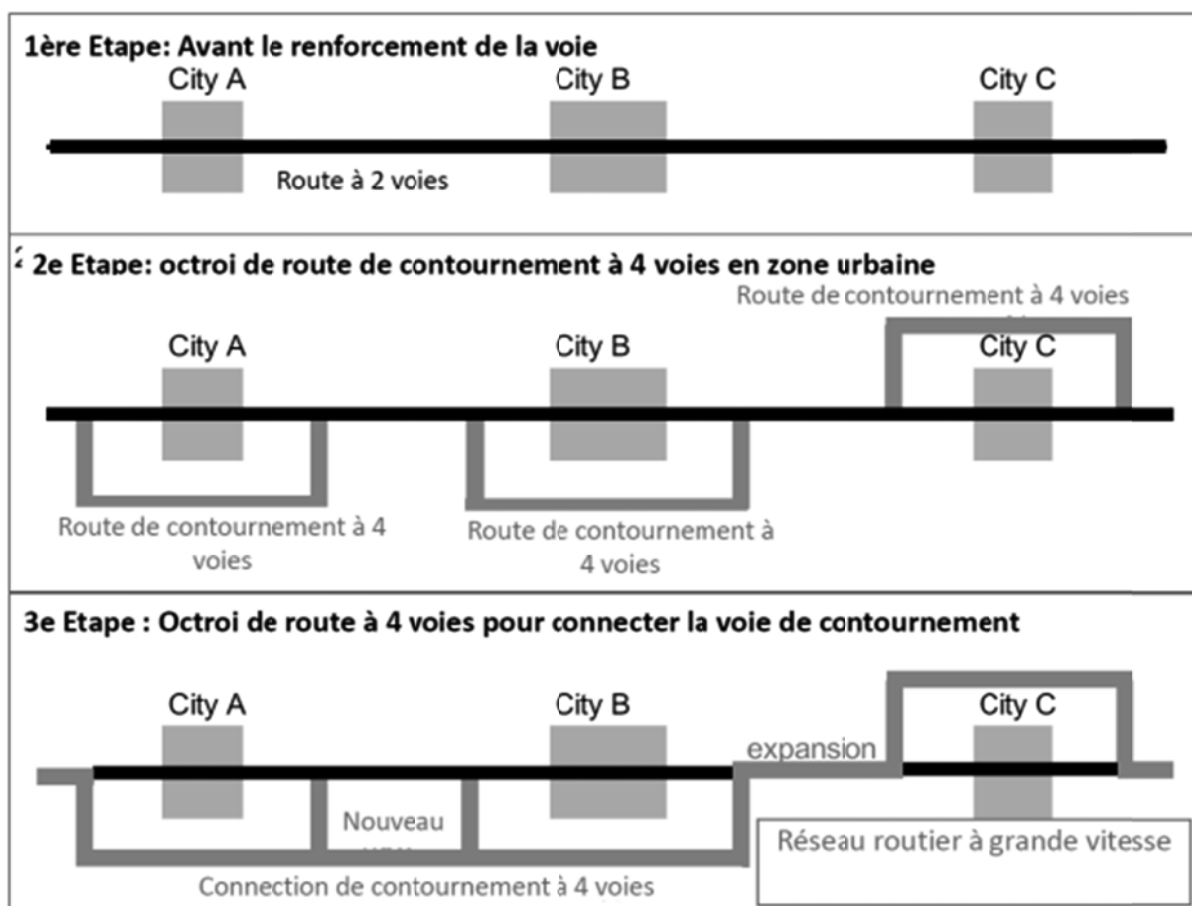
Explication supplémentaire concernant les stratégies 1 et 2

Il faudrait promouvoir la "réhabilitation" et la "modernisation" des routes composant les corridors centraux et les corridors secondaires, qui devraient servir d'axes de développement des corridors de l'anneau de croissance. Les routes de ces axes de développement joueront un rôle important dans les échanges commerciaux et les mouvements de personnes dans la sous-région. En tant que tels, ces routes devraient être convenablement aménagées pour fournir un service de transport à grande vitesse de manière durable et efficace. De plus, en ce qui concerne les corridors parallèles aux chemins de fer, des efforts devraient être engagés pour mettre en place un système de transport multimodal par l'amélioration de la connectivité avec les gares ferroviaires.

Pour la fourniture d'un service de transport à grande vitesse, ces routes devraient être développées dans le but de permettre aux véhicules de circuler à environ 100 km / h ou plus sur celles-ci. Plus précisément, le développement des autoroutes devrait être envisagé notamment la conversion des routes nationales en autoroutes à grande vitesse, l'introduction de voies doubles et le développement de voies de contournements interurbaines.

L'on devrait également privilégier le développement des autoroutes distinctes des routes ordinaires au niveau des sections de voies entre les grandes villes qui sont censées enregistrer une forte concentration du trafic. Pour les tronçons dont la réalisation présente des contraintes budgétaires et des contraintes de capacité, un certain niveau d'aménagement pourrait être effectué incluant la conversion partielle des routes actuelles en autoroutes, l'introduction de routes à deux voies et le développement de voies de contournement.

La création d'un environnement contribuant à la durabilité de l'utilisation de ce types de routes est assurée par l'application de structures de terrassement, de chaussées et de ponts qui peuvent résister aux volumes accrus de la demande en transport et au trafic des véhicules lourds. En outre, un entretien régulier de ces routes est également essentiel à leur durabilité. Pour ces grandes routes, il faudra éviter toute suspension du trafic et toute détérioration des services durables causés par les dommages routiers.



Source: Equipe d'Etude de la JICA

Figure 7.3.14 Concept de développement graduel des routes générales en voies à grande vitesse

Proposition de méthodes de conception et de construction de routes facilitant leur “réhabilitation” et leur “mise à niveau”

Les interruptions du trafic sur les grands corridors dues aux défaillances de la chaussée causées par le flux des poids lourds pourraient entraîner non seulement des pertes économiques mais aussi des accidents de la circulation. Par conséquent, les grandes routes de corridors devraient être développées par des méthodes de conception et de construction efficaces pour permettre aux véhicules lourds de circuler sans interruption. Les mesures proposées pour la conception et la construction des futurs grands corridors sont les suivantes.

La suppression de camions surchargés dans ces zones cibles semble impossible. Les valeurs ESAL de la charge de conception varieront directement avec la quatrième puissance du rapport de charge de roue unique à une charge standard de 18kips. Dans un tel cas, les estimations de conception des charges de trafic s'étendant sur dix ans pourraient précocement être réalisées en une année avec le trafic des camions surchargés. Par conséquent, l'état des camions surchargés devra être étudié et reflété dans la conception.

Les corridors principaux devront être réalisés avec des structures durables telles que la chaussée en béton asphalté ou la chaussée en béton, car le traitement de surface (DBST ou SBST) n'est pas durable. Les revêtements en béton bitumineux ou les revêtements en béton sont également avantageux en termes de coûts de maintenance.

Les nids-de-poule, les ornières et les enfoncements de chaussée pourraient émaner du choix des matériaux utilisés pour la construction de même que du volume et de la méthode de mélange du béton bitumineux. D'où la nécessité d'accorder une attention particulière dans le choix de même que dans la détermination du volume des matériaux utilisés. Le type d'asphalte pouvant résister aux nids-de-poule, aux ornières et à l'enfoncement de chaussée devra également être pris en considération.

La construction de nouvelles routes nécessite des contrôles de haute qualité tels que l'évaluation de la couche de fondation qui permet de déterminer l'épaisseur du revêtement, le remplacement des matériaux inadéquats et les mesures à appliquer relativement à l'eau de source. Par conséquent, en cas de développement de corridors importants, l'on devra s'atteler à sélectionner des entrepreneurs locaux ou des entrepreneurs étrangers disposant d'une technologie de pointe et d'équipements sophistiqués sur la base de certains critères de présélection pointus.

Le contrôle de qualité pour la stabilisation du ciment est très difficile. Par conséquent, la sélection des entrepreneurs devra se limiter aux entrepreneurs locaux ou étrangers expérimentés. Cette méthode ne doit pas être utilisée pour la couche de base pour éviter le glissement du béton bitumineux. La couche de base doit être construite avec des matériaux granulaires pour assurer le frottement du béton bitumineux. La couche de base granulaire peut également atténuer l'impact des charges de circulation sur les matériaux consolidés à base de ciment.

Mesures envisageables pour les stratégies 1 et 2

- Développement routier avec revêtement en béton bitumineux capable de supporter le trafic des véhicules lourds
- Renforcement ou remplacement des vieux anciens et introduction de routes à deux voies
- Introduction de routes à deux voies à des sections, telles que les sections interurbaines où une forte demande en transport est attendue
- Développement d'autoroutes entre les grandes villes
- Développement de voies de contournement et de routes circulaires (routes périphériques)
- Conversion des principales intersections en viaducs
- Installation des arrêts de bus et de gares de camions

2) Stratégies 3, 4 et 5

Stratégie 3

Le développement d'un réseau autoroutier formant la bande côtière de croissance entre Abidjan et Lagos devrait être lancé à partir des sections prioritaires sélectionnées afin de promouvoir l'intégration économique et spatiale sous-régionale. Etant donné que le développement de toutes les sections de l'autoroute entre Abidjan et Lagos pourraient prendre énormément de temps, l'entretien et la réhabilitation des routes existantes devraient être effectués pour améliorer le niveau de service.

Stratégie 4

Afin de répondre à la demande croissante de transport, un réseau routier circulaire devrait être développé dans les régions métropolitaines du sud qui serviront de nœuds des corridors de la l'anneau de croissance pour favoriser la circulation fluide et l'expansion des zones urbaines. En outre, il conviendra de promouvoir des mesures visant à mettre en place un système de trafic intelligent qui pourra contribuer à améliorer la fonctionnalité des infrastructures routières.

Stratégie 5

L'accessibilité au réseau autoroutier (corridors de l'anneau de croissance) du port international et de l'aéroport international situés dans la bande côtière de croissance devrait être améliorée afin d'établir une structure de transport efficace.

Explication supplémentaire concernant les stratégies 3, 4 et 5

Un réseau autoroutier devrait être mis en place pour former un corridor régional reliant les zones métropolitaines telles qu'Abidjan, Accra, Lomé, Cotonou et Lagos, qui servent de points focaux pour la croissance économique le long des corridors de l'anneau de croissance. En outre, il conviendra de renforcer les voies interurbaines et locales qui soutiennent le trafic quotidien entre les villes voisines. L'établissement d'un réseau à plusieurs niveaux constitué d'un réseau de corridors

couvrant une grande zone par le développement des autoroutes et l'établissement de réseaux routiers interurbains et locaux par le renforcement des routes ordinaires permettront d'impulser un flux significatif des biens et des personnes dans les zones côtières. Ce qui aura pour effet d'attirer les investissements dans la bande côtière tout en soutenant la croissance économique.

Les zones métropolitaines situées le long du couloir côtier ont une fonction de passerelle internationale car elles disposent de portuaires et d'aéroports internationaux. Pour améliorer la compétitivité internationale de ces zones, il conviendra de promouvoir l'amélioration et la rénovation du trafic urbain, ainsi que l'amélioration des voies d'accès du trafic des portuaires et des aéroports des zones urbaines. Plus spécifiquement, des efforts devraient être engagés dans le développement d'un réseau routier circulaire et la mise en place d'un système de trafic intelligent qui contribueront à l'amélioration de la mobilité.

Par ailleurs, étant donné que les zones métropolitaines constituent les nœuds des corridors de l'anneau de croissance, il sera nécessaire de promouvoir l'établissement d'un réseau routier fluide reliant les "corridors de transport Nord-Sud et le corridor de transport côtier Est-Ouest" et les "ports/aéroports et les principaux corridors de transport". Un afflux continu des populations et une expansion de l'utilisation des terres sont attendus dans les régions métropolitaines. Par conséquent, il est nécessaire d'initier l'établissement de réseaux routiers et l'induction de l'utilisation rationnelle du sol dès que possible pour éviter la paralysie des fonctions urbaines et des fonctions de nœud de corridors de ces zones.

Mesures envisageables pour les stratégies 3, 4, 5

- Développement d'une autoroute à 6 voies (autoroute Lagos-Abidjan)
- Développement d'autoroutes dans les métropoles et les villes
- Développement routier avec revêtement en béton bitumineux capable de supporter le trafic de véhicules lourds
- Renforcement ou remplacement des vieux ponts et introduction de routes à deux voies
- Introduction de routes à deux voies à certaines sections, telles que les sections interurbaines où de fortes demandes en transport sont attendues
- Développement de voies de contournement et de routes circulaires (routes périphériques)
- Conversion des principales intersections en viaducs
- Installation des arrêts de bus et gares de camions
- Développement des routes d'accès aux aéroports
- Développement de voies d'accès portuaires
- Introduction de l'ETC au réseau autoroutier
- Introduction du système STI dans les villes

3) Stratégies 6 et 7

Stratégie 6

Il faudrait améliorer les routes reliant les grands centres urbains des corridors de transport centraux aux centres urbains où sont présentes les activités des populations des zones intérieures.

Stratégie 7

L'on devra promouvoir le revêtement des voies et la construction de ponts pour faciliter l'accès à partir des corridors Nord-Sud et des routes reliant les villages et les plantations.

Explication supplémentaire concernant les stratégies 6 et 7

Afin d'encourager et soutenir le développement des zones intérieures, il conviendra de promouvoir le développement des routes pour améliorer l'accessibilité des principaux corridors de transport à partir des zones intérieures. Plus précisément, il sera opportun de promouvoir le développement de routes reliant les villes servant de base aux activités des populations situées entre les corridors de

transport centraux afin d'améliorer l'accessibilité de ces corridors (routes/chemins de fer), des aéroports ruraux et des villes centrales situées sur le corridor de transport Nord-Sud. Les services urbains des villes centrales devraient être améliorés.

Des efforts devraient également être déployés pour bitumer les routes villageoises et construire des ponts pour permettre l'accès à partir du corridor de transport Nord-Sud et relier les routes et plantations villageoises situées le long de ces corridors dans le but de favoriser un trafic fluide des véhicules, des autobus et des camions même en période de pluies.

Mesures envisageables pour les stratégies 6 et 7

- Au niveau des sections où les routes de liaisons devront être transformées en routes à deux voies, les mesures suivantes devront être mises en œuvre:
- Revêtement de routes avec du béton bitumeux
- Réhabilitation
- Renforcement ou remplacement des vieux ponts
- Elargissement des sections traversant les villes ou la réalisation de voies de contournement
- Développement de routes d'accès aux aéroports ruraux
- Développement de voies de rabattement (revêtement simple, construction de ponts)

4) Stratégie 8

Stratégie 8

Il conviendra de renforcer les routes d'accès reliant les grandes zones de développement aux zones/villes métropolitaines et aux portuaires internationaux.

Explication supplémentaire concernant la stratégie 8

Le développement des routes devrait être encouragé pour faciliter le développement et soutenir les activités des zones à fort potentiel de développement. Plus spécifiquement, l'aménagement routier devrait être mis en œuvre pour contribuer à l'amélioration de l'accès aux marchés, tels que les zones industrielles, les zones de développement agricole à grande échelle, les zones de développement minier et les zones touristiques ainsi que l'amélioration de l'environnement d'approvisionnement en matières premières. L'aménagement routier en temps opportun devrait être effectué en tenant compte de l'échéancier du plan de développement. Un tel développement devrait également fortement soutenir la création de chaînes d'approvisionnement au niveau de la sous-région ouest-africaine.

Mesures envisageables pour la stratégie 8

- Développement de routes d'accès aux grands axes routiers (revêtement bitumeux)
- Développement de routes d'accès aux grands axes routiers (construction de ponts)
- Développement de routes d'accès aux gares de fret ferroviaire
- Développement de routes d'accès aux principales bases logistiques (centre logistique, marché, etc.)
- Développement routier dans les zones de développement

5) Stratégies 9 et 10

Stratégie 9

Le développement des installations routières auxiliaires devrait être encouragé pour assurer une utilisation efficace et sûre des routes après leur réalisation.

Stratégie 10

Le renforcement de la fonction d'administration des routes devrait être encouragé.

Explication supplémentaire concernant les stratégies 9 et 10

Les mesures visant à développer l'environnement routier pour une utilisation efficace des infrastructures routières existantes et celles prévues dans l'avenir devraient être mises en œuvre. Plus précisément, il conviendra de promouvoir l'installation de dispositifs de sécurité routière pour la prévention des accidents de la circulation, l'introduction de mesures STI, y compris le système de contrôle du trafic et le système avancé de signalisation dans les zones urbaines, et l'installation de panneaux de signalisation sur les principaux corridors de transport.

Afin d'assurer un environnement routier durable, il conviendra également de renforcer les fonctions administratives relatives à la planification, à la conception, à la construction et à l'entretien des routes. Pour le partage d'informations sur l'état de développement des principaux corridors de transport dans chaque pays et au niveau de la Commission de l'UEMOA, une base de données commune devrait être établie et gérée de manière efficace et efficiente.

Des programmes de formation devraient être mise en œuvre et la réglementation relative aux surcharges devraient être renforcée pour éviter les surcharges et faciliter la sécurité au volant des camions. En outre, les corridors de transport à développer devraient constituer des voies logistiques majeures. Par conséquent, une structure routière capable de répondre à l'augmentation du volume des conteneurs maritimes et à la surcharge des camions devrait être introduite dans la réalisation de ces routes où un fort flux de camions surchargés est attendu.

Proposition de travaux de maintenance

Lors des visites de sites effectuées au niveau des principaux corridors de transport dans trois pays, l'on a relevé des nids-de-poule, des ornières et des enfoncements de chaussées non réparés. Les réparations et les travaux d'entretien précoces peuvent réduire les coûts d'entretien et prolonger la période de service des routes. Toutefois, l'entretien périodique est tout aussi indispensable pour une durabilité de l'ouvrage.

Un contrat d'entretien routier basé sur la performance et sur l'ampleur des fossées ou la nature des modes de transport, adopté dans certains pays africains, pourrait être envisagé à l'avenir.

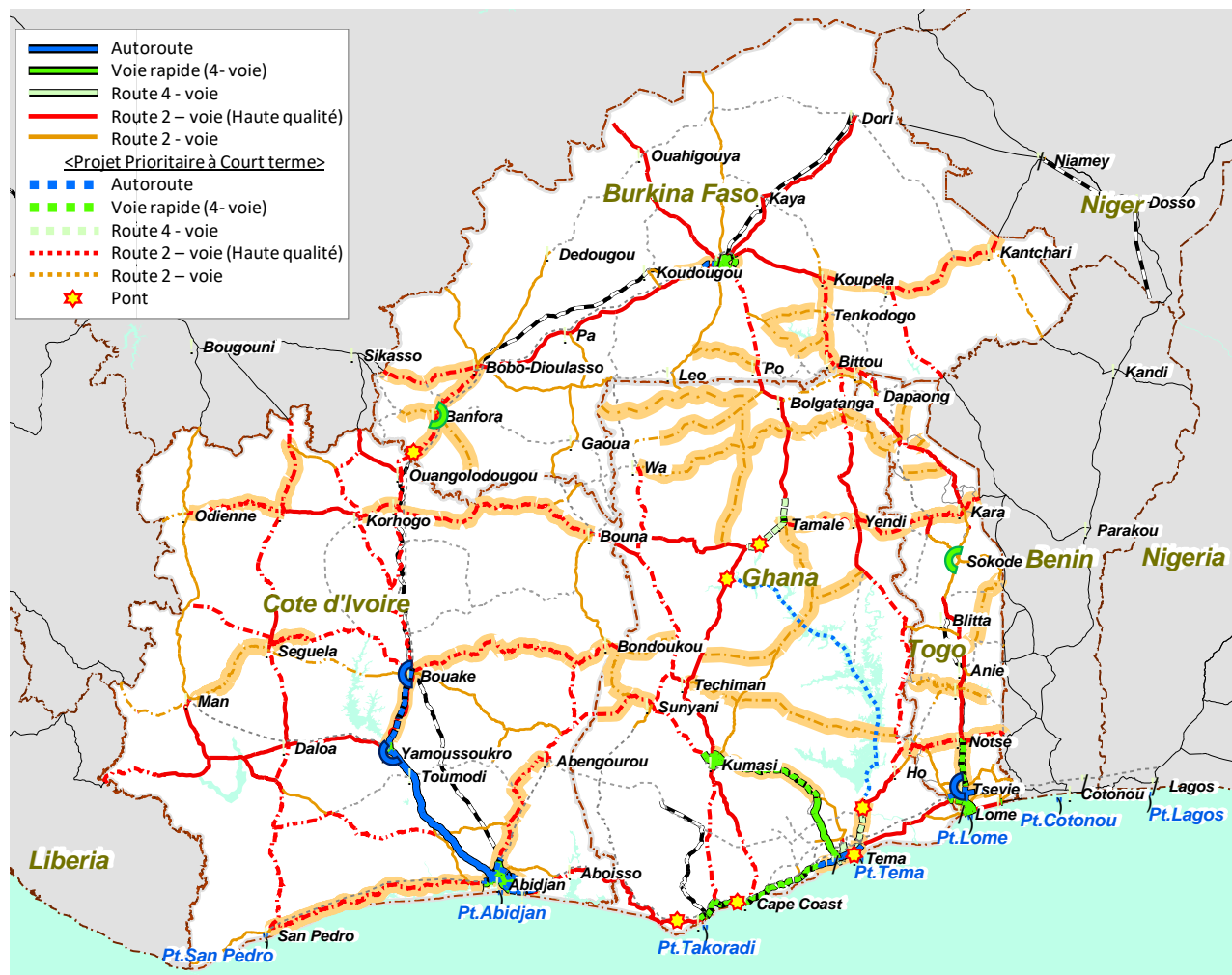
Mesures envisageables pour les stratégies 9 et 10

- Mise en œuvre de mesures de sécurité routière
- Mise en place du système STI (système de contrôle de la circulation, système avancé de signalisation routière, système d'information sur la circulation, etc.
- Renforcement des fonctions administratives concernant la planification, la conception, la construction et l'entretien des routes
- Renforcement des capacités de maintenance (capacités de planification de l'entretien, d'équipement, de budgétisation)
- Introduction du système de contrôle de la charge à l'essieu et renforcement de son application
- Formation des entreprises de camionnage pour améliorer les capacités de transport sûr et se conformer aux règlements

(7) Projets prioritaires du secteur routier dans la sous-région du CACAO

Pour réaliser le futur réseau routier, le programme de développement routier est formulé comme suit

1) Projets prioritaires devant être réalisés entre 2017 et 2025



Source: Equipe d'Etude de la JICA

Figure 7.3.15 Projet de routes prioritaires à court terme

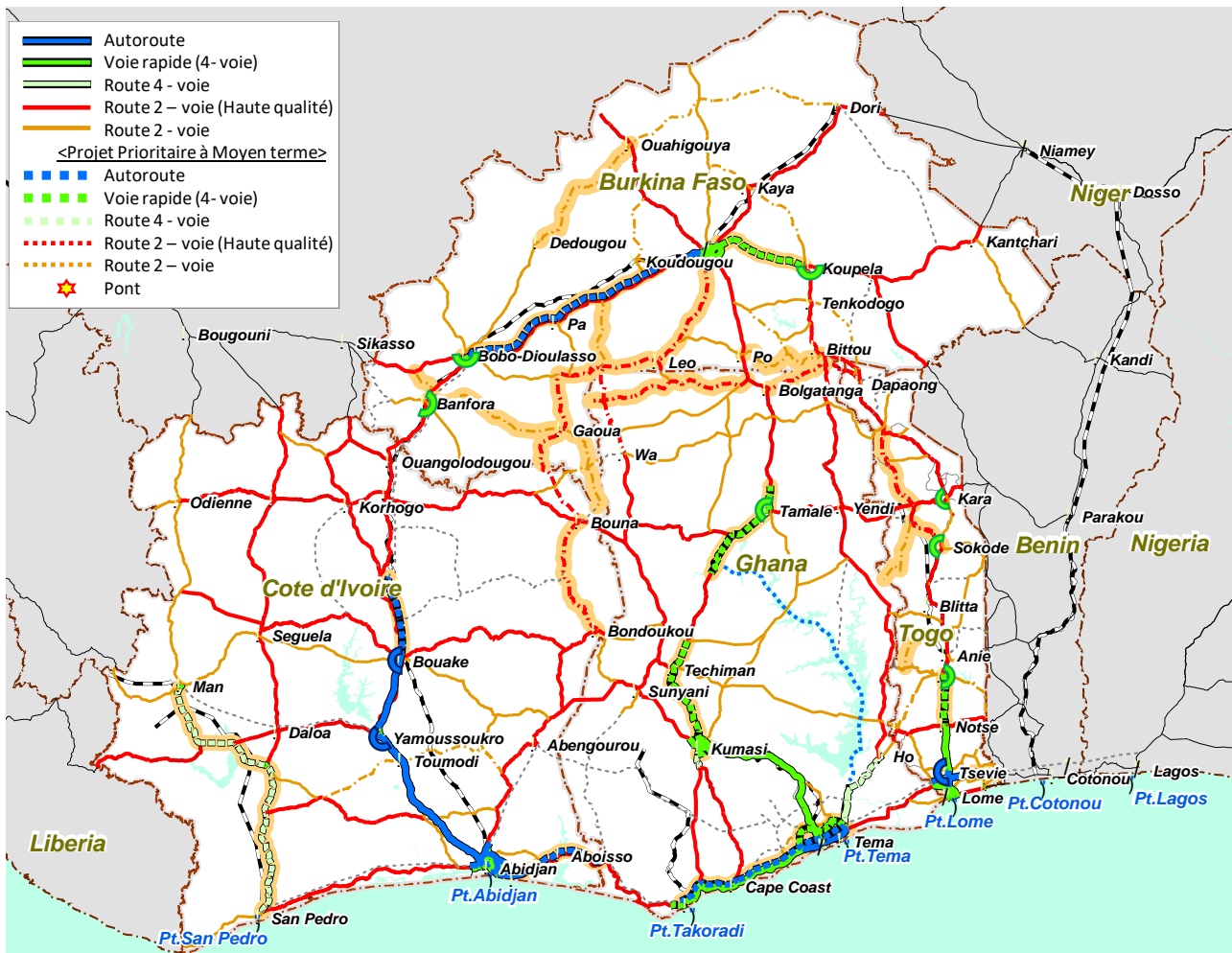
Tableau 7.3.3 Projets de routes prioritaires à court terme

Nom du projet prioritaire		No. voies	Longueur
Burkina Faso			
BF-S-1	Aménagement et bitumage de la route (R21) entre Banfora et Douna	2	42 km
BF-S-2	Amélioration de la route (N17) reliant les N5 et N16 (Guiba - Garango)	2	87 km
BF-S-3	Amélioration des routes (R9 et N29) reliant les N16 et N17 pour un meilleur accès à Bagrépole	2	105 km
BF-S-4	Amélioration de la route (N25) reliant les N5 et N6 (entre Pô et Nébou)	2	89 km
BF-S-5	Amélioration de la route entre Banfora et Mangodara	2	50 km
BF-S-6	Élargissement de la voie périphérique intérieure (boulevard des Tensoba) de Ouagadougou	4	10 km
BF-S-7	Réhabilitation de la route nationale (N16) entre Koupéla et Cinkasée (frontière du Togo)	2	150 km
BF-S-8	Réhabilitation de la route nationale (N4) entre Koupéla et Kantchari (frontière du Niger)	2	265 km
BF-S-9	Construction d'une voie périphérique intérieure de Bobo-Dioulasso (section sud)	2	15 km
BF-S-10	Réhabilitation de la route nationale (N8) entre Bobo-Dioulasso et Koloko (frontière du Mali)	2	132 km
BF-S-11	Réhabilitation de la route nationale (N7) entre Bobo-Dioulasso et Niangoloko (frontière de la Côte d'Ivoire)	2	154 km
BF-S-12	Remplacement du pont de la Léraba pour la traversée de la frontière entre le Burkina Faso et la Côte d'Ivoire	2	- km
BF-S-13	Construction de la section Sud (entre N1 et N4) de la voie périphérique Ouagadougou (rocade sud)	4	60 km
BF-S-14	Construction d'une autoroute entre Ouagadougou et Koudougou	4	70 km

Nom du projet prioritaire		No. voies	Longueur
Côte d'Ivoire			
CI-S-1	Amélioration de la route entre Ferkessedougou et Bouna	2	287 km
CI-S-2	Amélioration de la route entre Bouaké et Bondoukou	2	250 km
CI-S-3	Amélioration de la route entre Boundiali et Odienné	2	134 km
CI-S-4	Amélioration de la route entre Tieningboué et Séguéla	2	120 km
CI-S-5	Amélioration de la route entre Séguéla et Man	2	135 km
CI-S-6	Amélioration des trois intersections par la construction de ponts routiers dans le Grand Abidjan	4	- km
CI-S-7	Construction d'une autoroute à quatre voies de la sortie est Cocody-Bonoua	4	35 km
CI-S-8	Construction d'une voie périphérique autoroutière à quatre voies Y4 : section Anyama - Cocody	4	16 km
CI-S-9	Construction d'une voie périphérique autoroutière à quatre voies Y4 : section Anyama - Attéguié	4	14 km
CI-S-10	Construction d'une voie périphérique autoroutière à quatre voies Y4 : section Cocody - Riviera 6	4	15 km
CI-S-11	Construction d'un sixième pont (qui fera partie de la voie périphérique Y4)	4	- km
CI-S-12	Construction d'une voie périphérique autoroutière à quatre voies Y4 : section Aerocité	4	10 km
CI-S-13	Construction d'une autoroute à quatre voies à la sortie-ouest (Songon)	4	12 km
CI-S-14	Réhabilitation de la route nationale entre Songon et San-Pédro	2	320 km
CI-S-15	Amélioration de l'intersection de Solibra par la construction de ponts routiers dans le Grand Abidjan	4	- km
CI-S-16	Construction d'une autoroute à quatre voies de la sortie nord (Anyama)	4	17 km
CI-S-17	Construction du pont Vridi-Bietry (pour un meilleur accès au port d'Abidjan)	4	- km
CI-S-18	Construction d'une rocade pour Yamoussoukro (qui fera partie de l'autoroute)	4	20 km
CI-S-19	Construction d'une autoroute à quatre voies entre Yamoussoukro et Bouaké	4	100 km
CI-S-20	Construction de la section ouest de la voie périphérique extérieure de Bouaké (qui fera partie de l'autoroute)	4	20 km
CI-S-21	Mise à niveau vers une route à quatre voies entre Anyama et Abengourou	4	214 km
CI-S-22	Mise à niveau vers une route à deux voies répondant aux normes élevées entre Boundiali - Tingréla	2	120 km
Ghana			
GH-S-1	Amélioration de la route inter-régionale entre Yawgu et Wa	2	400 km
GH-S-2	Amélioration de la route inter-régionale entre Navrongo et Fian	2	183 km
GH-S-3	Amélioration de la route inter-régionale entre Navrongo et Banusu	2	230 km
GH-S-4	Amélioration de la route inter-régionale entre Tamale et Makango	2	145 km
GH-S-5	Amélioration de la route inter-régionale entre Yeji et Kintampo	2	144 km
GH-S-6	Amélioration de la route inter-régionale entre Salaga et Bimbila	2	76 km
GH-S-7	Amélioration de la route inter-régionale entre Techiman et Agordeke	2	302 km
GH-S-8	Amélioration de la route inter-régionale entre Kpando-Torkor et Golokwati	2	18 km
GH-S-9	Amélioration de la route inter-régionale entre Berekum et Banda Nkwanta	2	166 km
GH-S-10	Construction de l'autoroute est-ouest dans le Grand Accra	6	20 km
GH-S-11	Remplacement du pont Ankobra (corridor côtier)	4	200 km
GH-S-12	Remplacement du pont Iture (corridor côtier)	4	60 km
GH-S-13	Élargissement jusqu'à six voies de l'autoroute Accra - Tema (corridor Abidjan - Lagos)	6	19 km
GH-S-14	Construction de l'autoroute entre Tema et Prampram (corridor Abidjan-Lagos)	6	15 km
GH-S-15	Projet d'élargissement à quatre voies de la route nationale N2 entre le rond-point de Tema et Atimpoku (corridor est)	4	60 km
GH-S-16	Amélioration de l'intersection de Tema par la construction de ponts routiers et passage souterrain	4	- km
GH-S-17	Construction d'une voie à grande vitesse sur la route nationale N1 entre Nkwakaw et Kumasi (corridor central) (poursuite de l'élargissement de la route Accra - Kumasi)	4	200 km
GH-S-18	Construction de la section nord-est de la voie périphérique extérieure du Grand Kumasi (corridor central)	4	25 km
GH-S-19	Élargissement à quatre voies de la route nationale N1 entre Tamale-Yaipe et Tamale-Savelugu (corridor central)	4	70 km
GH-S-20	Achèvement de la section nord-est de la voie périphérique intérieure à Tamale	4	4 km
GH-S-21	Remplacement du pont de Buiepe (corridor central)	4	250 km
GH-S-22	Remplacement du pont de Yapei (corridor central)	4	250 km
GH-S-23	Amélioration de la route nationale 11 entre Bolgatanga et Bawku	2	80 km
GH-S-24	Amélioration de la route nationale 13 entre Lawra et Navrongo	2	250 km
GH-S-25	Amélioration de la route régionale entre Tamale et la frontière avec le Togo (Nachemba)	2	70 km
GH-S-26	Amélioration de la route nationale entre Sunyani et la frontière avec la Côte d'Ivoire (Gonokron)	2	160 km
Togo			
TG-S-1	Amélioration des routes de Borgou-Mago, de Baouré et de Mogou-Gando-Namoni vers l'Agropole d'Oti	2	50 km
TG-S-2	Amélioration de la route de Tchitcho - Leon - Guerin-Kouka pour l'Agropole de Kara	2	50 km
TG-S-3	Amélioration de la route de Kambolé - Bila - Goubi - Bagou - Issati - Moretan - Nyamassila pour l'Agropole de Mono	2	50 km
TG-S-4	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	2	95 km
TG-S-5	Amélioration de la route entre Atakpamé et Nangbéto Dam	2	40 km
TG-S-6	Projet de construction de tronçons de l'autoroute Abidjan-Lagos dans le Grand Lomé	6	30 km
TG-S-7	Projet de construction de l'autoroute entre la rocade de Lomé et le nouvel aéroport international (y compris la rocade de Tsévié)	4	25 km
TG-S-8	Construction d'une route à grande vitesse à quatre voies entre Tsévié et Notsé	4	60 km
TG-S-9	Construction de la rocade de Sokodé comme tronçon d'une route à grande vitesse à quatre voies	4	10 km
TG-S-10	Projet de mise à niveau de la route est-ouest reliant Kara à Kétau à la frontière est (vers Parakou, Bénin) et à la frontière ouest (vers Yendi et Tamale, Ghana)	2	80 km
TG-S-11	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)	2	140 km
TG-S-12	Projets de construction de trois ponts sur la Route Nationale 1 pour renforcer le corridor Lomé-Ouagadougou	2	- km

Source: Equipe d'Etude de la JICA

2) Projets prioritaires à compléter entre 2026 et 2033



Source: Equipe d'Etude de la JICA

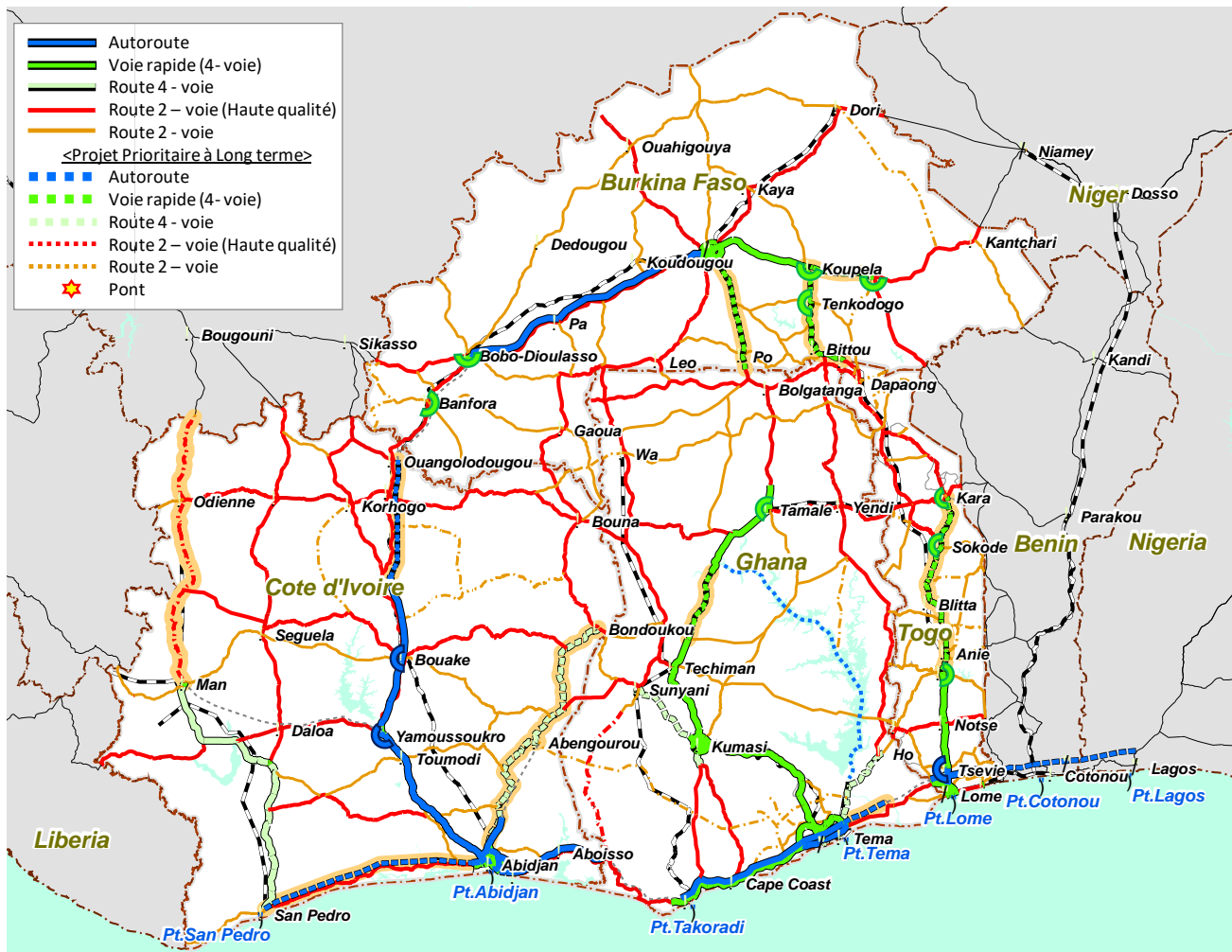
Figure 7.3.16 Projets de routes prioritaires à moyen terme

Tableau 7.3.4 Projets de routes prioritaires à moyen terme

Nom du projet prioritaire		No. voies	Longueur	
Burkina Faso				
BF-M-1	Amélioration de la route entre Dédougou et Ouahigouya en passant par Tougan pour atteindre la zone à potentiel agricole du Sourou	2	188	km
BF-M-2	Amélioration de la route reliant les N5 et N16 entre Pô et Fittou	2	119	km
BF-M-3	Amélioration de la route (N11) entre Orodara – Banfora – Gaoua – frontière ivoirienne	2	198	km
BF-M-4	Construction de la section sud (entre les N1 et N8) de la voie périphérique extérieure de Bobo-Dioulasso (rocade sud)	4	8	km
BF-M-5	Construction d'une autoroute entre Koudougou et Bobo-Dioulasso	4	55	km
BF-M-6	Construction d'une route à grande vitesse à quatre voies entre Ouagadougou et Koupéla	4	157	km
BF-M-7	Élargissement à deux voies de la route nationale N6 répondant aux normes élevées entre Ouagadougou et Léo	2	167	km
BF-M-8	Élargissement 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)	2	81	km
BF-M-9	Élargissement à deux voies de la route nationale N20 répondant aux normes élevées entre Ouessa et Hamile (vers Wa du Ghana)	2	104	km
BF-M-10	Élargissement à deux voies de la route nationale N2 répondant aux normes élevées entre Djipologo et Gatapoula (vers Bouna, Côte d'Ivoire)	2	142	km
Côte d'Ivoire				
CI-M-1	Projet de construction d'une autoroute à six voies entre Bonoua et la frontière Ghanéenne	6	105	km
CI-M-2	Projet de construction d'une autoroute entre Bouaké et Niakaramandougou	4	120	km
CI-M-3	Projet de mise à niveau de la route entre Bondoukou et Bouna	2	168	km
CI-M-4	Projet d'élargissement à quatre voies de la route entre Sar-Pédro et Man	4	400	km
Ghana				
GH-M-1	Construction d'une voie périphérique pour Sekondi-Takoradi comme tronçon de l'autoroute Abidjan-Lagos (corridor côtier)	4	20	km
GH-M-2	Construction de l'autoroute Abidjan-Lagos entre Accra (Kasoa) - Cape Coast	6	110	km
GH-M-3	Construction d'une section d'autoroute Abidjan-Lagos entre Cape Coast – Sekondi-Takoradi (corridor côtier)	6	70	km
GH-M-4	Construction d'une rocade périphérique pour le Grand Accra	6	108	km
GH-M-5	Construction d'une route à grande vitesse à quatre voies sur la route nationale N1 entre Buipe et Savelugu, y compris la rocade pour Tamale comme tronçon de la route à grande vitesse (corridor central)	4	30	km
GH-M-6	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)	4	180	km
GH-M-7	Mise à niveau de la route nationale N9 entre Tamale et Bimbila	2	100	km
GH-M-8	Modernisation de la route nationale 11 entre Bolgatanga et Bawku en direction de la route à 2 voies	2	80	km
GH-M-9	Modernisation de la route nationale 13 entre Lawra et Navrongo à la route à deux voies de grande qualité	2	250	km
GH-M-10	Construction of Greater Kumasi Outer Ring Road South-East Section	4	20	km
Togo				
TG-M-1	Amélioration de la route de Bassar – Mò – Tindjasse – frontière ouest avec le Ghana, en direction des zones à potentiel agricole dans la vallée de Mò de la région Centrale	2	110	km
TG-M-2	Projets d'amélioration de la route Nord-Sud entre Sokodé et Bassar	2	60	km
TG-M-3	Projets d'amélioration de la route Nord-Sud entre Kabou et Sansanné Mango	2	105	km
TG-M-4	Construction de la rocade de Kara comme tronçon d'une route à grande vitesse à quatre voies	4	10	km
TG-M-5	Construction d'une route à grande vitesse à quatre voies de Notsé à Atakpamé, y compris la rocade d'Atakpamé	4	65	km
TG-M-6	Projet de construction des tronçons Central et Est du Togo de l'autoroute Abidjan-Lagos	4	80	km
TG-M-7	Projets d'amélioration de la route entre Kougnonhou et Nyamassila pour les zones à potentiel agricole de la région du Plateau	2	80	km

Source: Equipe d'Etude de la JICA

Projets prioritaires devant être réalisés entre 2034 et 2040



Source: Equipe d'Etude de la JICA

Figure 7.3.17 Projets de routes prioritaires à long terme

Tableau 7.3.5 Projets de routes prioritaires à long terme

Nom du projet prioritaire		No. voies	Longueur
Burkina Faso			
BF-L-1	Mise à niveau vers une route à grande vitesse de 4 voies entre Koupéla et Cinkansé, incluant le contournement pour Koupéla (vers le Togo)	4	150 km
BF-L-2	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)	4	157 km
BF-L-3	Mise à niveau vers une route à grande vitesse de 4 voies entre Ouagadougou et Paga (vers Tamale)	2	166 km
Côte d'Ivoire			
CI-L-1	Construction d'un quatrième pont (Île Boulay) dans le Grand Abidjan	4	- km
CI-L-2	Construction d'une autoroute entre Abidjan et San-Pédro	4	300 km
CI-L-3	Construction d'une autoroute à quatre voies entre Niakaramandougou et Ouangolodougou	4	100 km
CI-L-4	Mise à niveau de la route entre Man – Odienné – frontière malienne	4	200 km
CI-L-5	Élargissement à quatre voies de la route entre Anyama et Bondoukou	4	400 km
Ghana			
GH-L-1	Construction de l'autoroute Abidjan-Lagos entre Prampram - Sogakope (corridor côtier)	6	65 km
GH-L-2	Construction d'une route à grande vitesse entre Kintampo et Buïpe (corridor central)	4	92 km
Togo			
TG-L-1	Projet de construction d'une route à grande vitesse à quatre voies d'Atakpamé à Kara, y compris la rocade de Kara	4	180 km

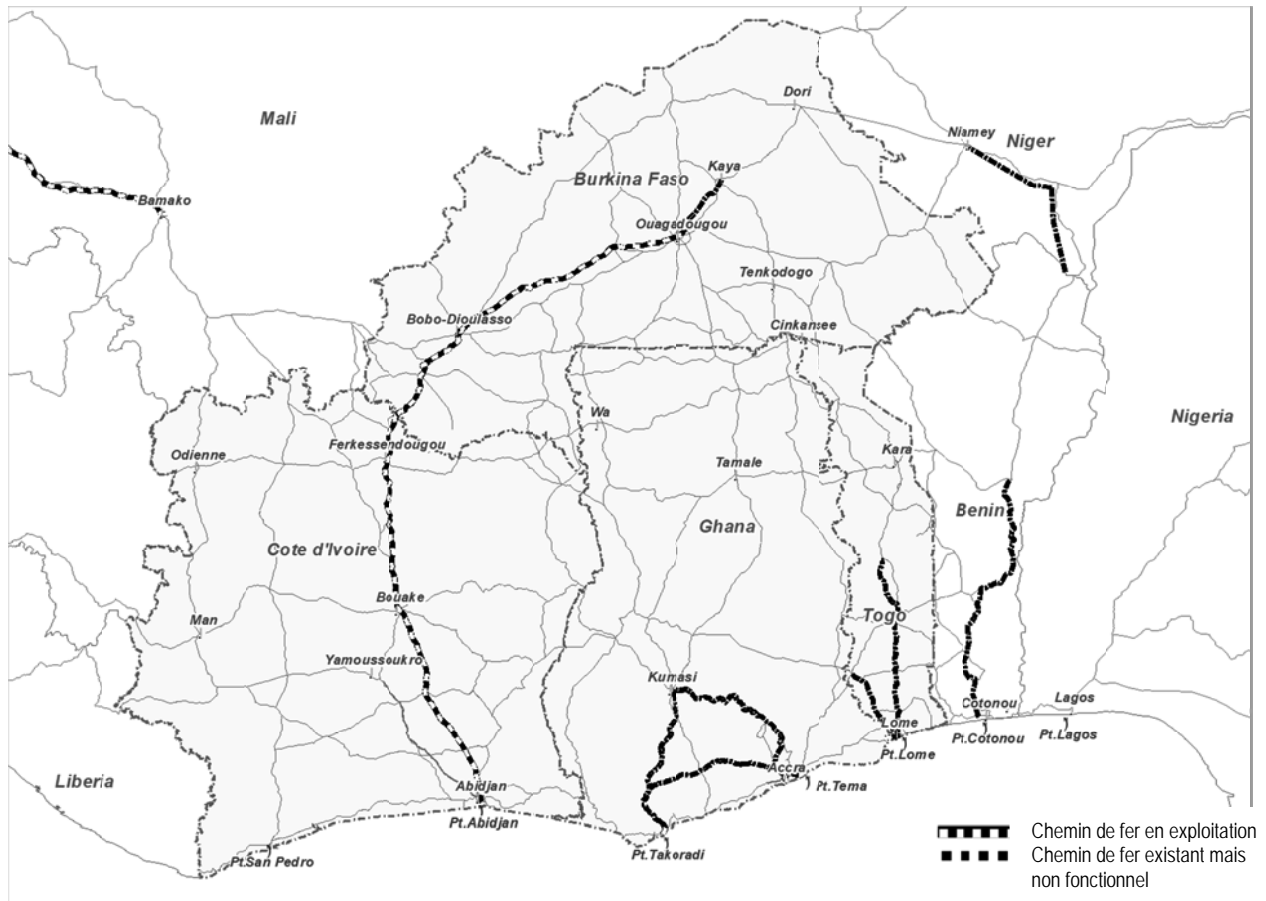
Source: Equipe d'Etude de la JICA

7.3.2 Stratégies de développement au niveau sous-régional du secteur ferroviaire

(1) Situation actuelle du secteur ferroviaire dans la sous-région du CACAO

Le rôle du transport ferroviaire dans l'amélioration de l'efficacité du transport de fret est prévu être davantage prépondérant au niveau de la sous-région du CACAO. Le ferroviaire actuel s'étend sur plus de 1 000 km du nord au sud.

La Figure 7.3.18 et le Tableau 7.3.6 montrent l'état actuel des infrastructures ferroviaires dans la sous-région. La ligne ferroviaire de 1.154 km de long reliant le port d'Abidjan à Ouagadougou est la seule ligne ferroviaire opérationnelle utilisée pour la distribution internationale de marchandises dans la sous-région du CACAO.



*le chemin de fer du Niger est une ligne nouvellement construite .

Source: Equipe d'Etude de la JICA sur la base de l'interview réalisé avec chaque gouvernement

Figure 7.3.18 Etat actuel des infrastructures ferroviaires dans la sous-région su CACAO

La ligne est exploitée et entretenue par la SITARAIL, filiale de Bolloré Africa Logistics. La SITARAIL exerce ses activités dans le cadre d'un contrat de concession datant de l'année 1995. Les organisations de gestion d'actifs sont notamment la SIPF (Société Ivoirienne de gestion du patrimoine ferroviaire) en Côte d'Ivoire et la SOPAFER-B (Société de gestion du patrimoine ferroviaire du Burkina Faso) qui sont des organismes gouvernementales relevant du Ministère en charge des Transports de ces deux pays. La ligne de ferroviaire est constituée d'une seule voie et présente un écartement d'un mètre (1.000mm) tout en n'étant pas électrifiée. La SITARAIL exploite la ligne avec 19 moteurs principaux fabriqués par GM et 947 wagons et 17 voitures fabriqués en Inde, en France et au Canada. Il existe trois à quatre services de fret par jour et trois services passagers par semaine depuis Abidjan vers Ouagadougou. Les horaires de transport des passagers et des services de fret d'Abidjan à Ouagadougou sont de 33 heures et 60 heures respectivement avec une vitesse moyenne des services passagers et fret de seulement 33 km/h et 19 km/h respectivement. Le volume de trafic annuel sur la ligne en 2014 était de seulement 800.000 tonnes, soit 680.000 tonnes dans les zones intérieures et 120.000 tonnes dans la direction opposée. Les produits pétroliers

représentaient 25% du trafic vers les régions intérieures. La SITARAIL a confié dans une interview qu'elle avait enregistré un bénéfice de 1583 millions FCFA de l'exploitation de la ligne ferroviaire en 2014.

Au Togo, il existait un service ferroviaire s'étendant sur environ 280 km de voie ferrée entre le port de Lomé et Blitta situés dans la partie centrale du pays. Toutefois, le service a été résilié. Le gouvernement du Togo mène actuellement une étude de faisabilité pour l'extension de la ligne de ferroviaire jusqu'à la frontière avec le Burkina Faso et pour la reprise des services, considérant qu'ils sont essentiels à l'amélioration de la fonction logistique dans le pays.

Tableau 7.3.6 Etat Actuel des Infrastructures Ferroviaires des Pays du CACAO

Pays	Ligne/Longueur	état de fonctionnement	Opérateur/ Organisation de gestion d'actifs
Côte d'Ivoire / Burkina Faso (Type de ferroviaire) -Longueur totale de la voie ferrée 1206km (106km fermés) -Une seule voie, -un mètre d'écartement (1.000mm), - Pas électrifiée	Abidjan-Ouagadougou 1154km (Total) - 638 km (CI) - 516 km (BF)	(Fret) 3-4 trains/jour, Temps de voyage : 60hr, Vitesse de voyage ;19km/hr. 800.000 tonnes/an (2014) (Passagers) 3 trains/semaines Tempe de voyage: 33hr. Vitesse de voyage : 33km/hr	(Opérateur) SITARAIL (Concessionnaire depuis 1995) (Organisation de gestion d'actifs) Côte d'Ivoire: Société Ivoirienne de gestion du patrimoine Ferroviaire (SIPF) Burkina Faso: Société de gestion du patrimoine ferroviaire du Burkina (SOPAFER-B)
	Ouagadougou-Kaya - 106km	*Pas de service entre Ouagadougou et Kaya	
Ghana (Type de ferroviaire) - Longueur totale de la voie ferrée construite 947 km (806km fermés) -Une seule voie -écartement étroit (1.067mm) - Pas électrifiée	Tema – Accra - 35km	(Passager) Un voyage aller et retour par jour	(Opérateur) Ghana Railway Company Limited (GRCL) (Organisation de gestion d'actifs) Ghana Railway Development Authority (GRDA)
	Accra – Nsawan (Ligne Est) - 40,5km	(Passager) Deux voyages aller et retour par jour	
	Takoradi - Nsuta (Ligne Ouest) - 65km	(Passager) Un voyage aller et retour par jour (Takoradi – Kojokrom) (Fret) pour le manganèse, Deux voyages aller et retour par jour (Takoradi –Nsuta)	
Togo (Type de ferroviaire) - Longueur totale de la voie ferrée construite 559 km (442km fermés) -Une seule voie -un mètre d'écartement (1.000mm), -pas électrifiée	Lomé – Blitta - 276km	Hors service (fermée en 2012)	M.M.Mining
	Lomé-Kpalimé - 119km	Hors service (fermée en 1996)	
	Lomé-Aneho - 47km	Hors service (fermée en 1986)	
	Lomé-Tabligo - 77km Lomé-Aflao (to Ghana) - 4km,	Pour le Clinker	Togo Rail
	Kpeme-Dagbati - 30km Kpeme-Aveta - 6km	Pour le Phosphate	SNPT

Source: Equipe d'Etude de la JICA sur la base de l'interview réalisé avec chaque gouvernement

(2) Questions liées au secteur ferroviaire dans la sous-région du CACAO

Dans la zone couverte par le CACAO, des chemins de fer d'une longueur totale de plus de 2 700 km ont été aménagés.

Etant donné que ces installations ferroviaires sont en très mauvais état en raison de leur détérioration occasionnée par le manque d'entretien et de réhabilitation appropriés, elles ne sont pas en mesure de fonctionner convenablement. Les éléments suivants soulignent leur état actuel et les problèmes majeurs liés à leur capacité de transport, qui ont été observés à travers les visites de sites et les entretiens réalisés avec les gouvernements centraux et les compagnies ferroviaires. Les questions identifiées sont les suivantes:

Un accident de déraillement de train et un accident d'effondrement de pont dû au vieillissement des infrastructures se sont produits sur la ligne de la SITARAIL en Côte d'Ivoire en 2016.

Les éléments ci-dessous constituent les questions liées au développement des chemins de fer dans la sous-région. La question prioritaire demeure l'amélioration du transport de fret en exploitant

pleinement les infrastructures ferroviaires existantes. De plus, la réalisation de nouvelles lignes de ferroviaire capables de contribuer à la promotion du développement industriel, y compris le développement minier, est nécessaire.

Tableau 7.3.7 Questions relatives au développement ferroviaire dans les pays du CACAO

<p>Questions communes relatives au fonctionnement de la ligne de ferroviaire</p> <ul style="list-style-type: none">• Vieillesse des voies ferrées, des infrastructures, des matériels roulants et des équipements,• Faible niveau des services de transport en termes de capacité de transport, de fréquence, de vitesse de déplacement, de fiabilité du temps et de confort,• Faible niveau des services de transit en termes de manutention du fret, de fonction de stockage, de procédures de documentation et d'absence de routes d'accès adéquates du terminal de transit aux artères de Ouagadougou• Faiblesse de l'organisme de réglementation gouvernemental relativement à la réglementation de la gestion et de l'exploitation des concessionnaires privés,• Peu d'efforts substantiels consacrés à la promotion du transport multimodal entre le transport ferroviaire et le transport par camion,• Manque de demande en transport favorisant la réhabilitation et la modernisation du ferroviaire et l'extension de nouvelles lignes.• Manque de fonds des secteurs public et privé.
<p>Questions liées au ferroviaire dans les zones urbaines et portuaires</p> <ul style="list-style-type: none">• Absence d'un réseau ferroviaire urbain ou d'un réseau pratique,• Faible niveau des services de transport en termes de capacité de transport, de fréquence, de vitesse de déplacement, de fiabilité du temps et de confort,• Vieillesse des voies ferrées, infrastructures des lignes de liaison au terminaux portuaires• Espace et fonction insuffisants pour le transit dans les zones portuaires ou pour le transit entre le ferroviaire et le transport par camion.• Développement intégré du ferroviaire avec les ports secs des zones intérieures.
<p>Questions liées au ferroviaire pour le développement du secteur minier</p> <ul style="list-style-type: none">• Absence de système de transport de marchandises reliant les zones potentielles de développement minier,• Investissement inactif des entreprises privées au développement du ferroviaire pour le transport des produits miniers.

Source: Equipe d'Etude de la JICA

1) Le réseau ferroviaire international est limité

A l'heure actuelle, le seul ferroviaire fonctionnant comme un corridor international est la ligne entre Abidjan et Ouagadougou. Bien que des lignes ferroviaires soient existants et exploitées au Ghana et au Togo, celles-ci ne sont utilisées que pour les besoins du transport intérieur des navetteurs ou pour le transport de produits miniers. Ces ligne restent de loin de fonctionner comme un mode logistique international. Le réseau ferroviaire est insuffisant en tant que mode de transport international.

2) Des lignes et systèmes ferroviaires détériorés

Les voies ferrées sont obsolètes tout en présentant des différences dans leur structure: l'écartement d'un mètre par exemple a été appliqué en Côte d'Ivoire, au Burkina Faso et au Togo. D'autre part, la structure du chemin fer au Ghana présente une toute autre caractéristique. La plupart de ces pistes ont été réalisés au début des années 1910 et 1970 et environ 40 à 100 ans se sont déjà écoulés. Par conséquent, ces voies ferroviaires et les installations ont connu un état de vieillissement significatif et ne sont pas en mesure de répondre aux besoins de transport. Leur capacité de transport est limitée en raison de la détérioration des wagons et de la faible capacité de ceux-ci. A cela s'ajoute la difficulté à obtenir des pièces de rechange en cas de dysfonctionnement, ce qui se traduit par une détérioration des engins affectant leur capacité de fonctionnement. Cette inefficacité est également causée par le fait qu'il est difficile de standardiser les locomotives et les wagons de marchandises qui présentent une grande diversité. Les besoins en transport ne sont pas satisfaits étant donné que les frets attendent pendant de longs moments au port d'Abidjan compte tenu de la rareté des wagons.

3) Faible niveau de service : Faible vitesse de déplacement et déraillements fréquents

En raison de la détérioration des voies ferrées, la vitesse de déplacement normale ne peut être atteinte et des accidents de déraillement se produisent fréquemment. Ce qui signifie que le niveau de service offert est très faible.

La vitesse de déplacement moyenne du transport de passagers le long de la section d'Abidjan-Ouagadougou est juste au-dessus de 30 km/h. Ce qui représente un niveau de service très

limité. Ce niveau de service n'est pas suffisant pour attirer les usagers comparativement aux services des autobus interurbains.

L'exploitation du ferroviaire utilise une seule voie entravant la fluidité du flux des cargaisons qui attendent pendant de longs moments pour être transportées. Il existe également des problèmes de sécurité, plus particulièrement les accidents de déraillement qui surviennent chaque année le long de la section Abidjan-Ouagadougou.

4) Importance du développement d'un système de transport multimodal et nécessité de l'établissement d'une coordination entre les pays du CACAO

À l'heure actuelle, le transport ferroviaire ne représente que 10% du transport terrestre (sur la base du tonnage) dans les pays du CACAO selon l'analyse basée sur les données douanières. Toutefois, sur le trajet entre Abidjan et Ouagadougou, sur lequel un service ferroviaire direct est fonctionnel, le ferroviaire présente un pourcentage beaucoup plus élevé, c'est-à-dire environ 50%, de la distribution physique. Bien que la qualité du service ferroviaire sur cette ligne soit loin du niveau escompté, elle est privilégiée parce qu'elle est légèrement moins onéreuse, plus sûre et plus fiable que le transport routier. Si la réduction du temps de déplacement, l'amélioration de la ponctualité et la réduction du coût du transport ferroviaire sont rendues possible grâce à l'augmentation de la capacité de transport des infrastructures ferroviaires, à la réhabilitation des lignes existantes et à la construction de nouvelles lignes ainsi qu'à l'augmentation de la capacité de manutention des portuaires et des ports secs, le pourcentage occupé par le ferroviaire au niveau du transport terrestre devrait davantage augmenter.

À l'avenir, la croissance économique devrait accroître le volume et la concentration du trafic général et celui des camions en particulier, dans les régions métropolitaines d'Abidjan et d'Accra où se trouvent les installations portuaires. Par conséquent, des mesures contre l'augmentation du trafic routier devront être prises dans ces zones. Le transport ferroviaire peut être utilisé comme une alternative pour réduire le trafic de camions. Afin de promouvoir le transfert modal vers les chemins de fer au niveau sous-régional, une coordination entre les gouvernements des quatre pays du CACAO sera requise pour la promotion et la réglementation de la normalisation des installations ferroviaires.

5) Construction de chemins de fer pour le développement des ressources minières et création d'un environnement favorable aux investissements dans le secteur ferroviaire

Les avantages du transport ferroviaire par rapport au transport routier résident dans sa capacité à faciliter le transport des marchandises sur longue distance à un faible coût tout en permettant de transporter des marchandises lourdes en grande quantité. De tels avantages pourraient être utilisés efficacement au niveau du transport des ressources minières. Le développement des mines nécessite la construction de voies ferroviaires. Une fois le ferroviaire construit, il peut également être utilisé pour le transport de marchandises générales et les services de transports de passagers.

(3) Perspectives d'avenir pour le secteur ferroviaire dans la sous-région du CACAO

Au niveau de la sous-région du CACAO, l'utilisation des chemins de fer est très essentielle pour l'amélioration de l'efficacité de la distribution du fret. La distance entre le port et la zone intérieure est de plus de 1 000 km. Les principales cargaisons sur la base du poids sont les produits pétroliers, les matériaux de construction comme le ciment et les cadres en acier, et les produits agricoles. Étant donné que le transport ferroviaire est plus adapté au transport de produits lourds et massifs, l'on pourrait affirmer que ce mode de transport est plus convenable au transport des cargaisons susmentionnées. À l'heure actuelle, même si le transport ferroviaire est principalement utilisé pour le transport de marchandises d'importation, selon la stratégie de développement régional de ce plan directeur, l'augmentation du volume de la production et du volume de la consommation régionale est attendue. Plus particulièrement 1) la promotion des exportations des secteurs traditionnels comme l'agriculture et l'industrie minière, et 2) l'exportation de cheptels bovins à partir des zones riches en produits d'élevage dans la partie nord du Burkina Faso vers les zones côtières sont mentionnés comme les secteurs économiques de croissance ciblant les marchés sous-régionaux des pays du CACAO.

Le chemin de fer devrait soutenir l'activation des secteurs économiques susmentionnés et la facilitation des échanges au niveau de la sous-région en fournissant un réseau de transport de masse très stable à des coûts plus raisonnables. L'objectif ultime du développement ferroviaire devrait être l'amélioration de la compétitivité globale et l'augmentation de la demande nationale (croissance économique locale) des quatre pays cibles. Compte tenu de l'état actuel, des problèmes et des approches du développement ferroviaire dans chaque pays, le profil idéal du réseau ferroviaire à long terme pour le développement durable des corridors de l'anneau de croissance a été défini comme décrit à la Figure 7.3.19.



Source: Equipe d'Etude de la JICA

Figure 7.3.19 Réseau Ferroviaire sur le Long Terme dans la Sous-Région du CACAO

(4) Objectifs du secteur ferroviaire dans la sous-région du CACAO

Compte tenu des objectifs de développement et des stratégies de développement des corridors pour l'anneau de croissance, de l'état actuel et des problèmes du réseau ferroviaire, les objectifs de développement ferroviaire qui devraient être atteints relativement aux stratégies de développement régional pour faciliter le développement des corridors de l'anneau de croissance sont définis comme suit.

1) Objectif 1

Fournir un nouveau mode de transport qui puisse contribuer à la facilitation des échanges au niveau des secteurs économiques en croissance en ciblant le marché sous-régional et l'intégration sous-régionale.

2) Objectif 2

Etablir un système de transport multimodal (transport par chemin de fer et transport routier) entre les ports et les zones intérieures afin de réduire les problèmes liés à l'augmentation du trafic sur les routes.

3) Objectif 3

Améliorer les services de transport de fret ferroviaire non seulement pour fournir des services de transport plus économiques, plus rapides et plus sûrs, mais aussi pour fournir un plus grand volume de services de transport de marchandises sur longue distance. Cela pourrait conduire à l'amélioration de l'environnement de la concurrence entre les corridors des pays du CACAO, ainsi que dans la sous-région de la CEDEAO.

4) Objectif 4

Fournir de nouvelles lignes de chemin de fer et moderniser le réseau ferroviaire pour les services de transport de passagers non seulement pour offrir des services moins coûteux, plus rapides et plus confortables, mais aussi pour fournir un plus grand volume de services de transport de passagers sur longue distance de même qu'un plus grand volume de déplacements de passagers dans les zones urbaines en réponse à l'urbanisation galopante et l'amélioration de l'accès aux aéroports.

5) Objectif 5

Soutenir l'utilisation des potentiels de développement tels que le potentiel minier en tant que secteurs économiques de croissance dans la sous-région par des liaisons avec les portuaires.

(5) Stratégies de base du secteur ferroviaire dans la sous-région du CACAO

Afin d'atteindre les objectifs de développement du réseau ferroviaire, les cinq stratégies de base suivantes orientées vers le développement commun du secteur ferroviaire sont définies comme suit:

1) Stratégie 1

Promotion de la réhabilitation du chemin de fer existant pour une utilisation efficace des actifs existants, l'amélioration du niveau de service, l'augmentation du nombre de passagers et du volume de manutention des cargaisons

2) Stratégie 2

Renforcement de la fonction de transport multimodal entre le transport routier, le transport ferroviaire et le transport aérien par la construction de ports secs multimodaux et de terminaux ferroviaires (pour relier le transport ferroviaire et le transport par camion) aux points stratégiques et en fournissant des voies d'accès à partir des terminaux ferroviaires aux voies artérielles (corridors internationaux)

3) Stratégie 3

Promotion des investissements pour la réhabilitation des lignes ferroviaires existantes et la construction de nouvelles lignes ferroviaires reliant les zones dotées de potentiels de développement principalement pour le développement des activités minières

4) Stratégie 4

Renforcement de l'accès aux portuaires et aux zones industrielles par la construction ou la réhabilitation de voies ferrées dans les zones portuaires pour l'extension des quais et des terminaux à conteneurs en coordination avec les autorités portuaires

5) Stratégie 5

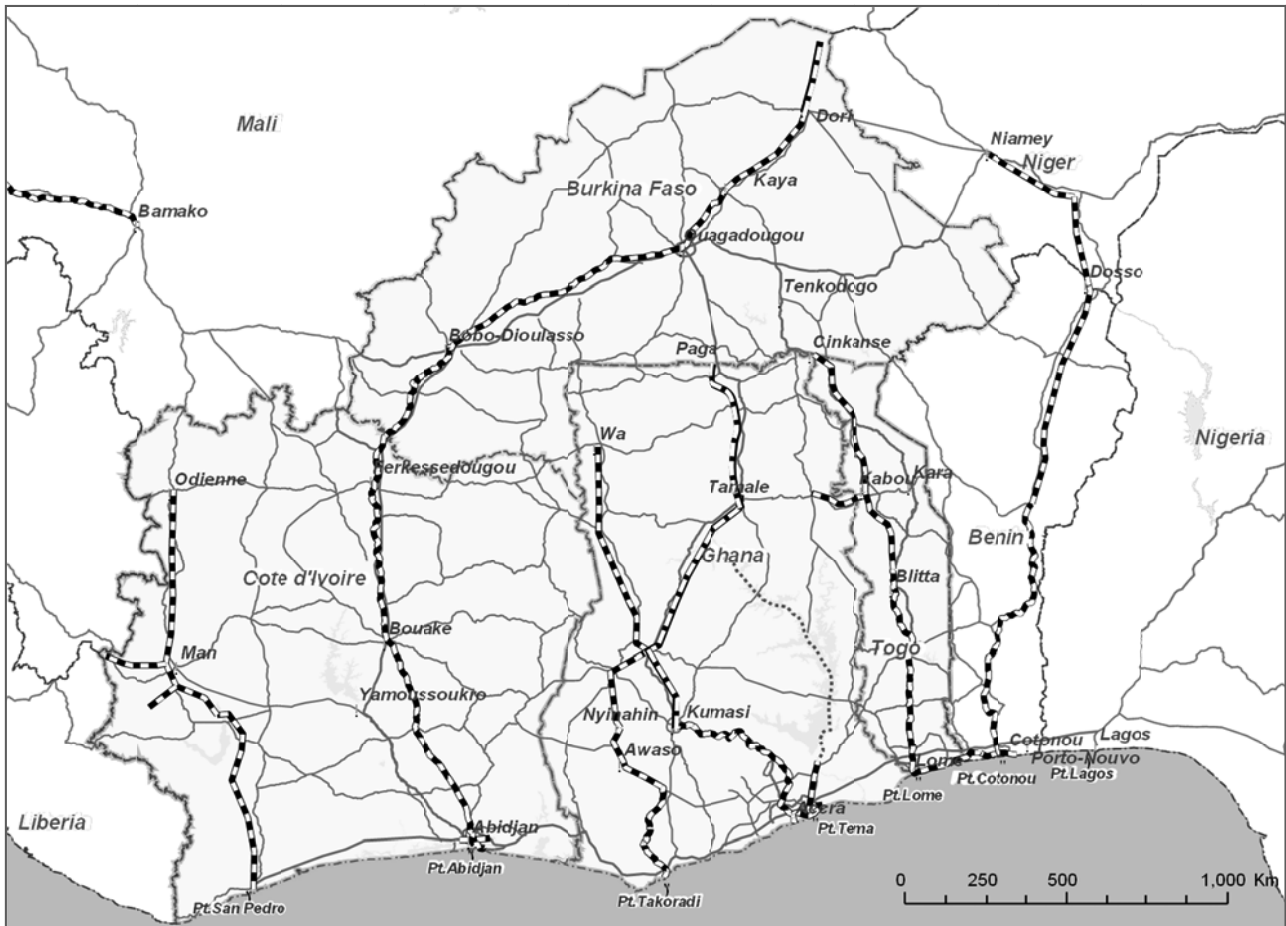
Réforme de l'organisme de réglementation et renforcement de la fonction de réglementation du gouvernement pour attirer les investissements privés pour le développement et l'exploitation des actifs ferroviaires.

Il est nécessaire de créer un comité international de gestion des chemins de fer. Ce comité sera chargé entre autres de l'harmonisation des politiques et de la gestion du développement ferroviaire, telle que l'établissement de spécifications ferroviaires communes entre pays, la facilitation du commerce et la réglementation des tarifs de fret.

(6) Projets prioritaires du secteur ferroviaire dans la sous-région du CACAO

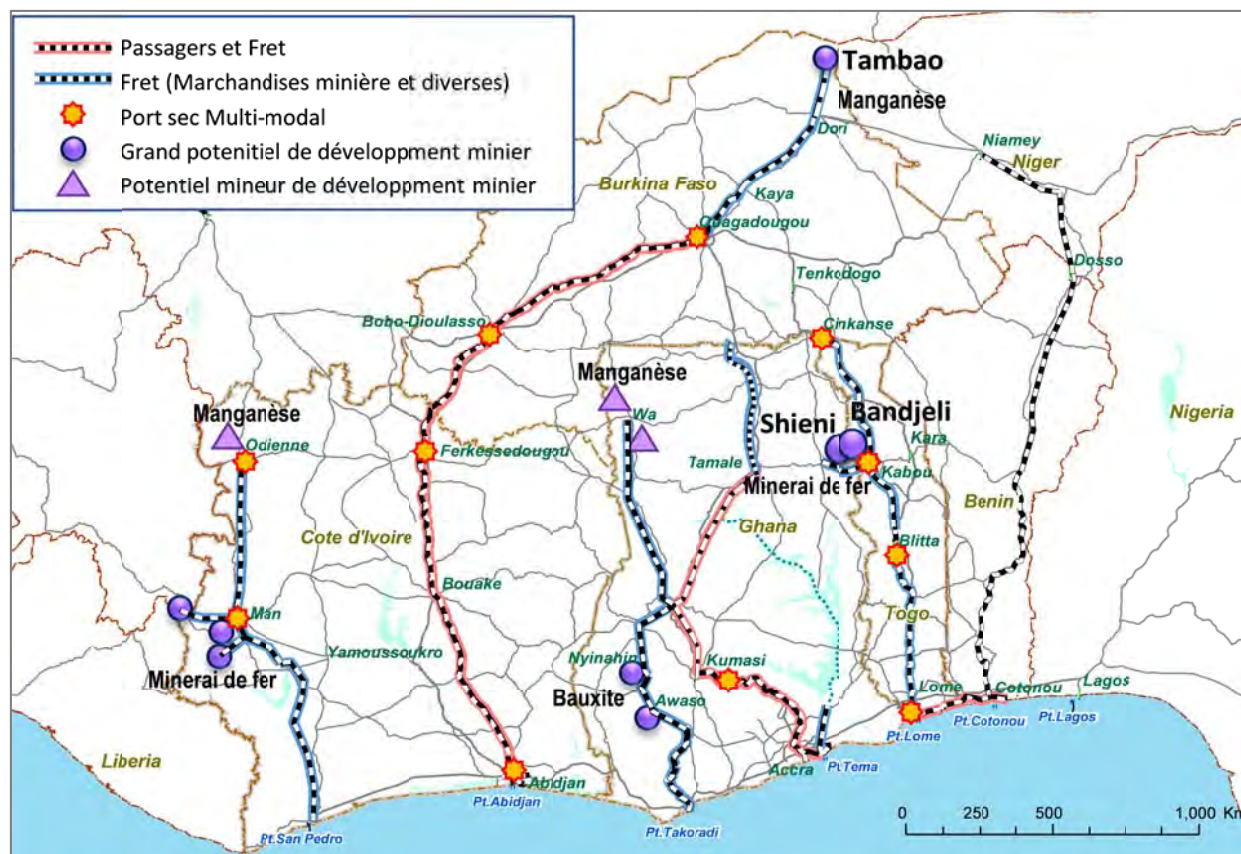
1) Futurs réseaux ferroviaires pour la sous-région du CACAO

La Figure 7.3.20 présente le réseau ferroviaire dont la réalisation devra être effective d'ici 2040 pour les pays du CACAO. Pour atteindre cet objectif stratégique, le programme de développement ferroviaire est proposé dans la section suivante. Le réseau ferroviaire sera constitué de 3,500 km en 2040. La Figure 7.3.21 montre la fonction principale de chaque voie ferroviaire. Le modèle du système de transport multimodal est présenté à la Figure 7.3.22



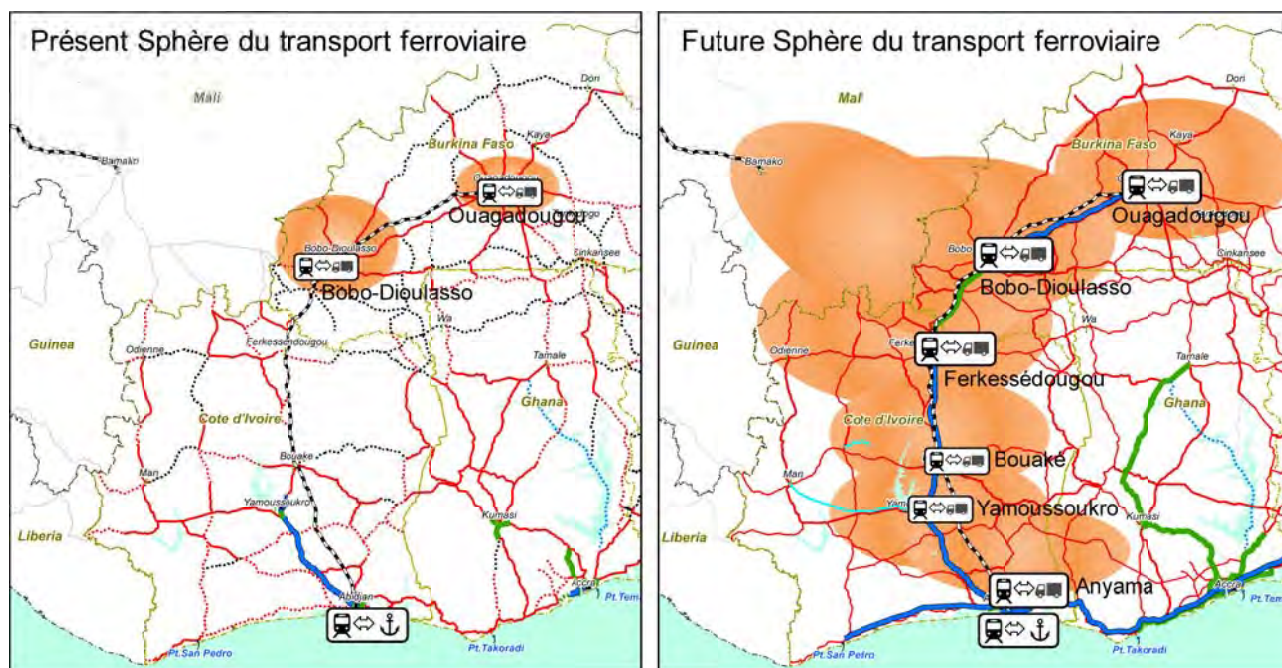
Source: Equipe d'Etude de la JICA

Figure 7.3.20 Réseau ferroviaire à l'horizon 2040 dans les pays du CACAO



Source: Equipe d'Etude de la JICA

Figure 7.3.21 Les principales fonctions ferroviaires à l'horizon 2040 dans les pays du CCAO

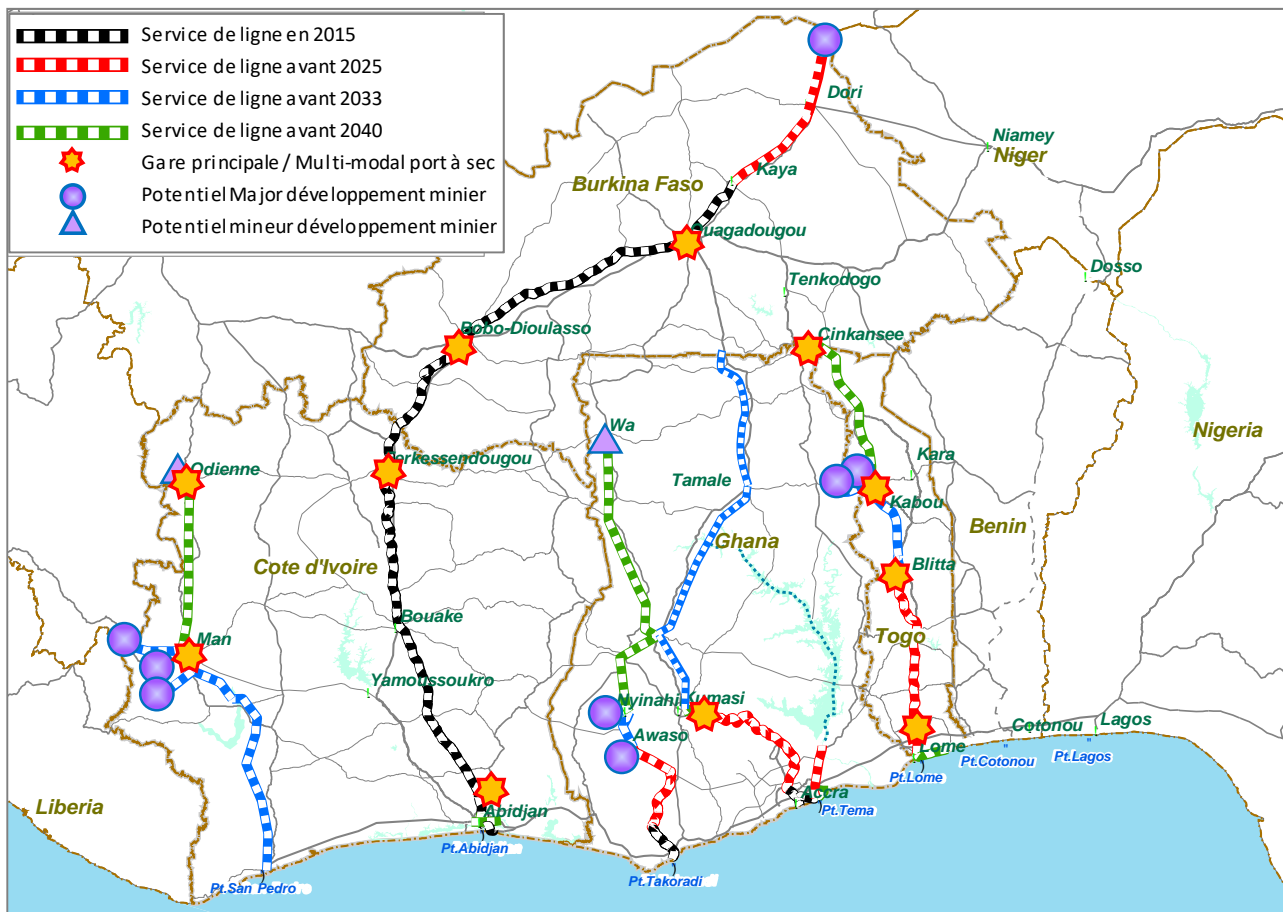


Source: Equipe d'Etude de la JICA

Figure 7.3.22 Modèle du système de transport multimodal combinant le transport par chemin de fer et camions

2) Projets prioritaires par terme de développement

Le développement progressif du réseau ferroviaire est illustré à la Figure 7.3.23. Les projets de développement du chemin de fer par échéance de réalisation sont listés dans les tableaux ci-dessous.

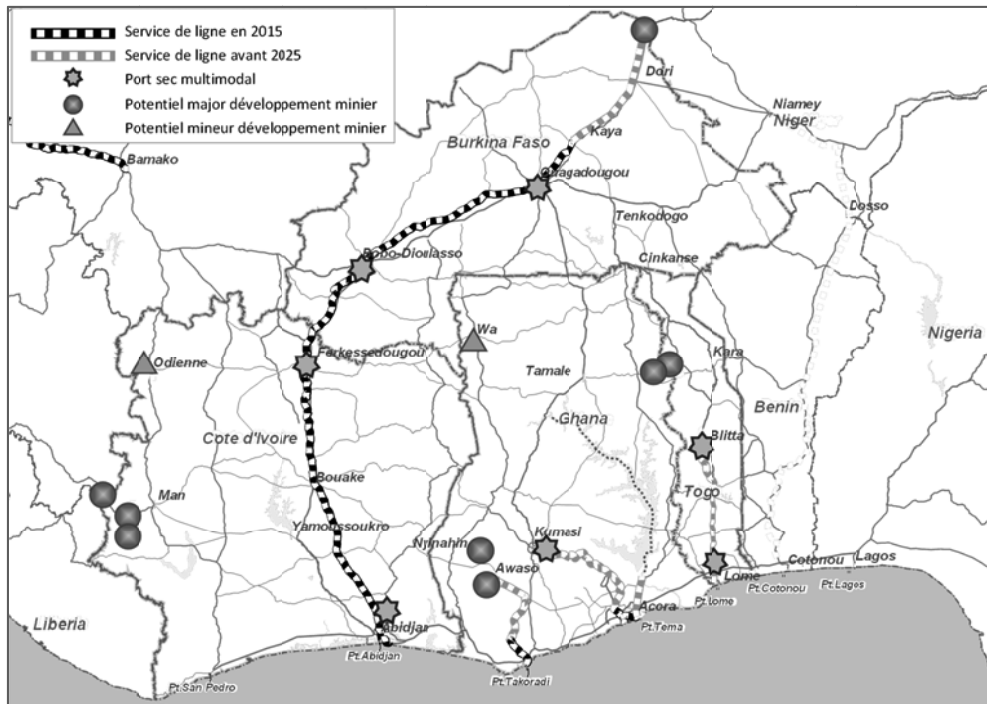


Source: Equipe d'Etude de la JICA

Figure 7.3.23 Développement échelonné des réseaux ferroviaires

Projets prioritaires entre 2018 et 2025

- Remplacement et/ou réhabilitation des anciens ponts ferroviaires et amélioration de la ligne de chemin de fer existante
- Réhabilitation de la voie ferrée entre Kaya et Ouagadougou et construction d'un chemin de fer entre Tambao et Kaya via Dori
- Mise en place d'installations de chargement et de déchargement des bovins de même que des enclos pour bétails dans les gares suivantes
 - gare ferroviaire dans la banlieue de Ouagadougou
 - gare ferroviaire dans la banlieue de Bobo-Dioulasso
 - gare ferroviaire de Kaya
- Construction d'une installation ferroviaire de déchargement de bétail à la gare d'Anyama
- Construction d'une installation ferroviaire de chargement et de déchargement de bétail à la gare de Ferkessédougou ou dans une gare de banlieue près de Ferkessédougou,
- Réhabilitation de la section ouest de la ligne Takoradi - Awaso
- Mise à niveau de la voie ferrée de Tema - Accra
- Construction d'une ligne ferroviaire allant du port de Tema au port d'Akosombo (Corridor est)
- Réhabilitation de la ligne ferroviaire de l'est, du port de Tema à Kumasi via Boankra
- Construction d'un chemin de fer allant de Lomé à Blitta
- Renforcement et réforme de la fonction de réglementation du secteur ferroviaire

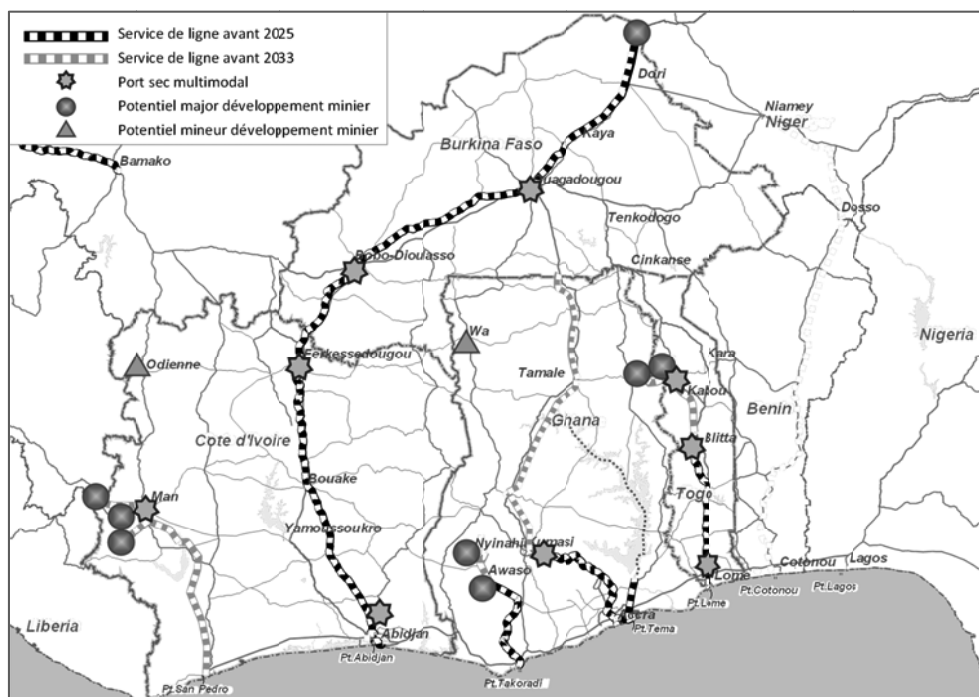


Source: Equipe d'Etude de la JICA

Figure 7.3.24 Développement des réseaux ferroviaires sur le court terme (2018-2025) dans le pays du CCAO

Projets prioritaires entre 2026 et 2033

- Construction du chemin de fer allant de San Pédro aux mines de fer de la région du Tonkpi
 - Ligne ferroviaire entre San Pédro - Man - Mt. Nimba
 - Ligne ferroviaire entre San Pédro - Man - Mt. Klahoyo
 - Ligne ferroviaire entre San Pédro - Man - Mt. Gao
- Construction d'un chemin de fer entre Awaso - Nyanahin
- Construction d'un chemin de fer entre Kumasi - Paga
- Construction d'un chemin de fer entre Blitta - Kabou

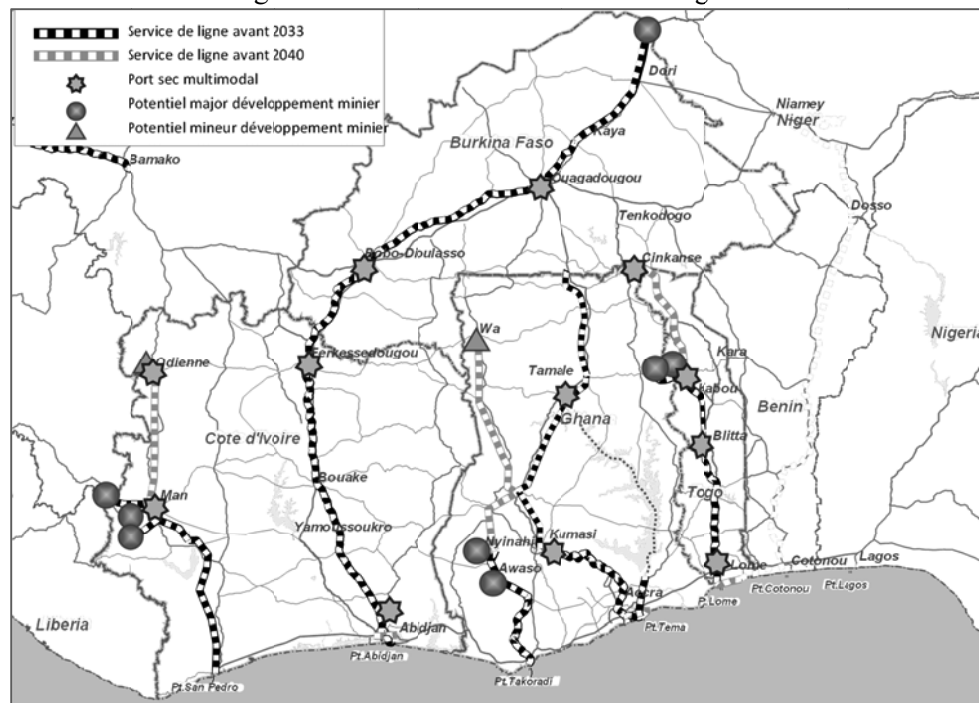


Source: Equipe d'Etude de la JICA

Figure 7.3.25 Développement des réseaux ferroviaires sur le moyen terme (2026-2033) dans les pays du CCAO

Projets prioritaires entre 2033 et 2040

- Construction d'une ligne ferroviaire reliant la nouvelle zone portuaire de l'Île Boulay
- Construction d'un chemin de fer entre Man - Odienné
- Construction d'un chemin de fer entre Nyinahin - Wa
- Construction d'une ligne ferroviaire allant de Kabou du Togo à Cinkassé du Burkina Faso



Source: Equipe d'Etude de la JICA

Figure 7.3.26 Développement des réseaux ferroviaires sur le long terme (2034-2040) dans les pays du CACAO

7.3.3 Stratégies de développement au niveau sous-régional du secteur portuaire

(1) Situation actuelle du secteur portuaire dans la sous-région du CACAO

1) Infrastructures portuaires

Il ya cinq ports dans les pays du CACAO qui sont d'Ouest en Est les ports de San-Pédro, 'Abidjan, Takoradi, et le port de Lomé. Le Tableau 7.3.8 présente les caractéristiques essentielles des infrastructures portuaires des cinq ports de la sous-région du CACAO.

Le port d'Abidjan possède les installations les plus importantes de la sous-région. La longueur totale des quais de ce port est de 5 400 m incluant les quais affectés aux cargaisons générales, aux conteneurs, aux minerais et céréales. La taille des installations du port de Tema représente approximativement la moitié de celle du port d'Abidjan. Le port de Lomé dispose désormais d'une installation de manutention comparable à celle du port de Tema après l'ouverture d'un nouveau terminal à conteneurs du port de Lomé en 2014. Cette dernière installation est d'une taille impressionnante.

Le port d'Abidjan présente des avantages quant à la connectivité à l'arrière-pays étant donné que le port dispose d'une ligne ferroviaire permettant de relier les régions intérieures de la Côte d'Ivoire et du Burkina Faso, pays sans littoral. Le port de Tema, qui est situé à environ 30 km de la région métropolitaine d'Accra, est accessible par l'autoroute Accra-Tema. Il peut être étendu sur les terrains non utilisés situés dans la zone de développement industriel existante et sur les nouveaux terrains aménagés dans la zone portuaire. Le port de Lomé présente un avantage relativement à son terminal à conteneurs avec le plus grand tirant d'eau dans la sous-région (16,6 m) qui permet d'accueillir des navires de grande taille. Ce type de terminal à conteneurs est adéquat pour positionner ce port

comme un hub de transbordement au niveau de la côte ouest-africaine. La longueur totale et la capacité de manutention des quais des cinq ports sont respectivement de 5 000 et 4,1 millions d'EVP par an.

Tableau 7.3.8 Infrastructures portuaires actuelles et la connectivité avec le transport vers l'arrière-pays, dans les pays du CACAO

	San-Pédro	Abidjan	Takoradi	Tema	Lomé
Autorité portuaire	Port Autonome de San - Pédro	Port Autonome d'Abidjan	Ghana Ports and Harbours Authority	Ghana Ports and Harbours Authority	Port Autonome de Lomé
Nbre de quais	6 quais	37 quais	7 quais	14 quais	12 quais
Longueur totale des quais	1.211 m	5.4504 m	1.161 m	2.797 m	2.977 m
Installations	Quai ouest (581 m, 11,0-12,0 m, Conteneurs & général) Quai sud (155 m, 9,0 m, polyvalent) Quai de servitude (110 m, 6,0 m, vracs liquides) Quai de ciment (200 m, 11,0 m, vrac & ciment) Quai de bois (165m, 4,0m, bois d'oeuvre, grumes & bois scié)	Quai bananier (373 m, 8,5 m, frigorifiques, Conteneurs & général) Quai nord (N°.1-5) (790 m, 9,45 m, vrac, céréales en vrac, général & projet) Quai ouest (N°.6-14) (1.525 m, 9,45 m, vrac, clinker en vrac & manganèse, projet, général & frigorifiques) Quai sud (N°.16-24) (1.578 m, 11,0-11,5 m, vrac, conteneurs, général, huile de palme et roulier) Quai sud (N°25) (193 m, 11,5 m, conteneurs) Quai Siveng (90 m, 8,2 m, intrants) Socopao (300 m, 6,5 m, manganèse en vrac) Roulier (380 m, 11,0 m, roulier, général) Petro Ci Soutes (55 m, soutes) Petro Ci (53 m, 10,0 m, produits pétroliers) SIAP (80 m, 9,4 m, produits pétroliers) Puma (87 m, 11,5 m, produits pétroliers)	Quai à bauxite (170 m, 9,3 m, bauxite en vrac) Quai à manganèse (taille max. navire 157 m, 8,6 m, bauxite en vrac) Quai N°1 (120 m, 8,4 m, vrac & conteneurs etc.) Quai N°2 (vrac, conteneurs et général etc.) Quai N°3 (153 m, 9,0 m, vrac, conteneurs & général etc.) Quai N°4 (183 m, 9,0 m, vrac, conteneurs & général etc.) Quai N°5 (225 m, 10,0 m, vrac, conteneurs & général etc.)	Quai N°1 (283 m, 11,6 m, conteneurs) Quai N°2 (283 m, 12,0 m, conteneurs) Quai N°3 (200 m, 10,0 m, conteneurs, vrac) Quai N°4 (200 m, 10,0 m, conteneurs, vrac) Quai N°5 (200 m, 9,0 m, conteneurs, vrac) Quai N°6 (183 m, 9,0 m, Roulier/ConRo) Quai N°7 (183 m, 9,0 m, ConRo) Quai N°8 (183 m, 9,0 m, général, vrac sec, vrac & vracs liquides) Quai N°9 (183 m, 9,0 m, général, vrac sec, vrac & vracs liquides) Quai N°10 (183 m, 9,0 m, général, vrac sec, vrac & vracs liquides) Quai N°11 (183 m, 9,0 m, vrac sec) Quai N°12 (183 m, 8,0 m, vrac sec) Quai Valco (175 m, 9,6 m, vrac sec) Quai pétrolier (175 m, 9,0 m, vracs liquides)	Quai N°1 (150 m, 6,0 m, général) Quai N°2 (150 m, 10,0 m, général) Quai N°3 (150 m, 10,0 m, général) Quai N°4 (150 m, 8,5 m, général) Togo Terminal (950 m, 12,0-15,0 m, conteneurs) Terminal à conteneurs de Lomé (1.050 m, 16,6 m, conteneurs) Quai minéralier (190 m, 12,0 m, minerais) Quai pétrolier (187 m, 14,0 m, combustibles)

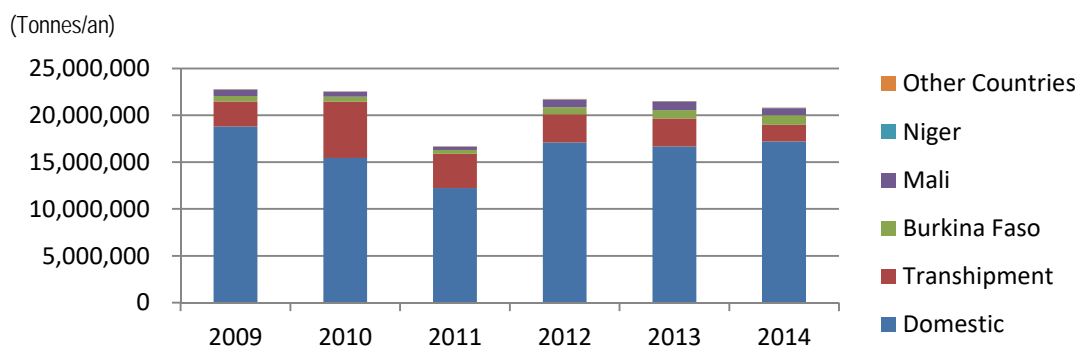
Source: Equipe d' Etude de la JICA sur la base des données des autorités portuaires et autres

2) Volume de fret

Parmi les cinq ports couverts des pays du CACAO, les ports d'Abidjan, de Tema et de Lomé sont des ports commerciaux et industriels servant de pôles de distribution de fret respectivement en Côte d'Ivoire, au Ghana et au Togo. De grandes zones métropolitaines ont été formées dans l'arrière-pays de ces ports. Ces trois principaux ports représentent non seulement des pôles de distribution nationale de fret, mais aussi des pôles de transport de marchandises en transit vers les pays voisins sans littoral. Les ports de San-Pédro et de Takoradi sont utilisés pour l'exportation des ressources agricoles et minières produites respectivement dans la partie ouest de la Côte d'Ivoire et du Ghana. La Figure 7.3.27 montre que le volume du fret manutentionné au port d'Abidjan était de plus de 20 millions de tonnes par an en 2014, soit le volume le plus important de la sous-région. Dans la même année, le port de Tema et de Lomé ont manutentionné environ 10 millions de tonnes par an. Les volumes de cargaisons manutentionnés aux ports d'Abidjan et de Tema ont connu un léger changement ces dernières années.

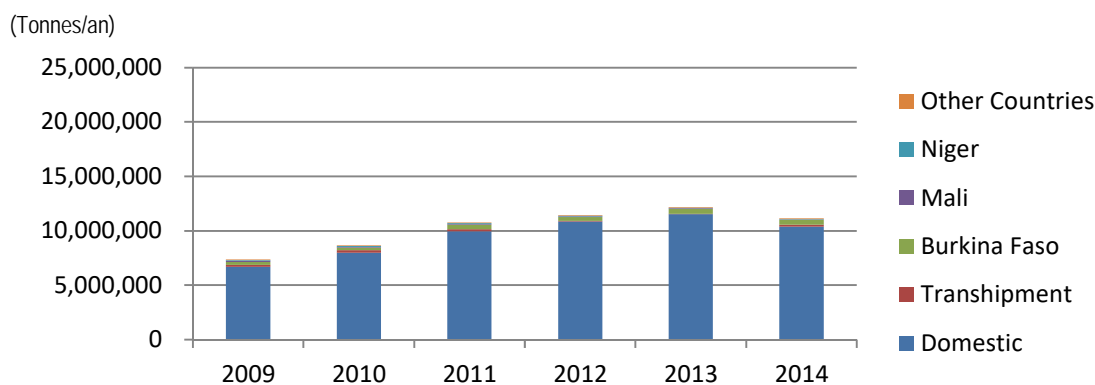
L'extension du nouveau terminal à conteneurs a entraîné une augmentation rapide du volume des cargaisons en transbordement du port de Lomé. Le trafic total en 2015 était de 15 millions de tonnes, soit environ 1,5 fois le volume traité en 2014. (Les chiffres de 2015 ne sont pas indiqués sur le graphique).

Le volume des marchandises en transit vers les pays voisins sans littoral a connu une augmentation constante. Alors que le fret en transit représentait un peu plus de 40% des cargaisons manutentionnées aux ports de Lomé et d'Abidjan, il ne représentait que 10% des cargaisons manutentionnées au port de Tema en 2014. Plus de 80% du fret manutentionné aux ports d'Abidjan et d'Accra est constitué de fret local, tandis que 50%, 30% et 20% des cargaisons manutentionnées au port de Lomé sont composés respectivement de fret local, de fret en transbordement et de fret en transit en provenance/à destination des pays voisins sans littoral, principalement le Burkina Faso. La majeure partie (66%) des cargaisons manutentionnées au port de San-Pédro est constituée de fret en transbordement et la plus grande part (63%) des cargaisons manutentionnées au port de Takoradi est constituée de fret dédié à l'exportation.



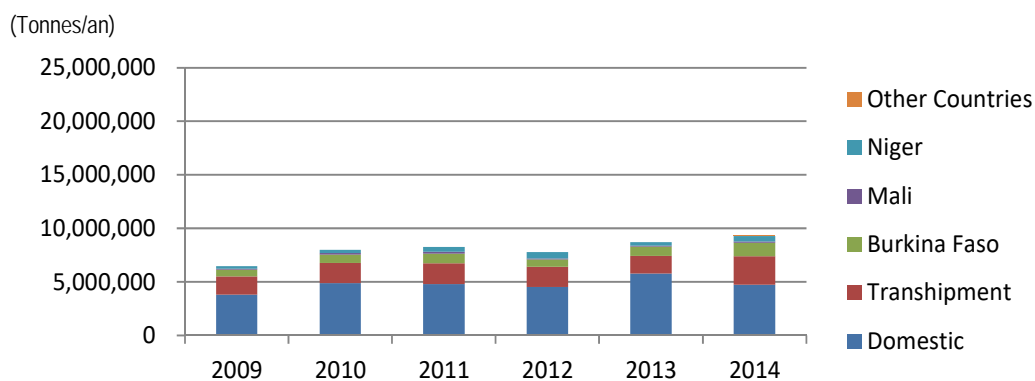
Source: Equipe d'Etude de la JICA sur la base des données des autorités portuaires

Figure 7.3.27 Tendence des volumes de fret du port d'Abidjan



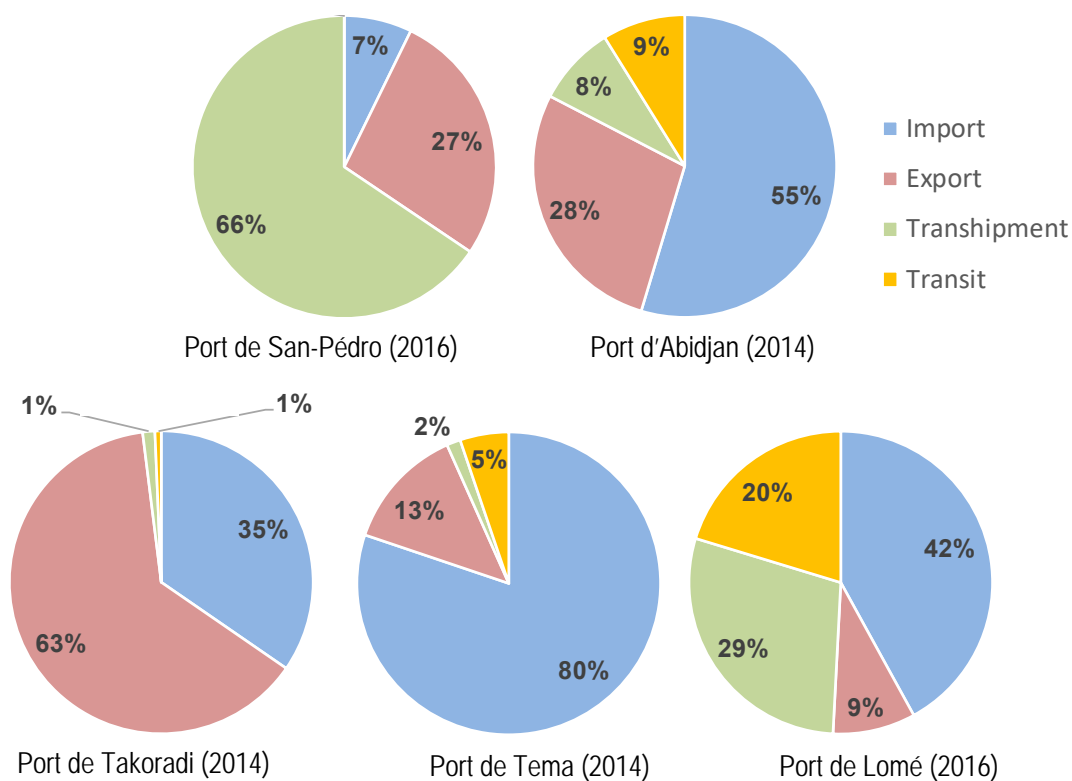
Source: Equipe d'Etude de la JICA sur la base des données des autorités portuaires

Figure 7.3.28 Tendence des volumes de fret du port de Tema



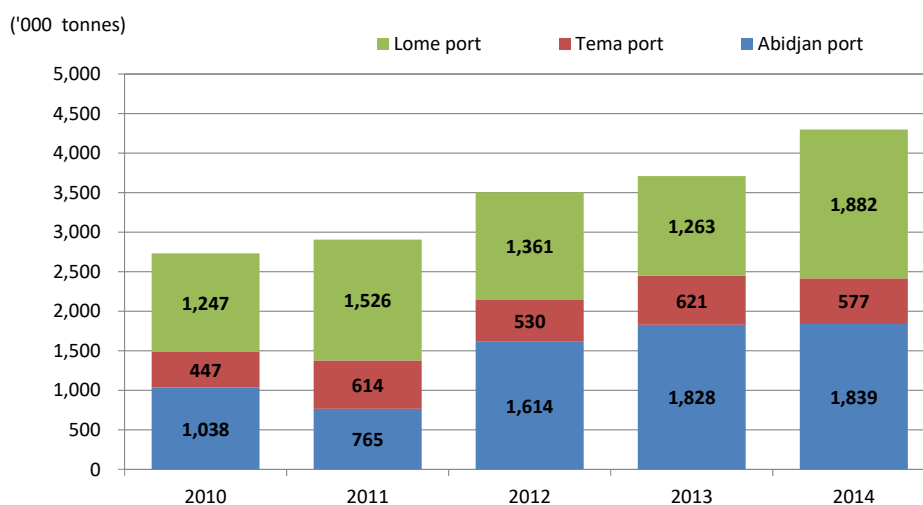
Source: Equipe d'Etude de la JICA sur la base des données des autorités portuaires

Figure 7.3.29 Tendence des volumes de fret du port de Lomé



Source: Equipe d'Etude de la JICA sur la base des données des autorités portuaires

Figure 7.3.30 Composition du volume de fret dans les cinq ports des pays du CACAO



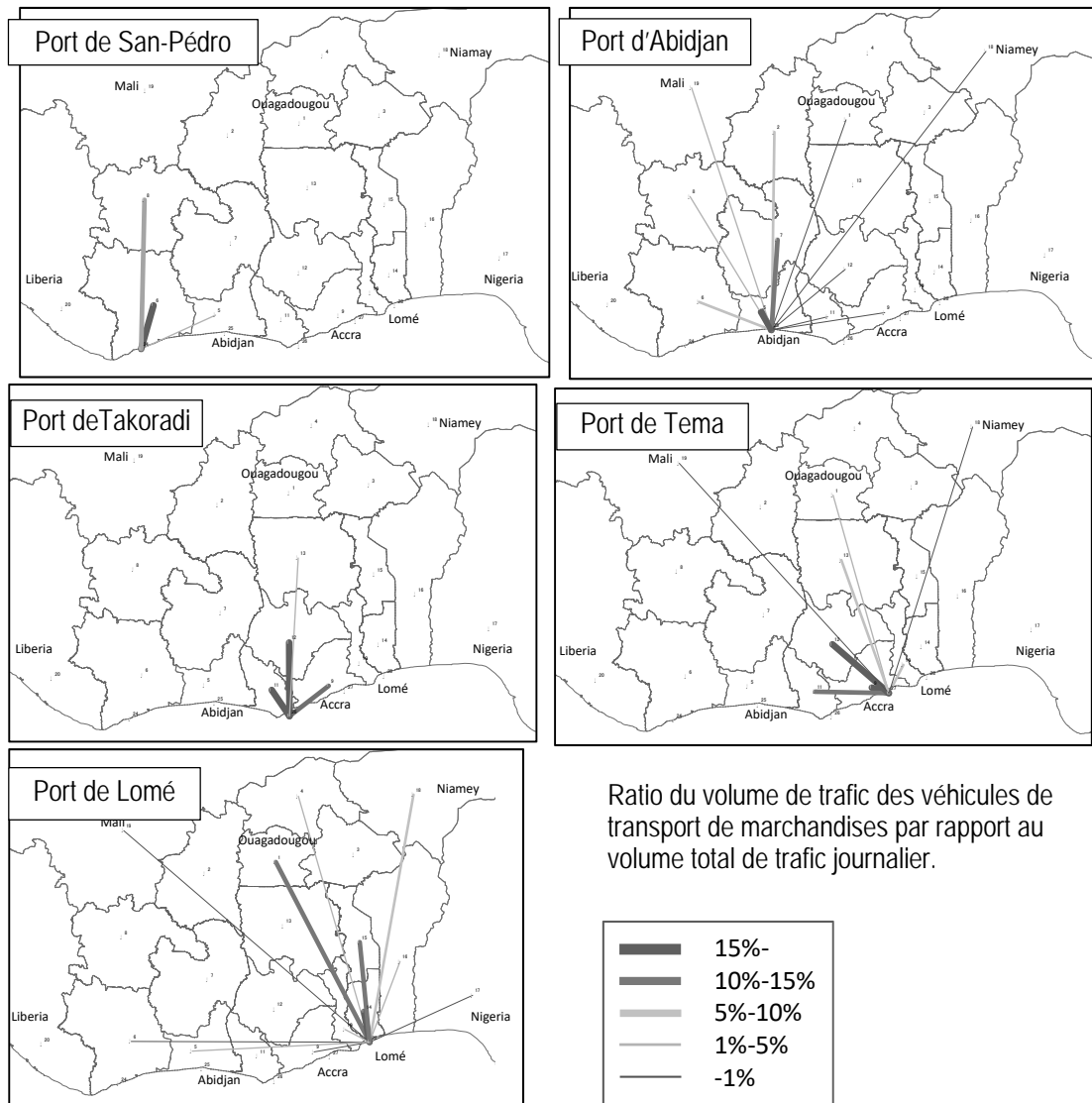
Source: Equipe d' Etude de la JICA sur la base des données des autorités portuaires

Figure 7.3.31 Volume du fret en transit des pays enclavés en provenance des trois principaux ports des pays du CACAO

3) Modèles du trafic de fret dans l'arrière-pays

La Figure 7.3.32 montre les proportions du nombre de camions chargés arrivant / partant de chacun des cinq ports par origine/destination. En principe, il ya un volume important de trafic de camions dans la direction nord-sud en provenance/à destination des ports et entre les ports et les régions avoisinantes. Une comparaison du trafic des camions en provenance/à destination des cinq ports révèle que le port de Lomé présente le plus grand trafic de camions vers l'arrière-pays qui constitue la zone de marché. En d'autres termes, ce port est utilisé non seulement pour le transport de marchandises locales mais aussi comme un port de transit couvrant une zone plus importante. Un volume de trafic transfrontalier important dans la direction est-ouest a également été enregistré. L'arrière-pays du port d'Abidjan se compose du territoire de la Côte d'Ivoire et de l'ouest du Burkina

Faso. La majeure partie de l'arrière-pays du port de Tema se limite au territoire du Ghana. Les zones de l'arrière-pays des ports de San-Pédro et Takoradi se composent des régions ouest de la Côte d'Ivoire et du Ghana, respectivement, incluant les principales zones proches des ports.



Source: Equipe d'Etude de la JICA sur la base de l'Enquête de trafic de 2015

Figure 7.3.32 Modèles du flux de trafic des camions chargés en provenance/ à destination des trois principaux ports des pays du CACAO

(2) Questions liées au secteur portuaire dans la sous-région du CACAO

Bien que l'on ait relevé une vulnérabilité des installations portuaires et de mauvaises performances dans leur fonctionnement de par le passé, les investissements du secteur privé ont à l'heure actuelle tendance à favoriser l'amélioration de la situation portuaire au niveau de la sous-région. Par exemple, le nouveau terminal à conteneurs de la LCT (Lomé Container Terminal) et le troisième terminal à conteneurs réalisé grâce aux investissements de Bolloré Africa Logistics ont permis de radicalement améliorer la fonction et le volume de fret du port de Lomé. Cependant, il convient de mentionner que le système portuaire existant en général présente encore de nombreux problèmes sur la base des observations effectuées, tel que décrit ci-dessous.

1) Manque et vieillissement des équipements, des tirants d'eau et infrastructures de quais limités

Bien qu'il y ait une modernisation des équipements de manutention exploités par les opérateurs privés, les équipements de manutention dans la zone gérée par le secteur public (autorité portuaire) quant à eux restent médiocres. Par exemple, certains ports ne disposent que de grues mobiles ou

d'équipements de navire. Dans ce même élan, l'on a également relevé un vieillissement des installations et équipements portuaires et une faible capacité des espaces de manutention.

L'extension des terminaux à conteneurs internationaux est également un problème majeur à résoudre pour accueillir les navires de grande taille en s'adaptant au rythme d'évolution des navires porte-conteneurs. Il est on ne peut plus essentiel de s'adapter à l'évolution des tailles des navires porte-conteneurs pour favoriser l'accès au marché du fret maritime dans le monde. A l'heure actuelle, le port de Lomé dispose d'un terminal à conteneurs avec un tirant d'eau de 16,6 m qui convient à l'accostage des navires porte-conteneurs de grande taille. Les terminaux à conteneurs des autres ports possèdent moins de 12,0 m de tirant d'eau. L'entretien insuffisant des routes et la détérioration de la chaussée dans la zone portuaire sont des problèmes qui ont été également relevés dans plusieurs endroits.

2) Faible niveau des rendements d'exploitation des ports, complication des procédures commerciales et des charges portuaires

La compétitivité des ports reste faible en raison de la mauvaise performance de l'exploitation portuaire, des coûts élevés et des procédures complexes liées au commerce. La performance de manutention des grues dans les trois principaux ports est de 10 à 20 cycles par heure selon le type de grue alors que la norme mondiale est généralement d'environ 30 cycles par heure. Ces informations ont été obtenues sur la base de l'entretien réalisé auprès des autorités portuaires.

L'indice de performance logistique de la Banque mondiale, est un indice qui permet d'évaluer le niveau des procédures douanières, des infrastructures de transport, des expéditions internationales, de la compétence logistique, le suivi et le traçage et le respect des délais. Selon cet indice, bien qu'il y ait une amélioration au niveau des quatre pays il n'en demeure pas moins que celui-ci reste faible comparativement à la moyenne mondiale.

3) Modernisation et rénovation des zones portuaires

Les zones portuaires ne sont pas utilisées de manière efficace et les installations, les entrepôts sont en mauvais état et vieillissants. La modernisation et le renouvellement de ceux-ci s'imposent comme une nécessité, en raison des situations suivantes observées:

- Utilisation insuffisante et inefficace des terres dans la zone portuaire et sa zone environnante,
- Des espaces insuffisants pour les aires de stationnement des camions en attente de cargaisons près du port,
- Des terres insuffisantes pour les dépôts de conteneurs, pour l'usage industriel et commercial près du port,
- Nécessité d'encourager une croissance soutenue de l'industrie relative aux ports.

4) Conversion du port d'expédition de ressources en port polyvalent

Relativement au port de Takoradi du Ghana et celui de San-Pedro de la Côte d'Ivoire, il est essentiel de renforcer dans un premier temps leur fonction de port d'exportation de produits miniers contribuant à la promotion du développement de la région ouest du Ghana et de la Côte d'Ivoire. Ensuite, il faudra renforcer leur fonction en tant que port polyvalent, afin de fournir les produits importés aux zones environnantes de ces ports et aux régions ouest du pays.

5) Connectivité avec l'arrière-pays et congestion du trafic

Ces dernières années, les investissements injectés dans le secteur portuaire par le secteur privé ont connu une croissance remarquable et la réalisation du plan de développement connaît une bonne évolution. Dans le même temps, le renforcement d'un réseau de transport efficace et fiable reliant l'arrière-pays reste une question importante à résoudre pour permettre aux ports de pleinement remplir leur fonction. La mauvaise connexion routière entre le port et l'arrière-pays devrait également être résolue. Il est important de promouvoir un système de transport intermodal qui ne repose pas uniquement sur la route. Le développement de divers moyens de transport entraîne une augmentation de la compétitivité portuaire.

L'une des questions urgentes à résoudre reste la congestion du trafic dans la zone portuaire causée par la dégradation des routes dans la zone portuaire et à l'intérieur du parc de même que le problème du manque d'espaces pour le stationnement des camions.

6) Instabilité politique et incertitude, faible niveau d'investissement de capitaux

L'instabilité politique a entraîné un ralentissement des investissements de capitaux utiles au développement portuaire. A l'heure actuelle, les climats politique et sécuritaire connaissent une stabilité opportunes aux investissements privés et publics qui ne cessent de croître au niveau de tous les ports de la région du CACAO. La stabilité politique rest donc une condition très importante quant à l'attraction des capitaux nécessaires au développement portuaire et à l'augmentation du débit de fret.

(3) Perspectives d'avenir du secteur des portuaires dans la sous-région du CACAO

Chaque autorité portuaire dispose d'un plan d'extension. Le plan de développement concerne dans un premier temps l'extension et la modernisation des terminaux tels que les quais polyvalents, les terminaux céréaliers, les terminaux minéraliers pour répondre à future augmentation des volumes d'importation et d'exportation. Le deuxième volet des plans élaborés par les autorités portuaires est relatif au développement de terminaux à conteneurs internationaux capables de faciliter la manutention non seulement des cargaisons d'exportation mais également le fret en transbordement.

Il ya trois principaux ports disposant de plans d'extension à grande échelle relativement aux terminaux à conteneurs. La capacité totale prévue des terminaux à conteneurs est estimée à plus de 10 millions d'EVP, soit environ 2,5 fois la capacité de manutention des conteneurs existante. Cette capacité représente 5 fois le volume de conteneurs manutentionnés actuellement, qui était de 2,0 millions d'EVP en 2014. Bien que le port de Lomé ait la plus grande capacité de conteneurs à l'heure actuelle, le niveau de capacité de manutention des conteneurs et la capacité des tirants d'eau seront semblables dans les années à venir au niveau des trois principaux ports. Selon les prévisions des plans actuels, le port de Tema aura le plus grand terminal à conteneurs de la sous-région. Chaque pays a l'intention de faire de son port principal un port de référence au niveau de la sous-région. La concurrence entre les ports pour parvenir au status de port d'éclatement dans la sous-région sera bientôt lancée. En plus de ces trois grands ports, le port de San Pédro et le port de Takoradi, qui fonctionnent principalement comme ports d'exportation pour les produits agricoles et les ressources minières à ce jour, essaient également d'étendre leur fonction de terminal à conteneurs. Il est probable que cette stratégie puisse stimuler la concurrence portuaire entre les ports de la côte du golf de Guinée-Golfé. Le résumé des plans relatifs aux terminaux à conteneurs est présenté au Tableau 7.3.9.

Tableau 7.3.9 Situation actuelle et futurs plans des terminaux à conteneurs dans les pays du CACAO

Désignation du Port	Situation actuelle			Futurs plans		
	Longueur du quai (m)	Capacité (EVP)	Profondeur du tirant d'eau (m)	Longueur du quai (m)	Capacité (EVP)	Profondeur du tirant d'eau (m)
San Pédro	580	493.000	11,0-12,0	1.180	1.033.000	11,0-14,0
Abidjan	1.080	918.000	8,5-11,5	3.180	2.808.000	8,5-16,0
Takoradi	230	196.000	9,0-10,0	530	466.000	9,0-14,0
Tema	870	740.000	9,0-12,0	3.670	3.260.000	9,0-16,0
Lomé	2.000	1.753.000	12,0-16,6	3.400	3.013.000	12,0-16,6
<i>Total</i>	<i>5.000</i>	<i>4.100.000</i>	-	<i>12.000</i>	<i>10.580.000</i>	-

Source: Equipe d'Etude de la JICA sur la base des informations obtenues des autorités portuaires

(4) Objectifs du secteur des portuaires dans la sous-région du CACAO

Il existe deux aspects fondamentaux concernant les rôles et fonctions des ports dans la région:

- Contribuer au développement d'une ville portuaire visant à créer une passerelle internationale tout en développant le cœur de la croissance industrielle au niveau des corridors internationaux
- Importer et exporter une quantité raisonnable de marchandises à des tarifs plus compétitifs pour

la manutention du fret en réduisant les coûts de transport et le temps de transit et en favorisant le système de transport intra modal.

Tous les ports des pays du CACAO sont situés sur un nœud stratégique du corridor international. Cet aspect est d'une importance capitale non seulement du point de vue de l'efficacité logistique des corridors, mais aussi du point de vue du développement industriel. Il est également attendu que certains ports jouent un rôle de port d'exportation pour les produits agricoles et miniers.

Sur la base des rôles et fonctions essentiels des ports, les principaux objectifs de réforme et de développement portuaires sont définis comme suit:

1) Objectif 1

Fournir des services de qualité et des performances de services efficaces aux utilisateurs portuaires: expéditeurs, compagnies maritimes, transporteurs et autres utilisateurs liés aux secteur logistique,

En ce qui concerne la performance des ports, les points suivants devraient être améliorés pour accroître la compétitivité des ports:

En ce qui concerne la performance portuaire, les aspects suivants devraient être améliorés pour accroître la compétitivité portuaire:

- Niveau d'efficacité de l'exploitation du port / terminal: temps d'ouverture, fiabilité, délai, dommages des cargaisons, précision des informations,
- Réduction des charges: frais portuaires, frais de manutention du fret, frais d'utilisation des installations portuaires, etc.,
- Amélioration de la sécurité: conformité, nombre d'accidents, prévention des accidents,
- Orientation de la clientèle: réactivité, flexibilité, réduction des réclamations
- Adaptabilité à l'évolution de l'environnement du marché,
- Accessibilité et connectivité routière.

2) Objectif 2

Accroître les recettes provenant non seulement de la manutention du fret intérieur, mais aussi de l'attraction de plus de cargaisons en transit en provenance/à destination du Burkina Faso, du Mali, du Niger et des pays côtiers voisins, ainsi que du transbordement des conteneurs par l'élargissement des zones de desserte,

3) Objectif 3

Soutenir l'attraction des investissements et companies relatives aux secteurs économiques de croissance et création d'emplois dans les industries liées au secteur portuaire

(5) Stratégies de base du secteur portuaire dans la sous-région du CACAO

Pour atteindre les objectifs de développement portuaire, les dix stratégies de base suivantes axées sur le développement commun des ports sont définies:

Stratégie 1: Promouvoir l'exécution des plans d'extension en s'appuyant sur les investissements privés,

Stratégie 2: Améliorer la chaîne d'approvisionnement logistique au sein du port, y compris l'amélioration du réseau routier et l'amélioration de l'aménagement de la zone portuaire et des zones avoisinantes,

Stratégie 3: Améliorer la performance du port en utilisant au maximum les installations et le matériel existants,

Stratégie 4: Améliorer l'efficacité de la chaîne d'approvisionnement logistique en améliorant les interfaces entre les quais et les lignes de chemin de fer et entre les quais et les routes pour un accès fluide aux corridors nord-sud et au corridor côtier,

Stratégie 5: Promouvoir le développement de la capacité de manutention du fret et des infrastructures qui vont satisfaire les demandes en transport maritime, les progrès des secteurs économiques et l'évolution des technologies,

Stratégie 6: Promouvoir le développement de nouvelles infrastructures et installations innovantes, y compris des nouveaux terminaux à conteneurs et des quais supplémentaires,

Stratégie 7: Promouvoir l'extension de la superficie du port, y compris le développement d'aires de stationnements pour les camions, les dépôts de conteneurs et des ports secs pour réduire la congestion du trafic et pour une utilisation efficace du parc portuaire,

Stratégie 8: Promouvoir le développement de parcs logistiques pour attirer les industries connexes et promouvoir une meilleure intégration des zones portuaires avec les zones industrielles stratégiques,

Stratégie 9: Fournir des services à valeur ajoutée répondant aux besoins des utilisateurs portuaires,

Stratégie 10: Développer des opportunités d'affaires pour accroître le commerce, y compris la diversification du fret, la mise en place de nouvelles sources de revenus et l'établissement d'une nouvelle tarification.

En ce qui concerne les services à valeur ajoutée, les services suivants devraient être envisagés pour accroître la qualité du service à la clientèle de même que la compétitivité des ports.

Tableau 7.3.10 Tableau des services à valeur ajoutée visant l'accroissement des services à la clientèle et la compétitivité portuaire

Services logistiques à valeur ajoutée	Chargement/déchargement, dépotage/empotage, stockage en vrac, stockage en citerne, entreposage général, entreposage frigorifique, centres de distribution
Services d'intégration de la chaîne logistique	Contrôle qualité, emballage, personnalisation, assemblage, essais, réparation, réutilisation
Installations à valeur ajoutée	Installations de stationnement, ponts-bascules, installations douanières, entretien et réparation de camions, réparation et entretien de conteneurs, installations sanitaires, installations de citernes, location de remorques, services d'information et de communication, services de sécurité et de sûreté, bureaux, hôtels, restaurants, commerces

Source: Equipe d'Etude de la JICA

(6) Projets prioritaires du secteur des portuaires dans la sous-région du CACAO

1) Perspectives des portuaires pour le développement du CACAO

Le Tableau 7.3.11 présente les installations portuaires dont la réalisation est prévue d'ici 2040 pour le développement du CACAO. Pour atteindre cet objectif, le programme de développement portuaire est proposé comme suit.

Tableau 7.3.11 Liste des projets pour le développement portuaire des pays du CACAO

	Désignation du projet	Calendrier de réalisation		
		Court terme (2018-25)	Moyen terme (2026-33)	Long terme (2034-40)
Port d'Abidjan				
1	Elargissement et dragage du Canal de Vridi (LOA=250m, tirant d'eau=16m)	✓		
2	Modernisation du port de pêche	✓		
3	Construction du 2nd terminal à conteneurs au Quai Sud	✓		
4	Réalisation du terminal céréalier	✓		
5	Réalisation du terminal minéralier	✓		
6	Remblayage de la baie de la lagune de Vridi Biétry (35ha)	✓	✓	
7	Développement d'un nouveau parc logistique dans la zone portuaire		✓	✓
8	Construction du pont de Vridi-Biétry	✓		
9	Construction du terminal roulier au Quai Sud	✓		
10	Construction d'une station de traitement des déchets liquides	✓		
11	Construction d'un centre logistique et d'un dépôt de conteneurs dans l'arrière-pays at PK26 (30ha)	✓		
12	Introduction du système de transport par barges pour les conteneurs allant du port à Jacquenville (Barge & pousseur-chaland:4 ensembles, Installation: 1 sum)	✓		
13	Développement de la nouvelle zone portuaire de l'île boulay et construction d'un pont d'accès et d'un chemin de fer reliant cette zone	✓	✓	✓
Port de San-Pédro				
1	Construction d'un terminal minéralier (dans le port)	✓		

2	Recupération de 150ha de terres dans le domaine portuaire (150ha)	✓	✓	
3	Construction d'un nouveau terminal à conteneurs	✓	✓	✓
4	Construction d'une plateforme pour les citernes	✓		
5	Construction d'un terminal à hydrocarbures	✓		
6	Aménagement de la plateforme logistique	✓		
7	Construction d'un terminal minéralier (offshore)	✓	✓	
8	Construction d'un port de pêche	✓		
Port de Tema				
1	Construction de terminal à conteneurs (Etape 1, 4 Quais/8 Quais, 1400m)	✓		
2	Construction de terminal à conteneurs (Etape 2, 2 Quais/8 Quais, 700m)		✓	
3	Construction de terminal à conteneurs (Etape 3, 2 Quais/8 Quais, 700m)			✓
4	Construction de terminal de fret général/ vrac (4 Quais)	✓	✓	✓
5	Construction de terminal roulier /Con. Ro (2 Quais)	✓	✓	
6	Construction de terminal minéralier vrac (6 Quais)	✓	✓	✓
7	Construction de terminal agricole vrac (4 Quais)	✓	✓	✓
8	Construction de terminal vracs liquides (1 Quai)	✓		
9	Construction de terminal d'huile minérale (2 Quais)	✓	✓	
10	Construction de brise-lames	✓	✓	✓
11	Travaux de dragage,	✓	✓	✓
12	Construction d'un terminal pour camions	✓		
13	Construction d'un parc à camionnettes hors du port	✓		
14	Terminal de passagers pour les services de ferry pour le fret et les passagers entre Lagos (Nigéria) et Tema (Ghana)	✓		
15	Construction d'une nouvelle route portuaire (L=10km)	✓		
16	Dragage du canal d'accès à 16,0m	✓		
Port de Takoradi				
1	Dragage du canal d'accès à 16,0m	✓		
2	Extension des brise-lames de 1,75 km en direction du nord	✓		
3	Construction de terminal de vrac avec 16,0 m de profondeur (800 m)	✓		
4	Construction de terminal des services pétroliers	✓		
5	Récupération des terres de 53 ha	✓	✓	
6	Construction d'espaces d'entreposage extérieurs pour les gisements de pétrole, les usines et la machinerie	✓		
7	Construction de deux voies d'accès au port	✓		
8	Liaison ferroviaire du port à Boankra (Port sec) et à Paqa (frontière).	✓	✓	
Port de Lomé				
1	LCT Phase II: Construction de 1,315m de mur de quais avec 4 quais	✓		
2	Extension du terminal minéralier	✓		
3	Construction du port sec et de la liaison ferroviaire reliant les pays du Sahel	✓	✓	
4	Réhabilitation du port	✓	✓	✓
5	Réhabilitation des routes	✓	✓	✓
6	Réhabilitation et amélioration des voies d'accès au port	✓	✓	
7	Système de gestion des camions	✓		
8	Extension des quais minéraliers	✓		
9	Liaison ferroviaire reliant le port sec	✓		
10	Zone de stationnement des camions pour les poids lourds et les dépôts de conteneurs de l'arrière-pays (50ha)	✓		
11	Rénovation du terminal à camions	✓		
12	Formation des professionnels	✓	✓	✓
13	Entrepôts pour la logistique dans la zone portuaire	✓	✓	
14	Zone de stationnement des voitures d'occasion importées (relocalisation) 100ha	✓		

Source: Equipe d'Etude de la JICA sur la base de l'autorité portuaire

7.3.4 Stratégies de développement au niveau sous-régional du secteur des logistiques

(1) Situation Actuelle du secteur des logistiques dans la sous-région du CACAO

1) Flux du trafic transfrontalier

Les volumes des trafics de véhicules ont augmenté dans tous les corridors, reflétant l'amélioration des échanges économiques entre les pays sans littoral et les pays côtiers. En comparant l'enquête du trafic routier de 2012 réalisée par la JICA à celle de 2015 menée dans le cadre de cette étude, l'on a observé que la frontière entre la Côte d'Ivoire et le Burkina Faso a enregistré la plus forte croissance avec 177,0% (245 à 612) suivie par celle du Burkina Faso avec 90,0% et celle de la frontière

Togo-Burkina Faso avec 25,0%. La frontière la plus fréquentée en termes de nombre total de véhicules reste cependant la frontière entre le Togo et le Burkina Faso (Tableau 7.3.12).

La tendance à la croissance des volumes de trafics des camions s'inscrit également dans le même sens. Les chiffres indiquent une plus forte croissance au niveau de la frontière Côte d'Ivoire-Burkina Faso avec 359% (82 à 377), la frontière entre le Ghana et le Burkina Faso avec 173,0% (130 à 355) et celle du Togo-Burkina Faso avec 106,0% (275 à 568). Pareillement à la tendance susmentionnée, le plus grand nombre de camions a été observé à la frontière entre le Togo et le Burkina Faso, confirmant explicitement le fait que le Corridor Lomé-Ouagadougou reste le corridor de prédilection des communautés commerciales. De même, la part des camions dans le trafic total est au delà des 60%, révélant l'attribut des activités transfrontalières qui est plus enclin aux relations commerciales.

Tableau 7.3.12 Trafic transfrontalier quotidien dans la région (TMJA) en 2015

Frontière	Trafic Total (véhicules/jour)	Part des Camions	Part des autres véhicules
Cote d'Ivoire -Burkina Faso (Laleraba)	612	61.6%	38.4%
Ghana - Burkina Faso (Paga)	465	76.3%	23.7%
Togo - Burkina Faso (Cinkasé)	746	76.1%	23.9%

Source: Enquête sur le Trafic routier réalisée par l'Equipe d'Etude de la JICA en 2015

2) Trafic des Conteneurs

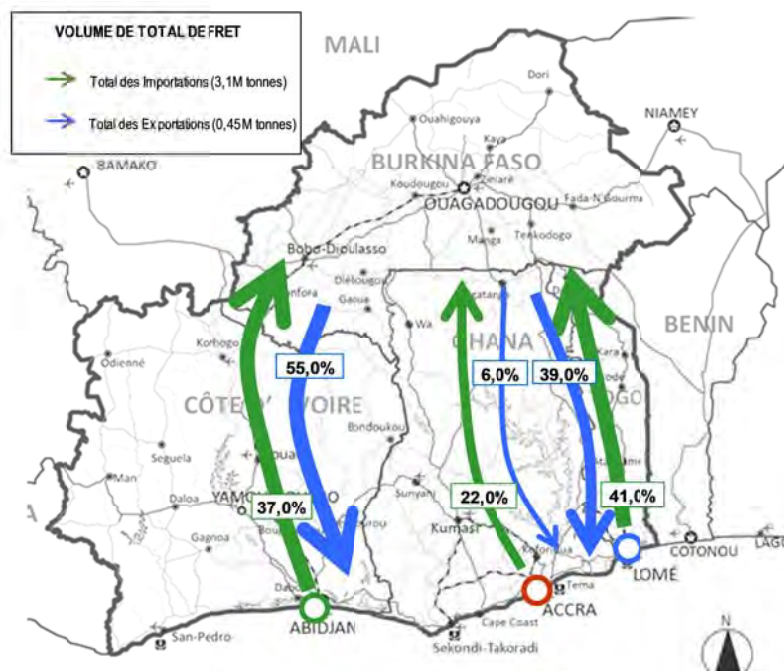
Parallèlement au nombre croissant de camions traversant le Burkina Faso et les pays côtiers, un autre développement positif en matière de logistique reste l'augmentation du trafic de conteneurs observée au niveau des frontières nationales. En comparant les données de 2012 à celles de 2015, l'on constate aisément que le trafic de conteneurs à la frontière entre la Côte d'Ivoire et le Burkina Faso a connu une croissance de 1.400% (de deux camions-conteneurs à trente camions-conteneurs). La frontière du Ghana avec le Burkina Faso a également vu son trafic de conteneurs augmenter de 17 en 2012 à 56 en 2015 (augmentation de 229%). L'exception semble être au niveau de la frontière du Burkina Faso avec le Togo qui a enregistré une baisse de trafic de conteneurs à hauteur de 18,8% (de 48 à 39).

Bien que les tendances énumérées plus haut semblent être rassurantes, un examen plus approfondi de l'ensemble du transport de marchandises révèle le contraire. Par exemple, le projet DANIDA intitulé Accélération des échanges en Afrique de l'Ouest (ATWA : *Accelerating Trade in West Africa*) qui a été achevé en Septembre 2016, a relevé que la part des conteneurs à Ougaiter (port sec) et au Terminal de Seto (station de la SITARAIL à Ouagadougou) a significativement baissé. Celle-ci était de 32% du total des cargaisons dans les deux terminaux en 2012, de 28% en 2013 et de 24% en 2014. Cette tendance permet tout simplement de comprendre que la croissance évidente du fret conteneurisé est inférieur à celle du fret transporté en vrac et des marchandises diverses.

3) Volume des Importations et des Exportations

En 2015, les cargaisons importées au Burkina Faso déclarées par le Conseil Burkinabé des Chargeurs (CBC) ont atteint 3,1 millions de tonnes, soit 11,2% de plus que l'année précédente. Il y a eu un flux d'importants volumes de marchandises sur le corridor Lomé-Ouagadougou (40,7%) sensiblement suivi par le corridor d'Abidjan-Ouagadougou (37,0%) et le reste du flux a été enregistré au niveau du corridor Tema-Ouagadougou (22,2%) .

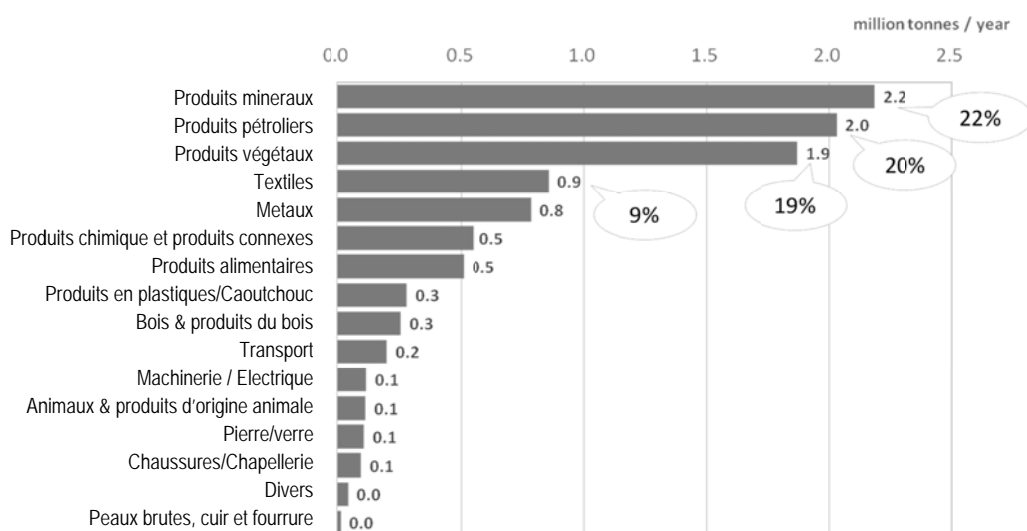
Les cargaisons exportées du Burkina Faso ne représentaient que 450 tonnes en 2015, soit seulement 14,5% du volume des importations. Ce qui démontre clairement le déséquilibre existant au niveau des échanges commerciaux. Ce mouvement de fret déséquilibré a de nombreuses implications dans l'industrie du camionnage, y compris la question épineuse du retour des camions vides au port. Plus de 55% de ces cargaisons exportées ont traversé le corridor Abidjan-Ouagadougou. La présence d'une voie ferroviaire le long de cette voie a sûrement contribuer à attirer un plus grand volume de cargaisons destinées à l'exportation.



Source: Elaborée par l'Equipe d'Etude de la JICA sur la base des données fournies par le Conseil Burkinabé des Chargeurs
Figure 7.3.33 Volume des exportations et importations par corridor dans les pays du CACAO (2015)

4) Type de Fret traversant les frontières

En analysant les données douanières des pays de la région, l'Equipe d'Etude de la JICA a pu confirmer le type de cargaisons traversant les frontières par voie routière sur la base du poids du fret. Le plus grand volume revient aux produits minéraux (22%) qui soulignent l'importance de ce type de ressources naturelles capitales à l'économie des quatre pays. Leur flux s'effectue principalement dans un seul sens notamment en direction des ports d'exportation. De même, les produits pétroliers, les produits végétaux, les textiles et les métaux ont enregistré une part élevée se rapprochant des 10%. Les denrées alimentaires qui pénètrent dans la sous-région depuis l'étranger par les ports des pays côtiers présentent également une part significative estimée à 5% en dépit de leur nature de produits légers. La majeure partie de ces produits est destinée au Burkina Faso.



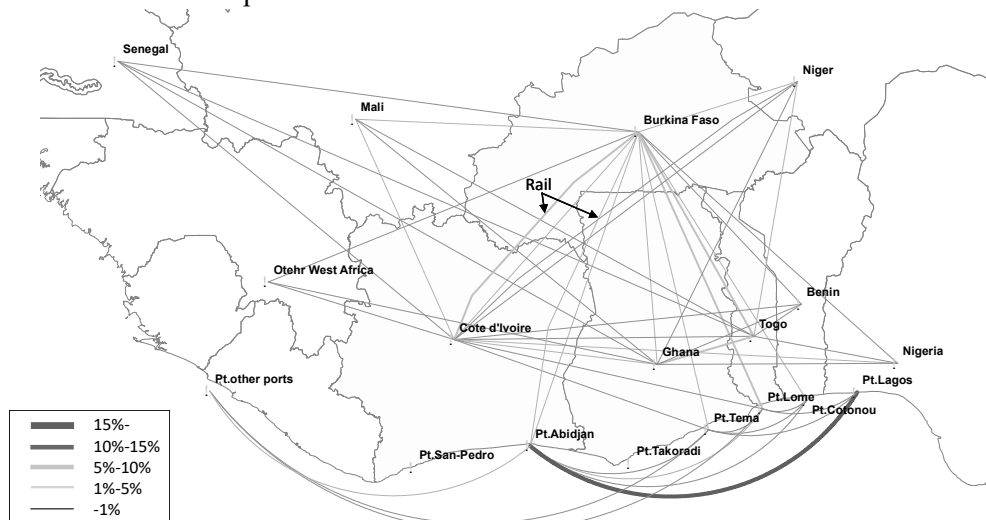
Source: Equipe d'Etude de la JICA sur la base des données douanières de 2014

Figure 7.3.4 Trafic routier transfrontalier des différents types de fret dans les pays du CACAO

5) Flux du fret des pays de la sous-région du CACAO

En suivant l'origine et la destination des cargaisons sur la base des données douanières, les interactions commerciales entre les pays de la région deviennent évidentes (Figure 7.3.35). Un examen plus approfondi des données révèle ce qui suit:

- Le plus important volume de flux des produits liés au pétrole (environ 15% du total) s'effectue entre Abidjan-Lagos.
- Le plus grand volume de flux relatif aux produits agricoles (plus de 10% du volume total) est observé entre le Burkina Faso et la Côte d'Ivoire.
- Le volume le plus élevé relativement aux flux des produits alimentaires (environ 15 du total) s'enregistre entre le port de Lomé et le Burkina Faso, confirmant le corridor Lomé-Ouagadougou comme corridor de choix des commerçants du Burkina Faso.
- Pour les produits minéraux, le plus grand flux est observé au niveau des corridors suivants: Ghana-Togo; Burkina Faso-Togo; Niger-Togo.
- Relativement aux véhicules et les pièces détachées, le flux le plus élevé se situe entre Lomé-Burkina Faso et Tema-Burkina Faso indiquant que les deux ports sont les portes d'entrée des véhicules importés au Burkina Faso.



Note: Type de marchandises: Total (toutes les marchandises); Volume total: 14.465 mille tonnes /an
Source: Equipe d'Etude de la JICA sur la base des données douanières de 2014

Figure 7.3.35 Flux du fret dans la sous-région du CACAO

6) Classement des pays de la sous-région du CACAO sur la base de l'Indice de Performance Logistique (IPL)

L'Indice de Performance Logistique (IPL) est réalisé par la Banque Mondiale tous les deux ans à travers une enquête auprès des transitaires et des professionnels de la logistique d'un pays donné. C'est un indicateur utile permettant de définir les avantages et caractéristiques logistiques du pays. Il permet par ailleurs aux autorités d'identifier les potentielles obstacles qui pourraient subsister au niveau des chaînes spécifiques pour y remédier de manière rapide. Sur la base du tableau ci-dessous, l'on observe:

- En général, les quatre pays ciblés par l'étude présentent des résultats satisfaisants par rapport aux autres pays de la sous-région. Par exemple, le Burkina Faso qui bien que classé 81ème dans le monde, demeure le pays le plus performant en Afrique de l'Ouest.
- Un autre examen plus approfondi révèle que les positions allant de 1 à 5 sont occupés par les pays couverts par la zone d'étude, à l'exception du Nigéria qui y occupe le troisième rang (la deuxième place est occupée par le Ghana, la quatrième place revient au Togo tandis que la

cinquième place est occupée par la Côte d'Ivoire).

Tableau 7.3.13 Comparaison de l'Indice de Performance Logistique (IPL) des pays de l'Afrique de l'Ouest (2016, 2014, 2010)

Zone	Pays	Classement IPL (Monde)			Position en Afrique de l'Ouest sur la base du Classement IPL
		2010	2014	2016	
Zone d'étude	Burkina Faso	134	98	81	1
	Côte d'Ivoire	83	79	95	5
	Ghana	108	100	88	2
	Togo	97	139	92	4
Autres Pays de l'Afrique de l'Ouest	Sénégal	110	101	132	11
	Gambie	118	146	Aucune donnée	15
	Guinée-Bissau	94	127	128	9
	Guinée	115	122	129	10
	Sierra Leone	150	No data	155	13
	Libéria	119	102	142	12
	Mali	No data	119	109	7
	Nigéria	121	75	90	3
	Niger	87	130	100	6
	Bénin	67	109	115	8

Source: Indice de Performance Logistique, Banque Mondiale, 2016

7) Performance des Corridors relativement à l'Importation et à l'Exportation des Produits (sur la base de l'enquête réalisée par l'Equipe d'Etude de la JICA)

L'Equipe d'Etude de la JICA a réalisé une enquête sur la chaîne logistique d'Août à Octobre 2016 couvrant les trois corridors. Bien qu'il y ait eu de nombreuses études précédentes réalisées au niveau de la région, on conviendra que celles-ci ont été effectuées dans des périodes différentes avec des méthodologies différentes et des zones d'étude différentes. Dans le souci de fournir une comparaison des performances des trois corridors plus pertinente et obtenir une image plus claire de la situation actuelle, la conduite d'une nouvelle enquête s'inscrivant dans une portée, une méthodologie et une période uniques s'est avérée nécessaire. Ainsi, cette enquête vise à fournir des résultats récents sur les trois corridors tout en permettant de cerner les problèmes affectant la performance des corridors et les perspectives connexes.

Le corridor le moins onéreux favorable aux Importations

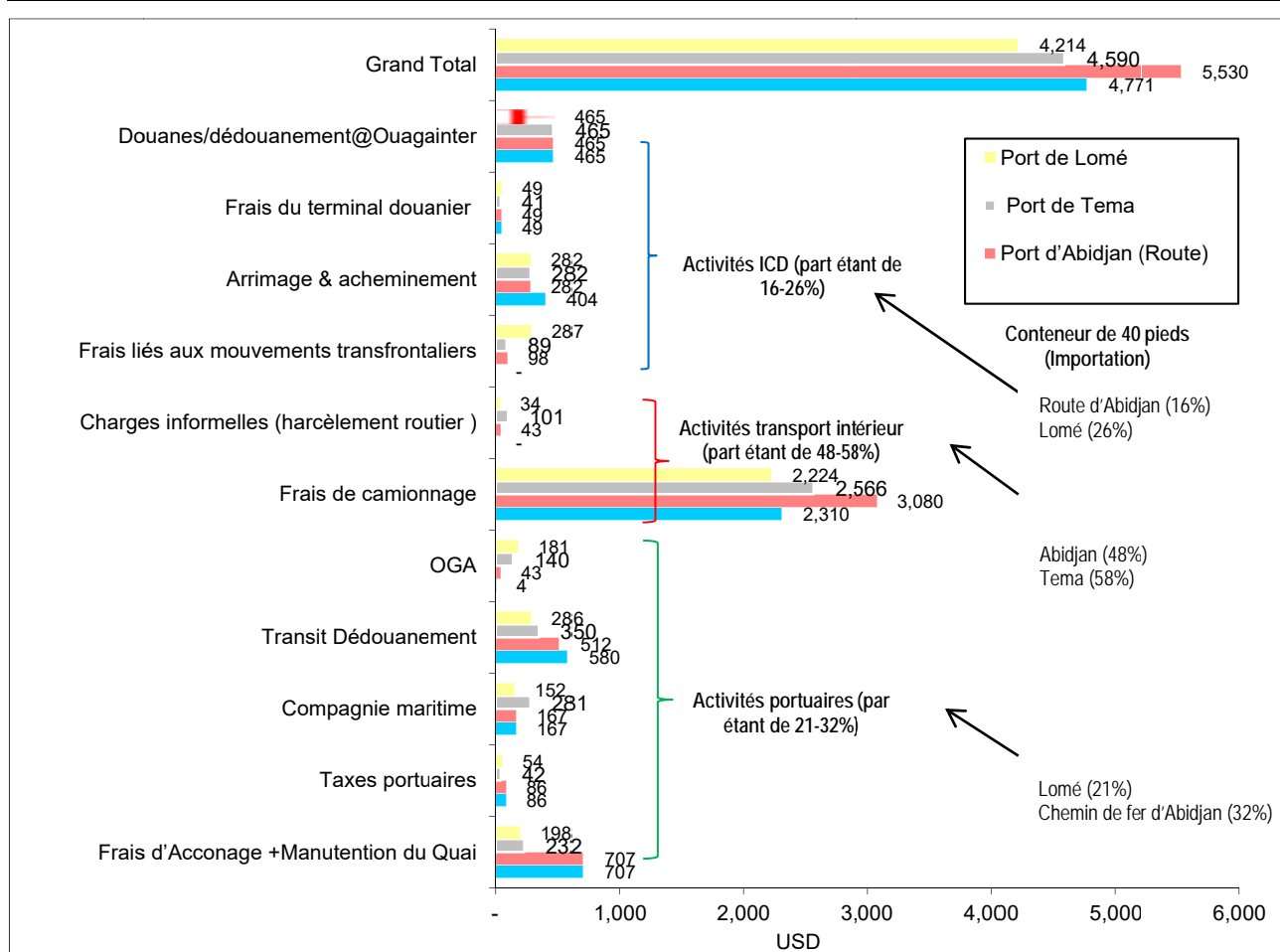
Le corridor le moins coûteux pour le transport de marchandises en transit (conteneur de 40 pieds) est celui de Lomé-Ouagadougou (Tableau 7.3.14). Cela s'explique en grande partie par le faible taux des charges portuaires (transit, frais de manutention des terminaux, frais de transport maritime qui reste inférieur d'environ 174 USD par rapport au concurrent le plus proche notamment le port de Tema) et par le coût réduit du transport intérieur (inférieur de 210 USD par rapport au Corridor concurrent qui est celui de Tema-Ouagadougou) tel que l'illustre la Figure 7.3.35.

Tableau 7.3.14 Comparaison des coûts d'importation des marchandises (Conteneur ou vrac)

Corridor	– Unité (USD)		
	Conteneurs de 40 pieds (24 t)	Vrac (24 t)	Différence
Abidjan-Ouagadougou (Route)	5,531	4,929	602
Abidjan-Ouagadougou (Voie ferrée)	4,772	4,345	427
Tema/Accra-Ouagadougou (Route)	4,590	3,591	999
Lomé-Ouagadougou (Route)	4,214	3,393	821

Note: Pour le fret en vrac, le scénario est que le fret arrive dans un conteneur puis ouvert au port pour être transporté en vrac depuis le port jusqu'à Ouagadougou. Les types de produits concernés sont principalement les matériaux de construction (ciment blanc).

Le ferroviaire d'Abidjan vient en troisième position. Le coût du transport routier est le deuxième plus faible coût (après Lomé) parmi les corridors concurrents. Toutefois, les taux élevés des charges au niveau du port d'Abidjan et la livraison finale des marchandises par les camions depuis le terminal Seto de la SITARAIL jusqu'à l'entrepôt du destinataire finissent par augmenter les coûts.



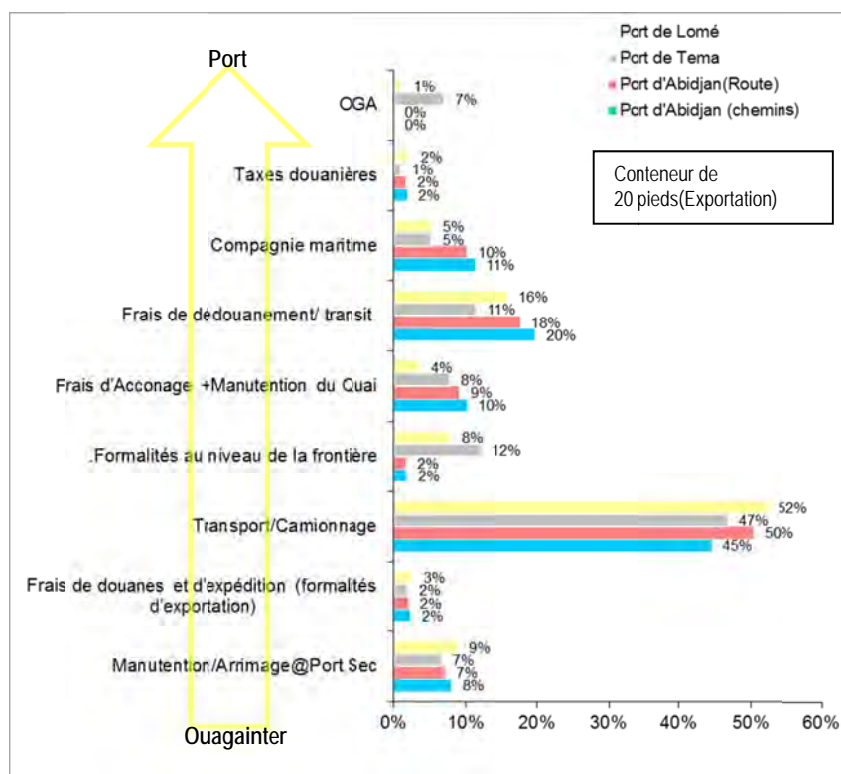
Source: Enquête sur la Chaîne Logistique 2016, réalisée par l'Equipe d'Etude de la JICA: Enquête sur la Chaîne Logistique (du Port à la destination finale), la Chaîne d'Approvisionnement et le Système de Distribution des principales entreprises manufacturières.

Figure 7.3.36 Détails des coûts d'importation (conteneur de 40 pieds) par corridor

Il en est de même pour les produits en vrac (conteneur de 40 pieds déposé au port). Le corridor le moins coûteux pour le transport de marchandises du port à Ouagadougou est le corridor Lomé-Ouagadougou. Cela est dû en grande partie au faible taux des charges portuaires. Le corridor Tema-Ouagadougou arrive en deuxième position avec une différence d'environ 200 USD seulement. Cependant, il convient de noter que le corridor de Lomé-Ouagadougou est affecté par les coûts élevés des postes frontaliers. Une fois que cette question sera résolue, l'utilisation de ce corridor sera à un coût davantage plus intéressant.

Le corridor le moins onéreux favorable aux exportations

Il convient de noter que les marchandises à l'exportation au niveau de la sous-région, contrairement au passé, sont principalement conteneurisées dans des conteneurs de 20 pieds à l'heure actuelle. Le choix des conteneurs de 20 pieds présente certainement un lien avec les caractéristiques des cargaisons à exportées qui sont composées de produits agricoles et généralement lourds. Relativement au coût du transport de fret à l'exportation en provenance du Burkina Faso, le corridor le moins coûteux reste le Corridor Lomé-Ouagadougou (Figure 7.3.37). Le corridor de Tema/Accra-Ouagadougou est particulièrement affecté par le coût élevé des diverses taxes imposées sur les marchandises à l'exportation (certification, conseil des chargeurs, etc.) et par les frais de transit de 200 USD pour les marchandises en transit imposés par la douane et recueillis par camion au niveau de la frontière. Les autres corridors n'imposent pas ce coût supplémentaire.



Corridor	Conteneur de 20 pieds	Conteneur de 40 pieds
Abidjan- Ouagadougou (Route)	2,036	2,830
Abidjan- Ouagadougou (Ferroviaire)	1,822	2,385
Tema/Accra- Ouagadougou (Route)	2,195	3,098
Lomé- Ouagadougou (Route)	1,634	2,158

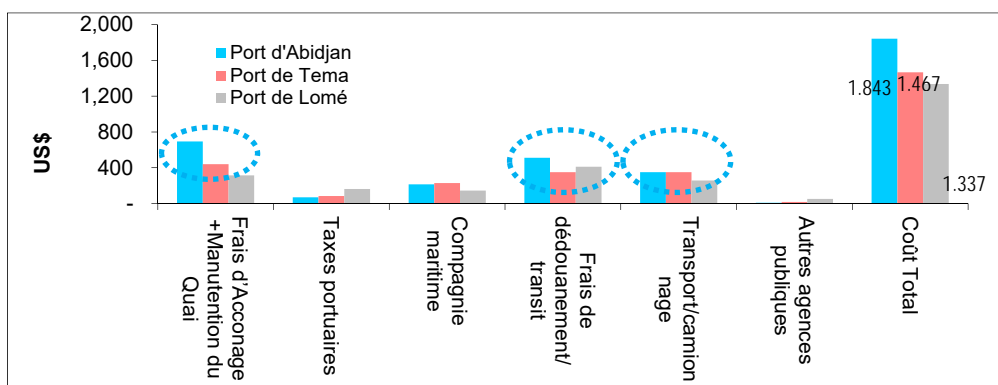
Note: les types de produits concernés sont les produits agricoles (graines de sésame)

Source: Enquête sur la Chaîne Logistique 2016, réalisée par l'Equipe d'Etude de la JICA: Enquête sur la Chaîne Logistique (du Port à la destination finale), la Chaîne d'Approvisionnement et le Système de Distribution des principales entreprises manufacturières.

Figure 7.3.37 Comparaison des coûts d'exportation des trois principaux corridors Nord-Sud

La ville capitale côtière la moins onéreuse favorable aux importations et exportations de marchandises

Parmi les trois capitales, Lomé (1.337 USD) et Accra (1.467 USD) reçoivent des cargaisons importées à un taux très faible (conteneur de 40 pieds), comme le montre la Figure 7.3.38. Les facteurs contribuant à la réduction des coûts au niveau de Lomé sont en grande partie attribuables à la baisse des taxes portuaires appliquées sur les importations locales et au faible coût du transport inférieur étant donné que la ville est très proche du port. Pour la ville d'Abidjan, outre le coût élevé des taxes portuaires, le coût du transport de fret du port à l'entrepôt de destination intégrant le coût de la manutention, reste le plus élevé parmi les trois ports (le coût du camionnage/le coût du transport intérieur sont inclus dans le coût de la manutention). Des efforts sont toutefois engagés dans le sens de la libéralisation du transport (c'est-à-dire séparer le coût du transport intérieur des coûts de manutention), mais rien n'a encore été réalisé jusque là dans ce sens.



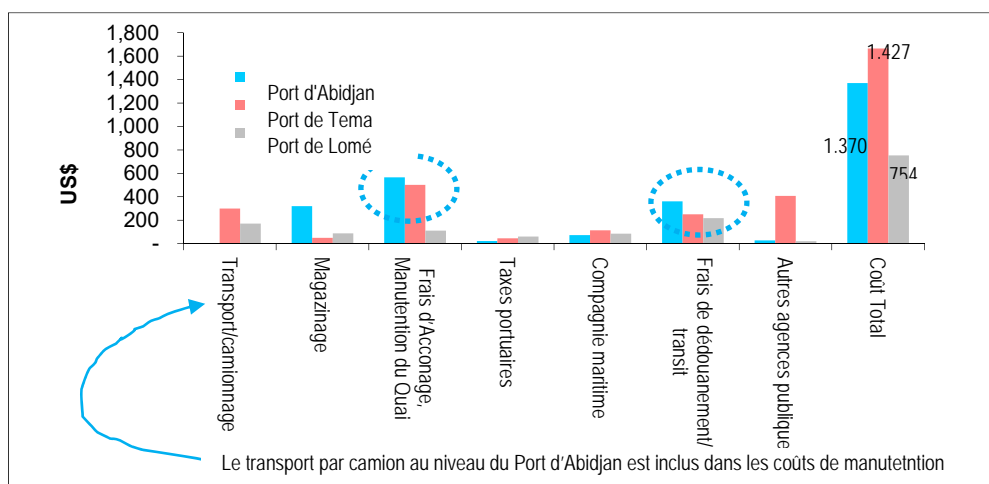
En provenance de – à destination de	Coût Total (USD)	charge portuaire		Transport intérieur	
		USD	Part	USD	Part
Du port d'Abidjan à la ville d'Abidjan	1.843	1.331	72%	512	28%
Du Port de Tema à la ville d'Accra	1.467	1.117	76%	350	24%
Du Port de Lomé à la ville de Lomé	1.337	1.081	81%	257	19%

Note: les types de produits concernés sont les matériaux de construction (ciment blanc)

Source: Enquête sur la Chaîne Logistique 2016, réalisée par l'Equipe d'Etude de la JICA: Enquête sur la Chaîne Logistique (du Port à la destination finale), la Chaîne d'Approvisionnement et le Système de Distribution des principales entreprises manufacturières.

Figure 7.3.38 Coût des importations par capitale côtière (Conteneur de 40 pieds)

Relativement à l'exportation des cargaisons (conteneurs de 20 pieds), le port de Lomé présente un avantage de coût (754 USD) par rapport aux autres ports. Cela s'explique par la baisse des charges portuaires (frais de transit, manutention des terminaux) qui représente presque la moitié des coûts facturés par les autres ports. Le port de Lomé présente également des coûts plus attractifs et plus faibles dans d'autres aspects de la chaîne logistique des exportations, tels qu'au niveau du processus d'expédition/dédouanement (Figure 7.3.39).



En provenance de – à destination de	Coût Total (USD)	Transport intérieur + entreposage		Charges portuaires	
		USD	Part	USD	Part
De la ville d' Abidjan via le Port d'Abidjan	1.370	320	23%	1.050	77%
De la ville d'Accra via le port de Tema	1.427	349	24%	1.078	76%
De la ville de Lomé via le port de Lomé	754	258	34%	495	66%

Note: : les types de produits concernés sont les produits agricoles (graines de sésame)

Source: Enquête sur la Chaîne Logistique 2016, réalisée par l'Equipe d'Etude de la JICA: Enquête sur la Chaîne Logistique (du Port à la destination finale), la Chaîne d'Approvisionnement et le Système de Distribution des principales entreprises manufacturières.

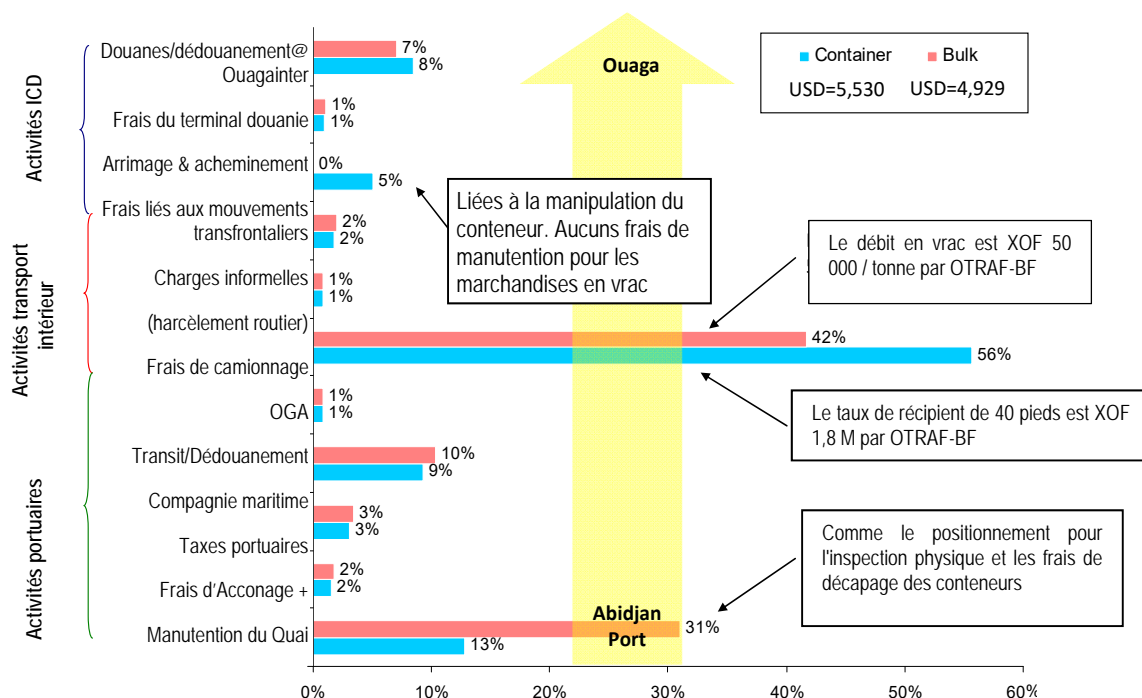
Figure 7.3.39 Coût des exportations par capitale côtière (conteneur de 20 pieds)

Transport du fret conteneurisé (40 pieds) ou en vrac (24t) des ports jusqu'à Ouagadougou

L'enquête a confirmé l'opinion selon laquelle le transport de fret en vrac des ports côtiers à destination de Ouagadougou est moins onéreux que celui du fret conteneurisé. Toutefois, le degré de différence (économie) se présente relativement comme suit: moins de 10,9% (USD 602) pour le

corridor Abidjan-Ouagadougou (route), moins de 8,9% (USD 429) pour la ligne ferroviaire Abidjan-Ouagadougou (ferroviaire), moins de 21,8% (USD 999) pour le corridor Tema/Ouagadougou et moins de 19,5% (821 USD) pour le corridor Lomé-Ouagadougou (Tableau 7.3.14)

Les activités de la chaîne favorisant le caractère moins onéreux du transport de fret en vrac sont les suivantes: coût du transport intérieur plus bas (taux fixé par tonne), pas de charge d'arrimage/de manutention (contrairement au conteneur qui nécessite des mécanimes de dépotage et d'empotage spécifiques), coût réduit des frais de dédouanement requis par les agents de compensation (le taux est fixé à la tonne). (Voir la Figure 7.3.40).



Source: Enquête sur la Chaîne Logistique 2016, réalisée par l'Equipe d'Etude de la JICA: Enquête sur la Chaîne Logistique (du Port à la destination finale), la Chaîne d'Approvisionnement et le Système de Distribution des principales entreprises manufacturières.

Figure 7.3.40 Exemple de répartition des coûts de transport entre le transport de fret conteneurisé et le transport de fret en vrac (voie routière Abidjan-Ouagadougou)

Transport de fret sur le corridor Abidjan-Ouagadougou par voie routière ou voie ferroviaire

En termes de coût, la voie ferroviaire est le mode le moins coûteux tant pour l'importation (aussi bien pour le fret conteneurisé que le fret en vrac) que pour l'exportation (conteneur) sur le corridor Abidjan-Ouagadougou. Il est moins onéreux à hauteur de 14% pour l'importation du fret conteneurisé et à hauteur de 12% pour le fret en vrac. En ce qui concerne l'exportation, la voie ferroviaire est la moins coûteuse à environ 11% pour le conteneur de 20 pieds et avec une économie atteignant 16% si le fret est transporté dans un conteneur de 40 pieds. Toutefois, l'inconvénient de l'utilisation de ce mode pour l'importation des marchandises est lié à l'insuffisance des wagons, allongeant davantage les périodes d'attente allant de 7 à 9 jours.

Tableau 7.3.15 Comparaison des coûts entre le transport routier et le transport ferroviaire le long du corridor Abidjan-Ouagadougou

	Type de fret	Route (USD)	Ferroviaire (USD)	Différence (Route-Ferroviaire)
Importation	Conteneur de 40 pieds (24 t)	5.531	4.772	759
	Vrac (24 t)	4.929	4.345	584
Exportation	Conteneur de 20 pieds	2.036	1.822	214
	Conteneur de 40 pieds	2.830	2.385	445

Note: Importation= le type de produit concerné est le ciment blanc; Exportation= les types de produits concernés sont les produits agricoles (graines de sésame)

Source: Enquête sur la Chaîne Logistique 2016, réalisée par l'Equipe d'Etude de la JICA: Enquête sur la Chaîne Logistique (du Port à la destination finale), la Chaîne d'Approvisionnement et le Système de Distribution des principales entreprises manufacturières.

8) Les tracasseries routières le long des Corridors

Depuis 2010, la question du tracasseries routier, qui reste préjudiciable au commerce, sur les corridors a été investie et documenté à travers le programme de gouvernance routière initié par le Trade Hub de l'USAID en collaboration avec l'UEMOA. Cette initiative a connu l'intervention récente d'autres partenaires au développement en étroite collaboration avec des organisations non gouvernementales telles que Alliance Borderless et Conseil des expéditeurs pour n'en citer que ceux là. La JICA a également apporté sa contribution en engageant les partenaires et acteurs (aussi bien du secteur public que privé) à travers l'organisation d'ateliers et de séminaires ainsi que par la participation à certaines missions de vérification. L'une de ces missions visant à confirmer le niveau d'ingérence des différentes autorités le long du corridor a été réalisée en Novembre 2015 sur le Corridor Lomé-Ouagadougou. Les résultats de la mission sont plutôt décevants à plusieurs égards: Premièrement, le nombre de points de contrôle est passé à 29 (il n'y en avait que 13 en 2013). Deuxièmement, le montant des pots-de-vin est passé à 21.500 FCFA (contre 11.321 CFA en 2013). Ces conclusions allarmantes renforcent la nécessité de soutenir davantage les efforts en cours visant la suppression des points de contrôle inutiles qui sont pratiquement les vaches à lait des structures connexes qui y trouve une aubaine pour soutirer des fonds illicites.

Sur la base des récentes données fournies par Alliance Borderless, comme indiqué dans le tableau ci-dessous, le corridor Abidjan-Ouagadougou présente le montant le plus élevé relativement aux frais illégaux exigés par les autorités, soit environ 51,0 USD (35,0 USD pour le corridor Lomé-Ouagadougou et 18,0 USD pour celui de Tema/Accra-Ouagadougou). L'Etude Logistique de la JICA réalisée en 2016 a également tenu compte du coût du harcèlement au nombre des difficultés auxquelles font face les différents acteurs de la chaîne logistique dans la région. Les résultats révèlent qu'il n'y a pratiquement pas de changement au niveau de ce coût sur les deux corridors (43 USD pour le Corridor Abidjan-Ouagadougou, 34 USD pour celui de Lomé-Ouagadougou). Toutefois, l'on a enregistré une très forte augmentation du coût du harcèlement routier au niveau du corridor Tema/Accra-Ouagadougou estimé actuellement à 101 USD (contre seulement 18 USD en 2013). Il est cependant important de mettre en perspective le montant des coûts informels dans le coût logistique total des cargaisons importées (du port à l'entrepôt d'un destinataire). En tenant compte des résultats de l'étude de la JICA, le coût actuel du harcèlement ne représente que 1% à 2% du coût total (Lomé-Ouagadougou=34 USD (1%), Tema/Accra-Ouagadougou=101 USD (2%), Abidjan-Ouagadougou = 43 USD (1%)).

Tableau 7.3.16 Harcèlement routier sur les trois principaux corridors Nord-Sud (Fret à l'importation)

Paramètres	Abidjan-Ouagadougou		Accra/Tema-Ouagadougou		Lomé-Ouagadougou	
	Désignation	Moy. sur 100km	Désignation	Moy. sur 100km	Désignation	Moy. sur 100km
Nbre de points de contrôle	Côté CI	3,5	Côté GH	1,9	Côté TG	1,9
	Côté BF	3,5	Côté BF	2,8	Côté BF	4,7
	Moy.	3,5	Moy.	2,1	Moy.	2,6
Retard Moy. Par voyage dû aux points de contrôle (min)	Côté CI	100,3	Côté GH	81,7	Côté TG	2,7
	Côté BF	70,6	Côté BF	204,5	Côté BF	27,4
	Moy.	87,9	Moy.	102,2	Moy.	9,3
Pot-de-vin par voyage (CFA)	Côté CI	3.899,7	Côté GH	812,9	Côté TG	737,3
	Côté BF	784,3	Côté BF	2.629,0	Côté BF	5.839,4
	Moy.	2.605,9	Moy.	1.115,3	Moy.	2.107,8

Note: Toutes les données proviennent de Borderless Alliance avec les années connexes: Abidjan-Ouagadougou (données de 2016); Accra/ Tema-Ouagadougou (données de 2013); Lomé-Ouagadougou (données de 2015)

(2) Récents développements liés à la logistique avec des implications au niveau de la sous-région

Les développements récents suivants ont une implication plus large dans le mode de fonctionnement des échanges au niveau de la région nécessitant de ce fait un examen plus approfondi.

- Ouagaintier a officiellement lancé SYLVIE en Février 2016. SYLVIE est un point d'entrée unique pour les documents nécessaires au prédédouanement, intégrant 7 agences puliques, 5 agences du secteur privé, 10 banques et 5 compagnies d'assurance. Le temps nécessaire requis pour remplir les formalités du processus de prédédouanement sera réduit de 15 jours à 3 jours. Le nombre de documents requis pour les importations sera réduit de 10 à 7 et de 10 à 3 pour les

exportations.

- Comme indiqué précédemment, les compagnies maritimes du port d'Abidjan ont introduit de nouveaux frais de manutention en Juin 2016. Cette nouvelle redevance (115 EURO pour les conteneurs de 20 pieds et 150 EURO pour les conteneurs de 40 pieds) est contestée par les importateurs étant donné qu'ils paient déjà des redevances de manutention de quai aux opérateurs des terminaux. Cette mesure est également d'actualité au niveau du port de Tema, même si son application a été reporté au mois d'Août de cette année par le gouvernement.
- Au port de Lomé, les deux chambres de commerce (les garants) du Togo et du Burkina Faso ont signé un protocole d'accord à la fin de l'année 2015 pour autoriser le paiement des deux redevances douanières au niveau du port de Lomé, mais cela n'a pas encore été mis en œuvre.
- Au port d'Abidjan, les cautions douanières (0,50%) sont désormais payées une seule fois au port d'Abidjan depuis l'année 2015, contrairement au passé où elles étaient payées deux fois (0,25% au port d'Abidjan et 0,25% à la frontière du Burkina Faso). Le même arrangement a été également convenu antérieurement avec le Mali. Au niveau du Port de Tema, la construction du Terminal de dépotage de conteneurs de Kpone par l'Administration portuaire du Ghana (GPHA) est pratiquement terminée et est sur le point de commencer ses activités à la fin de l'année ou en début d'année prochaine.
- La Banque Mondiale apporte actuellement un appui aux gouvernements de la Côte d'Ivoire et du Burkina Faso dans le cadre de la professionnalisation du secteur des transports notamment dans les services logistiques. Celle-ci exige par ailleurs que les deux pays introduisent des critères et des qualifications clairs pour les entités souhaitant entrer sur le marché de la logistique (par exemple, pour les entreprises souhaitant opérer dans le camionnage, transitaires, etc.). En cas de succès, cela permettra d'améliorer la qualité de service des prestataires logistiques de la région.

(3) Questions liées au secteur des logistiques dans la sous-région du CACAO

Les principales questions liées au secteur logistique ayant une incidence sur l'ensemble de la sous-région peuvent être classées en trois catégories: (a) les questions liées aux infrastructures matérielles, (b) les questions liées aux infrastructure immatérielles et (c) les questions liées au développement des institutions et des ressources humaines. Celles-ci sont discutées ci-dessous.

1) Questions liées aux infrastructures matérielles du secteur des logistiques

- La médiocrité et la congestion des voies d'accès aux ports restent des préoccupations majeures pour les trois principaux ports (Port d'Abidjan, Port de Tema, Port de Lomé) ainsi que les ports secondaires (Port de Takoradi, Port de San Pédro). La construction de nouvelles routes d'accès contournant les zones congestionnées de la ville et la réalisation de terminaux à camions ainsi que le réaménagement de l'utilisation spatiale des ports et des zones adjacentes s'imposent.
- Les terminaux à camions dotés de fonctions logistiques avancées (terminal intermodal avec fonction de centre logistique) font cruellement défaut dans la sous-région et pourraient servir de plates-formes pour une exploitation logistique plus moderne.
- Les aires de repos stratégiquement situées le long des trois corridors pour répondre aux besoins des camionneurs, favorisant ainsi la sécurité routière, sont également inexistantes (excepté le corridor de Lomé-Ouagadougou qui dispose d'installations de repos bien que les conducteurs interviewés se plaignent des emplacements de certaines d'entre elles).
- La sous-région ne dispose pas de réseau ferroviaire en tant que tel. Du moins elle ne dispose pas d'un réseau présentant un maillage où les plus petites lignes pourraient relier les principales, offrant diverses alternatives pour atteindre les ports des pays côtiers. La voie ferroviaire existante n'est qu'une ligne unique reliant Abidjan à Ouagadougou et quelques autres lignes dédiées à des industries spécifiques (exemples: l'exploitation minière au Ghana et au Togo).

Cela constitue l'une des lacunes relevées au niveau des infrastructures dans la sous-région auxquelles il faudra faire face pour impulser le développement du potentiel économique.

2) Les questions liées aux infrastructures non matérielles du secteur des logistiques

- La plupart des camions desservant la sous-région sont vieux et mal entretenus. Le manque d'accès au financement au niveau des institutions financières pour le renouvellement de la flotte est perçu comme l'une des principales causes à cette situation.
- Les procédures et la durée du dédouanement au niveau de la sous-région (au port, à la frontière et au terminal final (Port sec de Ouagainter)) sont encore longues et lassantes. L'amélioration de cette situation implique une utilisation accrue des TIC, une interconnexion douanière entre les terminaux (port, frontière, terminal final), la rationalisation des processus et une coordination plus étroite entre les différents organismes impliqués dans le processus de dédouanement. Les problèmes de lenteur de la connexion Internet et la faible qualité d'alimentation devront être également abordés.
- Les systèmes de guichet unique dans la sous-région doivent rapidement évoluer (leur fonction est actuellement limitée) en attirant davantage d'acteurs du secteur du commerce, y compris l'ajout d'une nouvelle fonction qui permettrait de gérer les soldes de comptes des activités liées au commerce.
- L'introduction d'un système de suivi GPS est en effet un pas remarquable au niveau du développement logistique dans la sous-région. Cependant, il faudra trouver des solutions efficaces à la fréquente pénurie de GPS (au port d'Abidjan) et aux fréquents cas de vol de GPS. De même, il est nécessaire de préconiser l'utilisation commune d'un GPS (à partir du port de Ouagainter) qui ne devrait pas être déchargé à la frontière. Cela simplifiera le processus (payant à un seul fournisseur de GPS) et supprimer complètement le système d'escorte qui ralentit le flux du trafic du fret.
- Le contrôle de la charge à l'essieu, en dépit des fortes objections des expéditeurs selon lesquelles les coûts de transport ont augmenté de 15%, doit être vigoureusement appliqué pour protéger les actifs routiers et éviter les fréquents accidents. Cette politique d'application rigoureuse du contrôle de la charge à l'essieu des camions devrait être associée à l'élargissement des zones d'influence du système de transport multimodal (combinant le transport ferroviaire et le transport par camion) par l'établissement et l'exploitation de ports secs multimodaux.
- Les cautions douanières (0,50%) sont désormais payées une seule fois au port d'Abidjan depuis 2015, contrairement au passé où elles étaient payées deux fois: 0,25% au port d'Abidjan et 0,25% à la frontière du Burkina Faso. Au port de Lomé, les deux chambres de commerce (les garants) du Togo et du Burkina Faso ont signé un protocole d'accord à la fin de l'année 2015 pour autoriser l'imposition des deux redevances douanières en une seule fois au port de Lomé, mais cela n'a pas encore été mis en œuvre. Tous les progrès réalisés au niveau d'Abidjan relativement au cautionnement douanier devraient servir de modèle aux deux autres ports.
- Bien que le montant des coûts provoqués par les points de contrôle illégaux (harcèlement routier) soit minime (1% à 2% du coût total), ces activités non autorisées des organismes gouvernementaux exigent une campagne vigoureuse et soutenue visant la promotion accentuée des échanges dans la sous-région de même que celle du commerce outre-mer.

3) Questions liées au développement des institutions et des ressources humaines du secteur des logistiques

- Le système de partage des cargaisons (ou système de quotas) et celui de la file d'attente (ou système du premier arrivé, premier servi) existants dans la sous-région doivent être graduellement éliminés. Ces pratiques entraînent plusieurs effets négatifs. Le principal d'entre

eux demeure le maintien en activité des vieux camions qui sont mal entretenus, car ils ont des chances égales de recevoir des marchandises au même titre que les camions neufs et mieux entretenus. Dans un marché concurrentiel, les camions neufs et mieux entretenus seraient davantage privilégiés par les clients. Ce que ne favorise pas le système de files d'attente donnant des chances égales aux deux types de camions.

- À long terme, il sera nécessaire de réformer l'industrie des transports (camionnage) dans la sous-région afin de professionnaliser et formaliser son fonctionnement. Cela signifie que les gouvernements de la région devront mettre en place un règlement qui définira les qualifications et conditions d'accès à l'industrie (qualifications minimales avant qu'une licence ne soit délivrée à une personne ou à une entreprise pour opérer en tant que transporteur). Cela pourrait se faire soit par un accord bilatéral entre les pays sans littoral et les pays côtier, soit par une initiative à l'échelle de la région, soutenue par la CEDEAO et l'UEMOA. En 2015, la Banque Mondiale a entamé des efforts dans ce sens en prenant le corridor Abidjan-Ouagadougou comme corridor expérimental.
- Le renforcement des capacités des acteurs des services logistiques qui composent l'industrie de la logistique constitue un autre centre d'intérêt majeur des efforts à engager dans le secteur. Les efforts dans ce sens peuvent inclure la formation des conducteurs (y compris la création d'auto-écoles réformées), la formation en gestion de flottes et la formation en gestion d'entreprises de camionnage. L'UE a lancé en 2015 un projet visant l'amélioration des aptitudes de conduite des chauffeurs de camions en Côte d'Ivoire et au renforcement de la capacité de gestion des gestionnaires de certaines entreprises de camionnage.

(4) Perspectives d'avenir du secteur des logistiques dans de la sous-région du CACAO

Les coûts élevés du transport des marchandises des ports aux pays sans littoral et des pays sans littoral aux ports des pays côtiers incluant la distribution des cargaisons à l'intérieur des frontières nationales de la sous-région, affectent négativement tous les aspects des économies nationales. Cela impacte considérablement le coût des produits manufacturiers, le coût des produits de base tout en réduisant la compétitivité économique au niveau de la sous-région. Ce qui présente des répercussions sur la confiance des investisseurs. Malgré cette sombre réalité, les perspectives d'avenir du secteur logistique dans la sous-région restent des plus prometteuses. Cela s'explique en grande partie par la situation stratégique des différents ports compétitifs, le niveau de développement raisonnable des réseaux routiers, la poursuite active du système de guichet unique par les gouvernements, le déploiement initial des TIC utilisés dans la facilitation du commerce. Cette situation s'explique aussi par l'évolution du cadre juridique régissant le commerce et l'adoption de l'union douanière. L'on soulignera dans le même sens que les gouvernements de la sous-région collaborent avec des partenaires internationaux au développement pour trouver des solutions à de telles questions logistiques.

Il est donc raisonnable d'être optimiste quant au fait que l'augmentation du commerce, la réduction des coûts de transport, la réalisation d'indices compétitifs de niveau supérieur et l'amélioration de la confiance des investisseurs seront à la portée de la sous-région dans les années à venir. Cette perspective positive de l'avenir du secteur logistique, impulsée par la croissance positive des économies nationales de la sous-région, devra être effective par l'adoption de quelques mesures audacieuses. Lesdites mesures pourraient inclure les éléments suivants: (i) la poursuite de la promotion de l'instrument juridique régissant le transport de fret, (ii) l'amélioration continue du système de guichet unique pour mettre en relation davantage d'acteurs de la communauté commerciale et intégrer le système de paiement en ligne, (iii) une simplification plus poussée des procédures de dédouanement dans les terminaux logistiques – portuaire, frontières nationales, ports secs, (iv) l'extension de la portée des réseaux routiers et ferroviaires pour exploiter les zones regorgeant de potentialités de développement, (v) le renforcement des ports primaires et secondaires, (vi) la formalisation de l'industrie des transports ainsi que le renforcement des capacités des parties

prenantes. Ces actions devraient être comptées au nombre des principaux moteurs des économies nationales dans leur élan de croissance.

(5) Objectifs du secteur des logistiques dans la sous-région du CACAO

Comme abordé précédemment, le transport de fret au niveau de la sous-région est onéreux et cela est dû à plusieurs facteurs, notamment les barrières institutionnelles (procédures de dédouanement inefficaces et bureaucratiques, les arrangements en matière de partage des cargaisons, etc.), les barrières liées au système d'exploitation logistique (système de traçage obsolète, système de guichet unique incomplet) et les barrières liées aux infrastructures (congestion des zones portuaires et route d'accès, manque de terminaux de camions et de terminaux intermodaux, réseau ferroviaire limité, manque de routes d'accès aux zones regorgeant de potentialités, etc.). A ces raisons s'ajoute, la faible qualité du capital humain du secteur de la logistique au niveau de la sous-région qui affecte considérablement divers autres secteurs économiques, ainsi que l'industrie de la logistique.

Dans ce contexte, l'objectif global du secteur de la logistique se définit par la **“Mise en place d'un système logistique multimodal efficace visant à faciliter la réduction des coûts de transport des cargaisons afin de contribuer au développement des échanges et à l'accélération du développement économique dans la sous-région”**. Sur la base de cet objectif global, les objectifs suivants sont formulés:

- Renforcer les relations socio-économiques (promouvoir l'intégration économique) entre les pays voisins en fournissant les infrastructures logistiques manquantes.
- Promouvoir un système logistique intermodal et multimodal pour améliorer l'efficacité des opérations logistiques en fournissant des plates-formes favorisant le transfert efficace du fret d'un mode à un autre.
- Améliorer l'efficacité des opérations logistiques en modernisant et en harmonisant les procédures douanières incluant le renforcement de la facilitation du commerce aux frontières nationales.
- Promouvoir la professionnalisation de l'industrie de la logistique en soutenant les efforts visant à réglementer l'entrée dans l'industrie pour atteindre un certain niveau de services de qualité.

Promouvoir le développement des ressources humaines dans le secteur de la logistique pour améliorer l'efficacité des acteurs du point de vue individuel (par exemple, conducteur de camion) au niveau organisationnel (compagnies de camionnage) dans la prestation de services logistiques.

(6) Stratégies de base du secteur des logistiques dans la sous-région du CACAO

- Pour réaliser les objectifs susmentionnés, les stratégies suivantes devront être déployées (voir Figure 7.3.41 pour le résumé):
- Construire des liaisons logistiques reliant les principales plates-formes logistiques, les zones regorgeant de potentialités de développement et les autres grands centres générateurs de fret aux principales lignes de fret (les principales routes et lignes ferroviaires)
- Etablir des plates-formes logistiques à des endroits stratégiques pour relier différents modes de transport qui favoriseraient la consolidation et le transfert harmonieux du fret d'un mode à un autre.
- Soutenir les efforts visant à uniformiser et simplifier les documents douaniers, y compris la promotion de l'utilisation optimale des technologies de l'information à même de renforcer l'union douanière.
- Construire des installations transfrontalières modernes équipées de TIC pour faciliter le partage des données douanières, ce qui permettra d'accélérer le mouvement transversal des cargaisons.
- Aider les gouvernements de la région à affiner les instruments juridiques régissant le fonctionnement de l'industrie logistique (commerce et transport de marchandises).

Aider les gouvernements de la région à élaborer des programmes complets pour renforcer les capacités des acteurs de la chaîne logistique.

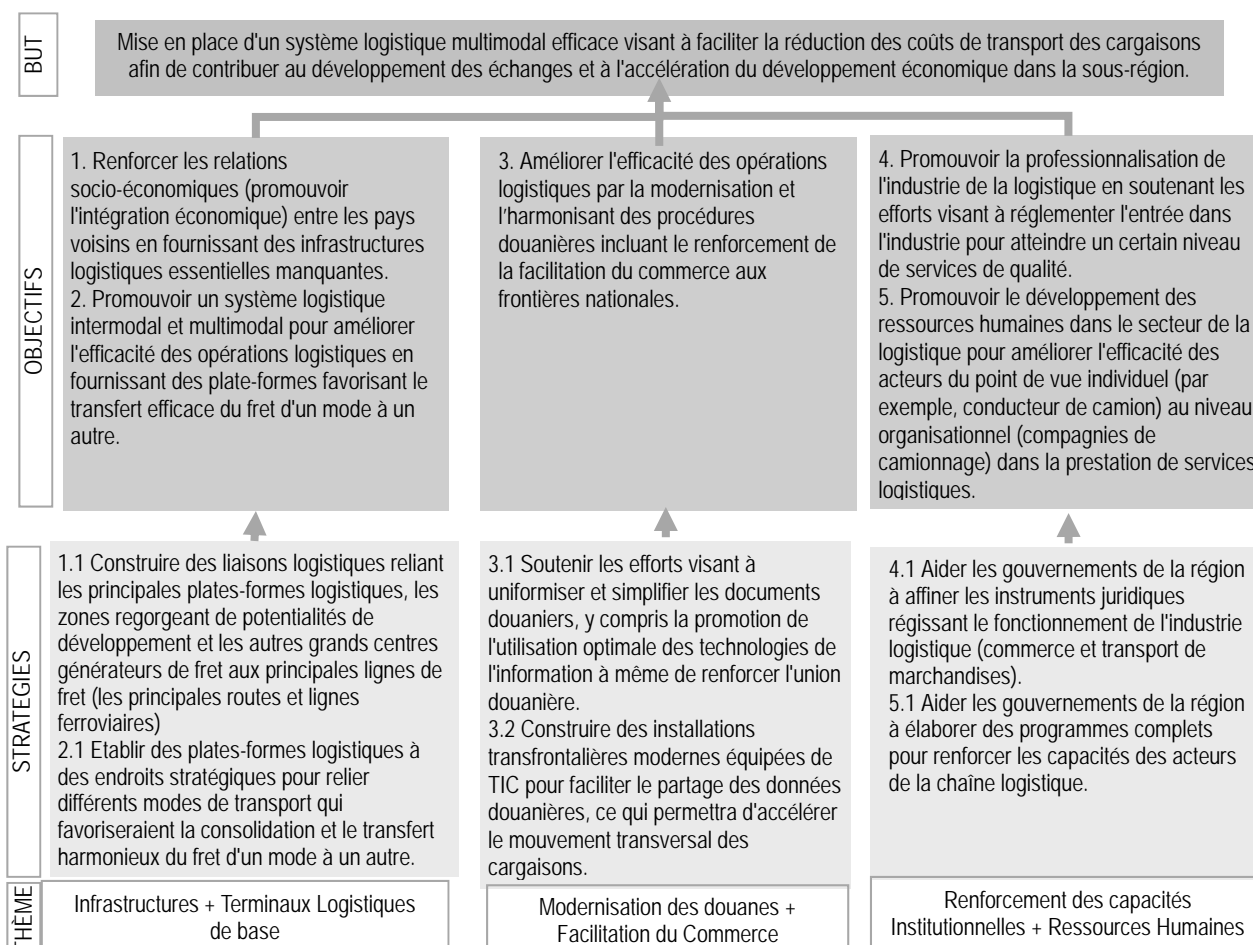


Figure 7.3.41 Principaux objectifs et stratégies du secteur des logistiques dans la sous-région du CACAO

(7) Projets Prioritaires du secteur des logistiques dans la sous-région du CACAO

Les projets prioritaires suivants sont formulés pour atteindre les cinq objectifs identifiés ci-dessus:

- Projets prioritaires relatifs à l'Objectif 1 "Renforcer les relations socio-économiques (promouvoir l'intégration économique) entre les pays voisins en fournissant des infrastructures logistiques essentielles manquantes"
 - Connexion ferroviaire au port intérieur multimodal de Boankra au Ghana
 - Connexion ferroviaire au port sec multimodal de Blitta au Togo
- Projets prioritaires relatifs à l'Objectif 2 "Promouvoir un système de logistique intermodal et multimodal pour améliorer l'efficacité des opérations logistiques en fournissant des plate-formes favorisant le transfert efficace du fret d'un mode à un autre"
 - Terminal de camions d'Ashaiman au Ghana
 - Port intérieur multimodal de Boankra au Ghana
 - Plate-forme logistique de Takoradi (Ghana)
 - Port sec multimodal de Ferkessédougou en Côte d'Ivoire
 - Terminal multimodal d'Anyama
 - Plate-forme logistique à PK24 dans la banlieue d'Abidjan en Côte d'Ivoire
 - Nouveau port sec multimodal de Ouagadougou au Burkina Faso
 - Port sec multimodal de Blitta au Togo
- Projets prioritaires relatifs l'Objectif 3 "Améliorer l'efficacité des opérations logistiques en

modernisant et en harmonisant les procédures douanières incluant le renforcement de la facilitation du commerce aux frontières nationales”

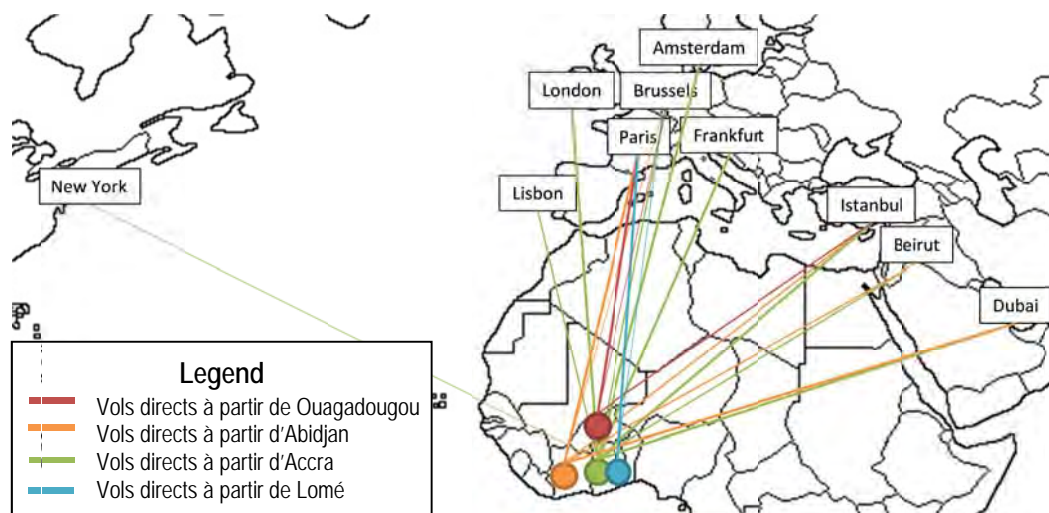
- Expansion et modernisation du terminal de camions du Sahel dans la banlieue de Lomé au Togo
- Amélioration du système de guichet unique actuel
- Promotion d'un système de suivi GPS unique (GPS unique depuis le port jusqu'à la destination finale)
- Promotion d'une utilisation accrue des TIC (Port, frontière, bureaux de douanes)
- Renforcement des relations douanières en interne (à l'intérieur du pays) et aux frontières (de frontière à frontière)
- Renforcement de l'application du contrôle de la charge à l'essieux
- Poste frontalier unique de Laleraba
- Poste frontalier unique de Paga
- Projets prioritaires relatifs à l'Objectif 4 “Promouvoir la professionnalisation de l'industrie de la logistique en soutenant les efforts visant à réglementer l'entrée dans l'industrie pour atteindre un certain niveau de services de qualité”
 - Programme d'appui à la professionnalisation de l'industrie de la logistique
 - Programme d'appui à la facilitation de l'accès aux financements (dans le cadre du renouvellement de la flotte des transporteurs qualifiés)
 - Programme d'appui à la modernisation des services douaniers et à la facilitation du commerce le long des Corridors
- Promouvoir le développement des ressources humaines dans le secteur de la logistique pour améliorer l'efficacité des acteurs du point de vue individuel (par exemple, conducteur de camion) au niveau organisationnel (compagnies de camionnage) dans la prestation de services logistiques.
 - Appui au programme de formation des acteurs de la chaîne logistique (chauffeurs de camions, entreprises de transport, etc.) pour l'optimisation des compétences dans la prestation de services.
 - Appui au programme de formation visant l'amélioration de l'efficacité de la sécurité routière initié par le Gouvernement

7.3.5 Stratégies de développement au niveau sous-régional du secteur du transport aérien

(1) Situation actuelle du secteur du transport aérien dans la sous-région du CACAO

1) Aéroports et trafic aérien existants des pays du CACAO

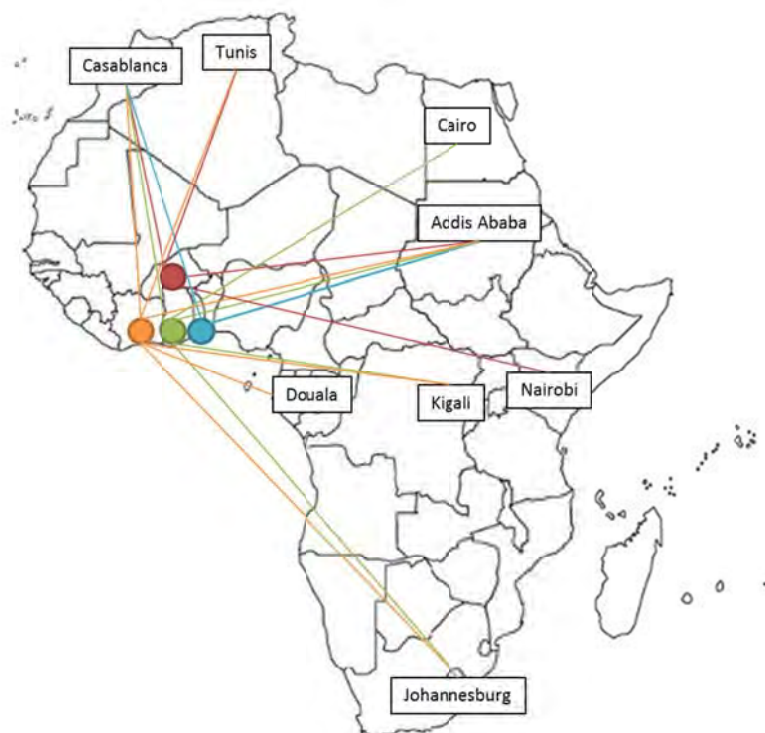
Les pays du CACAO sont reliés par plusieurs vols internationaux longs courriers, dont le nombre est en croissance. Tandis que les trois pays francophones sont plus fortement reliés par des vols à destination de Paris et Bruxelles, le Ghana quant à lui présente des vols directs vers d'autres destinations d'Europe, ainsi que vers les Etats-Unis. La Côte d'Ivoire et le Ghana sont également reliés par des vols directs vers des destinations telles que Beyrouth et Dubaï au Moyen-Orient.



Source: Equip d'Etude de la JICA sur la base des recherches sur le site de Skyscanner

Figure 7.3.42 Vols internationaux de longue distance reliant les pays du CACAO

Les quatre pays du CACAO sont tous reliés à certains des principaux aéroports du continent africain, tels que Addis-Abeba, Nairobi et Casablanca. La Côte d'Ivoire et le Ghana sont également reliés au principal aéroport de Johannesburg. Il n'est cependant pas aisé d'avoir accès à ces quatre pays du CACAO à partir de certains pays africains. Il est parfois plus facile et plus rapide de les relier en transitant par l'Europe en raison du nombre limité de vols.

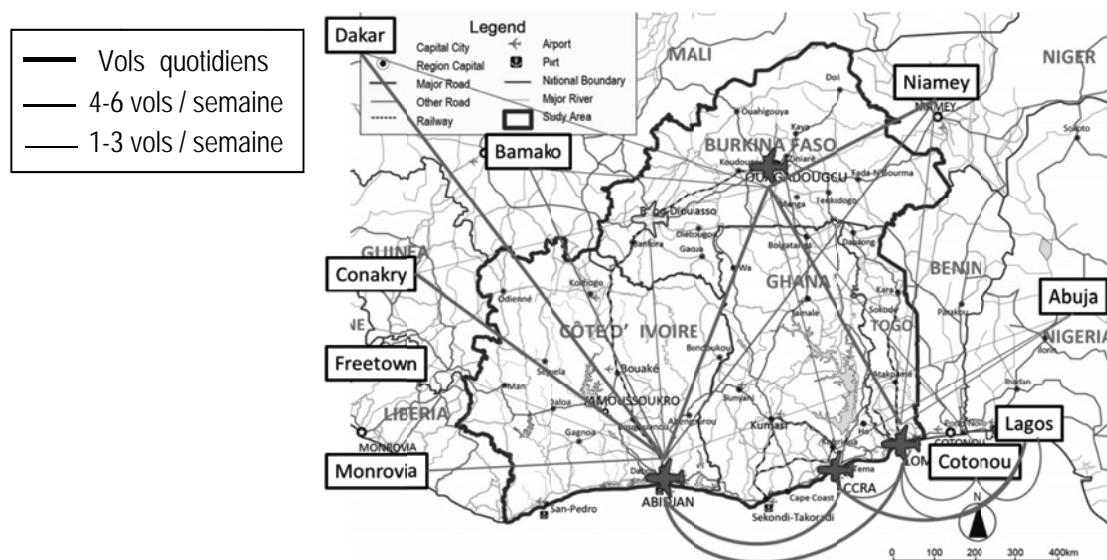


Source: Equip d'Etude de la JICA sur la base des recherches sur le site de Skyscanner

Figure 7.3.43 Vols internationaux reliant les principales villes Africaines et les pays du CACAO

Les vols reliant les zones métropolitaines le long du golfe de Guinée sont relativement réguliers estimés à plus d'un vol par jour entre certaines des villes, comme Abidjan-Accra, Abidjan-Lomé et Accra-Lagos. D'autre part, les vols entre les pays intérieurs et les pays côtiers, ainsi que ceux effectués entre les pays intérieurs, ne sont pas aussi fréquents que ceux enregistrés entre les pays côtiers.

Deux grands aéroports fonctionnent comme aéroport pivot au niveau des vols sous-régionaux dans les pays du CACAO. L'un d'entre eux est l'aéroport international Felix Houphouët Boigny d'Abidjan et l'autre est l'aéroport international Gnassingbé Eyadéma de Lomé.



Source: Equipe d' Etude de la JICA sur la base des recherches sur le site de Skyscanner

Figure 7.3.44 Vols dans la sous-région reliant les pays du CACAO

2) Passagers des vols aériens des pays du CACAO

En 2014, l'aéroport international de Kotoka à Accra affichait le plus grand nombre de passagers des vols commerciaux au niveau des vols internationaux et domestiques avec un total de plus de 2,5 millions de passagers par an.

En ce qui concerne les passagers en transit, l'aéroport international de Kotoka (Grand Accra) et l'aéroport international Gnassingbé Eyadéma de Lomé ont tous deux enregistré environ 170 000 passagers en 2014. L'augmentation soudaine du nombre de passagers en transit au niveau de l'aéroport international de Gnassingbé Eyadéma (Lomé) indique que Lomé est en train d'évoluer vers le statut d'aéroport pivot.

D'autre part, l'aéroport international Felix Houphouët Boigny (Grand Abidjan) qui est l'actuel aéroport pivot relativement aux vols sous-régionaux, n'a affiché seulement que 76 000 passagers en transit. Le nombre de vols à destination et en provenance d'Abidjan a toutefois connu une croissance rapide et le nombre de passagers fréquentant l'aéroport international Felix Houphouët Boigny est passé à plus de 1,6 million en 2015. Air Côte d'Ivoire essaie actuellement d'augmenter le nombre de vols intérieurs dans le pays.

L'aéroport de Ouagadougou a également initié des efforts visant à augmenter rapidement son volume de passagers domestiques, passant de moins de 2 000 en 2010 à près de 30 000 en 2014.

Tableau 7.3.17 Nombre de passagers annuels au départ et à l'arrivée dans les quatre principaux aéroports des pays du CACAO

		2010	2011	2012	2013	2014
Ouagadougou	Total	414.875	436.176	519.182	553.254	527.524
	International	346.360	373.496	439.472	453.295	422.949
	Domestique	1.806	1.949	2.858	7.892	28.844
	Transit	40.043	60.731	76.852	92.067	75.731
Abidjan	Total	894.413	634.314	940.097	1.138.519	1.267.579
	International	817.760	560.026	821.381	1.028.052	1.184.116
	Domestique	9.835	6.570	5.837	3.728	7.008
	Transit	66.818	67.718	112.879	106.739	76.455
Accra	Total	1.637.003	1.930.436	2.424.153	2.610.374	2.547.527
	International	1.387.045	1.585.602	1.726.051	1.669.603	1.650.520
	Domestique	132.480	199.073	543.379	778.466	719.234
	Transit	117.478	145.761	154.723	162.305	177.773
Lomé	Total	382.184	551.608	472.313	589.416	616.800
	International	318.475	470.984	417.672	499.194	446.688
	Domestique	0	0	0	0	0
	Transit	63.709	80.624	54.641	90.222	170.112

Source: ANAC du Burkina Faso, ANAC de la Côte d'Ivoire, Ghana Airport Company Limited (GACL) et ANAC du Togo

Pour desservir le nombre croissant de passagers, l'aéroport international de Kotoka a entamé actuellement la construction de son troisième terminal dont l'ouverture est prévue pour 2017. Dans le même élan, l'on notera que les nouveaux bâtiments aéroportuaires de l'aéroport international Gnassingbé Eyadéma et l'aéroport international Felix Houphouët Boigny ont également été ouverts en 2016 et 2015 respectivement. En plus de ces nouveaux bâtiments et terminaux aéroportuaires, les aéroports internationaux des capitales des quatre pays prévoient également d'agrandir ou de construire un nouvel aéroport international pouvant desservir le nombre croissant de passagers.

3) Intervention de l'UEMOA dans les activités du transport aérien

Le département aéronautique de la Commission de l'UEMOA a conclu une convention intitulée Programme de développement coopératif de la sécurité opérationnelle et de maintien de la navigabilité (COSCAP: *Co-operative development of Operational Safety and Continuing Airworthiness Programs*) en 2012, qui assurait la planification, la mise en œuvre et la supervision aéronautiques des pays membres. Afin de réaliser les plans convenus, l'UEMOA et ses pays membres devront parvenir à une coopération et une déréglementation de l'aviation des pays, la création d'organismes de location, d'entretien et de réparation des appareils, le développement des aéroports et l'approvisionnement en équipements, l'établissement de bases de données sur les aéroports et les aéronefs et les systèmes de formation.

(2) Questions liées au secteur du transport aérien dans la sous-région du CACAO

Pour que les pays du CACAO puissent devenir une destination plus attrayante pour les investissements, la liaison aérienne entre ces quatre pays est importante. Avec des vols plus fréquents et plus efficaces, il serait plus facile et plus rapide pour les hommes d'affaires d'accéder aux marchés avoisinants pour développer leurs activités.

Les questions suivantes sont identifiées au niveau du transport aérien dans la sous-région:

- Il ya un nombre limité de vols quotidiens dans la sous-région pour les personnes voyageant à des fins commerciales.
- L'accroissement du volume de la demande en transport aérien est prévu à travers la construction de nouveaux aéroports internationaux à Ouagadougou, à Abidjan, à Accra et à Lomé, mais ces nouveaux aéroports seront situés loin des centres urbains actuels. Par conséquent, il serait opportun d'utiliser les aéroports actuels pour les vols sous-régionaux et nationaux.

(3) Perspectives d'avenir pour le secteur du transport aérien dans la sous-région du CACAO

Le nombre de passagers utilisant les aéroports des pays du CACAO a connu une croissance au cours des dernières années. En particulier, le nombre de passagers nationaux de l'aéroport international de Kotoka (Accra) et le nombre de passagers en transit à l'aéroport international Gnassingbé Eyadéma (Lomé) a plus que doublé en seulement cinq ans. L'aéroport international Felix Houphouët-Boigny (Abidjan) a également connu une augmentation rapide aussi bien au niveau du nombre de passagers des vols domestiques que celui des passagers en transit en quelques années suite à l'augmentation de la flotte aérienne de la compagnie Air Côte d'Ivoire en novembre 2015. Bien que le nombre de passagers soit inférieur aux trois autres aéroports précités, l'aéroport de Ouagadougou enregistre également un nombre croissant du nombre de ses passagers.

L'on estime qu'au fur et à mesure que le nombre de populations à revenu moyen augmentera dans chaque pays, la demande en transport aérien continuera également d'augmenter. Cela apportera plus d'opportunités d'affaires aux pays du CACAO.

(4) Objectifs du secteur du transport aérien dans la sous-région du CACAO

L'objectif du secteur du transport aérien au niveau sous-régional est d'impulser une forte demande en transport aérien dans la sous-région.

(5) Stratégies de base du secteur du transport aérien dans la sous-région du CACAO

Les stratégies relatives au secteur du transport aérien au niveau sous-régional sont les suivantes:

- Maintenir les aéroports internationaux existants pour les vols intérieurs et sous-régionaux, même après l'ouverture de nouveaux aéroports internationaux en périphérie des zones métropolitaines, y compris le Grand Abidjan, le Grand Accra, le Grand Lomé et Ouagadougou
- Développer de nouvelles villes aéroportuaires avec une variété de fonctions urbaines propices aux affaires, ainsi que des fonctions logistiques, dans les zones environnantes des nouveaux aéroports internationaux prévus dans les pays du CACAO
- Réaliser des systèmes de transport en commun permettant de relier les aéroports nationaux aux nouveaux aéroports internationaux
- Renforcer l'application des mesures de sécurité contre les attaques terroristes et procéder parallèlement à l'élimination des harcèlements qui perturbent le sentiment d'arrivée dans les aéroports

7.3.6 Stratégies de développement au niveau sous-régional du secteur de l'électricité

(1) Equilibre entre l'offre et la demande d'électricité dans la sous-région du CACAO

La demande en électricité a connu une augmentation régulière dans les quatre pays ciblés par le projet CACAO notamment le Ghana, le Burkina Faso, la Côte d'Ivoire et le Togo, à un rythme de 5 à 15% par an ces dernières années. Le développement de la production d'énergie est fortement requis en réponse à cette croissance de la demande. Le Ghana et la Côte d'Ivoire disposent d'une capacité de production beaucoup plus grande que celles des deux autres pays, et sont très engagés dans la production et l'exportation de l'électricité vers les pays voisins.

En 2014, la charge de pointe au Ghana était de 1.970 MW avec une capacité de production de 2.831 MW, alors que la charge de pointe en Côte d'Ivoire était de 1.148 MW avec une capacité de production estimée à 1.772 MW. Toutefois, les marges de réserve de capacité ne sont pas suffisamment sécurisées dans l'un ou l'autre pays et les capacités fiables sont inférieures à la charge de pointe en raison de l'arrêt du générateur pour des travaux d'entretien et de dépannage nécessaires.

D'autre part, le Togo et le Burkina Faso, situés électriquement en aval du réseau électrique couvrant les quatre pays ciblés par le projet, ne disposent pas de sources d'énergie suffisantes leur permettant de couvrir leur demande de pointe et dépendent en partie de l'électricité importée et fournie via les lignes d'interconnexion. Il est même difficile pour le Burkina Faso de développer ses propres capacités de production d'électricité concurrentielle compte tenue des contraintes liées à sa position géographique. Cela implique des efforts significatifs de la part des principaux pays producteurs d'électricité (Ghana et Côte d'Ivoire) qui s'investissent déjà dans le développement de la production d'électricité et dans l'exportation de celle-ci vers le Burkina Faso, le Togo et d'autres pays voisins. Aussi, serait-il opportun pour le Burkina Faso et le Togo, ne disposant pas de grandes capacités de système, de rechercher des possibilités de développement d'énergies renouvelables dont les capacités pourraient être en deça de celles de la production d'électricité classique et qui contribueraient à la protection de l'environnement tout en facilitant l'économie d'énergie afin d'améliorer leur autosuffisance en réseau électrique. Le Tableau 7.3.18 montre l'équilibre entre la demande et l'offre pour chaque pays du CACAO.

Tableau 7.3.18 Equilibre entre la demande et offre d'électricité dans la sous-région du CACAO, en 2014

Pays	Ghana	Côte d'Ivoire	Burkina Faso	Togo
Charge de pointe [MW]	1.970	1.148	209	203
Capacité de Production*	2.831 (T:1.248, H:1.580, R:2,5)	1.772 (T:1.168, H:604)	130,5 (T:113, H:17,5)	185 (T:120, H:65)

*Note: T=Thermique, H=Hydroélectrique, R=Renouvelable

Source: Documents fournis par GRIDCo, CI-Energies, SONABEL, et CEB

(2) Etablissement des lignes d'interconnexion dans la sous-région du CACAO

En réponse au manque de sources d'énergie suffisantes, chaque pays s'est engagé à l'heure actuelle dans des efforts visant la construction et le développement de centrales électriques. Des initiatives et projets qui impliquent des efforts de chaque pays pour attirer les investissements privés qui y sont attendus. Ces efforts sont louables car s'inscrivant dans le développement de la production d'électricité, mais ils ne devraient pas exclure le développement des lignes de transmission et des sous-stations qui constituent des aspects tout aussi importants pour la transmission intégrale de l'énergie produite par les nombreuses centrales électriques. Il est donc indispensable de développer des lignes de transmission et des sous-stations dotées de capacités satisfaisantes pour l'approvisionnement de l'énergie produite par les centrales électriques. En outre, afin de réaliser l'intégration des réseaux électriques entre les pays membres de la CEDEAO pour les futurs échanges commerciaux relatifs à l'électricité, l'établissement de lignes d'interconnexion est prévu. Certains projets du plan ont été progressivement mis en œuvre à plusieurs endroits au niveau des frontières nationales, conformément aux plans de développement nationaux et régionaux des compagnies d'électricité telles que GRIDCo et CI-Energies en collaboration avec l'Echanges d'Energie Electrique Ouest-Africain (EEEOA) composé des compagnies d'électricité des pays de la CEDEAO. La figure 6.2.1 présente l'état actuel des réseaux électriques couvrant les pays de la CEDEAO. Selon le GRIDCo, les travaux de construction d'une ligne de transmission de 330 kV entre Kumasi et Bolgatanga, appelée "Ligne du Réseau Fédérateur", qui sera étendue au Burkina Faso, vient d'être lancée en Septembre 2016. Par conséquent, l'on s'attend à ce que la capacité d'électricité concernée par les échanges commerciaux d'énergie entre le Ghana et le Burkina Faso soit améliorée et que la stabilité du réseau électrique soit renforcée dans la sous-région une fois cette ligne d'interconnexion réalisée. Ainsi, l'établissement de lignes d'interconnexion pourrait être perçu comme l'une des premières solutions importantes visant à palier la pénurie d'énergie. Cela devrait se faire de manière urgente étant donné qu'il favorisera l'établissement d'une relation d'interdépendance relative à l'alimentation en électricité.



Source: Site Web du EEEOA

Figure 7.3.45 Réseaux Electriques Couvrant les Pays de la CEDEAO

(3) Questions relatives à l'approvisionnement en électricité dans la sous-région du CACAO

Sur la base des résultats obtenus dans le cadre de l'étude (comme résumé ci-dessus), les questions suivantes sont jugées critiques:

- Manque aigu des capacités fiables des centrales électriques causé par les problèmes, la pénurie de carburant, la pénurie d'eau, l'approvisionnement instable en carburant, etc.
- Insuffisance des capacités des lignes de transmission et des sous-stations qui ne peuvent pas transmettre intégralement la puissance générée par les plans de puissance potentiels, ainsi que les centrales existantes.
- Délestage fréquent causé par la pénurie d'électricité dans les quatre pays du CACAO, en particulier au Ghana et au Burkina Faso.
- Coût du carburant et tarifs d'électricité élevés dans les pays intérieurs, comme le Burkina Faso.
- Panne d'électricité attribuée à la vétusté des centrales électriques.
- Faible taux d'électrification (Ghana: 76% (2013), Côte d'Ivoire: 26% (2014), Burkina Faso: 18% (2013), Togo: 28% (2013))³.

(4) Perspectives d'avenir du secteur de l'électricité dans la sous-région du CACAO

Etant donné que le PIB de la sous-région du CACAO devrait augmenter de plus de 7% par an et que le PIB par habitant devrait également augmenter de plus de 4% par an, la demande d'électricité devrait augmenter rapidement⁴. Dans le même temps, les secteurs économiques de la sous-région du CACAO sont considérés comme ciblant activement les marchés sous-régionaux. On estime que la demande d'électricité des secteurs économiques augmentera plus rapidement que celle des ménages. Dans les zones côtières, le corridor économique d'Abidjan-Lagos accumulerait divers secteurs économiques, y compris les industries manufacturières et de services. Un plus grand nombre de populations à revenu moyen se concentrerait dans les corridors économiques côtiers, en particulier dans les zones métropolitaines.

Une amélioration du système d'alimentation de la sous-région est prévue conformément aux plans de renforcement des lignes de transmission élaborés par les compagnies d'électricité et aux plans de développement des lignes d'interconnexion formulés par l'EEEOA. Il est également prévu dans le même sens, un développement plus approfondi de la production d'électricité dans les quatre pays du CACAO. Ce qui contribuera efficacement à l'émergence d'une capacité électrique supplémentaire dans un proche avenir ayant pour effet direct, l'amélioration du système d'alimentation dans une certaine mesure.

(5) Objectifs du secteur de l'électricité dans la sous-région du CACAO

Relativement aux besoins en électricité liés aux enjeux du développement Sous-Régional, les objectifs du secteur de l'électricité sont définis comme suit:

- Assurer une alimentation électrique stable qui puisse soutenir le développement socio-économique sous-régional par le développement de la production d'électricité et le renforcement des installations de transmission.
- Promouvoir l'amélioration des taux d'électrification

(6) Stratégies de Développement de base du secteur de l'électricité dans la sous-région du CACAO

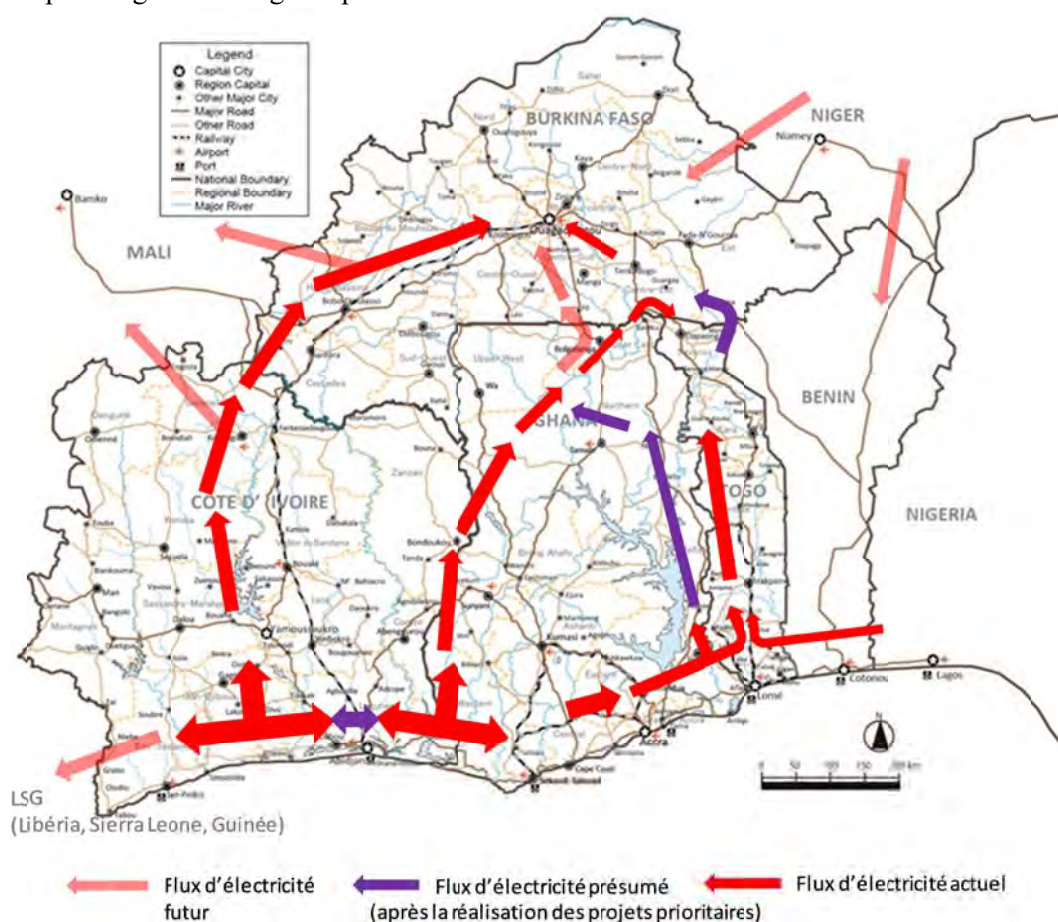
- Au niveau sous-régional, avant la poursuite des plans et politiques privilégiant le développement de la production d'électricité, il est primordial d'établir des lignes de transmission et des lignes de distribution permettant la transmission intégrale de l'énergie générée par les centrales électriques jusqu'aux consommateurs. Compte tenu de l'équilibre de l'offre et la demande relatif

³ Source: Activités du secteur de l'électricité dans les pays d'outre-mer émis par le JEPIC (Japan Electric Power Information Center Inc.), *West Africa Policy Notes* émise par la BAD

⁴ Voir le Chapitre 6 sur le cadre socioéconomique futur.

à l'électricité dans les quatre pays du CACAO, il est on ne peut plus nécessaire d'établir des lignes d'interconnexion entre ces quatre pays afin de rendre possible la structure des flux d'électricité illustrée à la Figure 7.3.46.

- En plus du renforcement des lignes de transmission, un intérêt devrait être également accordé au développement de la production. Cela devrait tenir compte de la pertinence des types de production, de la nature géographique, des méthodes d'approvisionnement en combustible, etc. L'on pourrait par exemple dans les zones rurales, privilégier l'établissement de systèmes de production d'électricité hors réseau dans un premier temps, en utilisant des générateurs diesel et des énergies renouvelables, comme l'énergie solaire et la mini-hydroélectricité, qui pourront être transformés par la suite en réseaux électriques par une extension des lignes de distribution.
- En outre, il est important de développer des lignes d'interconnexion avec les pays qui ne sont pas ciblés par le CACAO comme le Mali et le Libéria, pour la réalisation d'un système d'électricité plus largement intégré et plus stable au sein du EEEOA.



Source: Conçu par l'Equipe d'Etude de la JICA sur la base des données fournies par GRIDCo, CIE, etc.

Figure 7.3.46 Futurs flux d'électricité des réseaux des pays du CACAO

(7) Projets prioritaires du secteur de l'électricité dans la sous-région du CACAO

Afin de promouvoir le développement des corridors tel que proposé par le plan directeur du CACAO, il est souhaitable d'établir des lignes de transmission d'énergie pour alimenter les grands corridors internationaux. Par conséquent, les projets de développement de lignes d'interconnexion suivants sont recommandés incluant les projets de développement de production d'électricité:

- Projet de développement d'une ligne d'interconnexion entre Komienga (Burkina Faso) - Porga (Bénin)
- Plan de développement de la centrale hydroélectrique de Lougah en Côte d'Ivoire.
- Projet de développement de la ligne d'interconnexion de 330kV entre la Côte d'Ivoire et le

Ghana

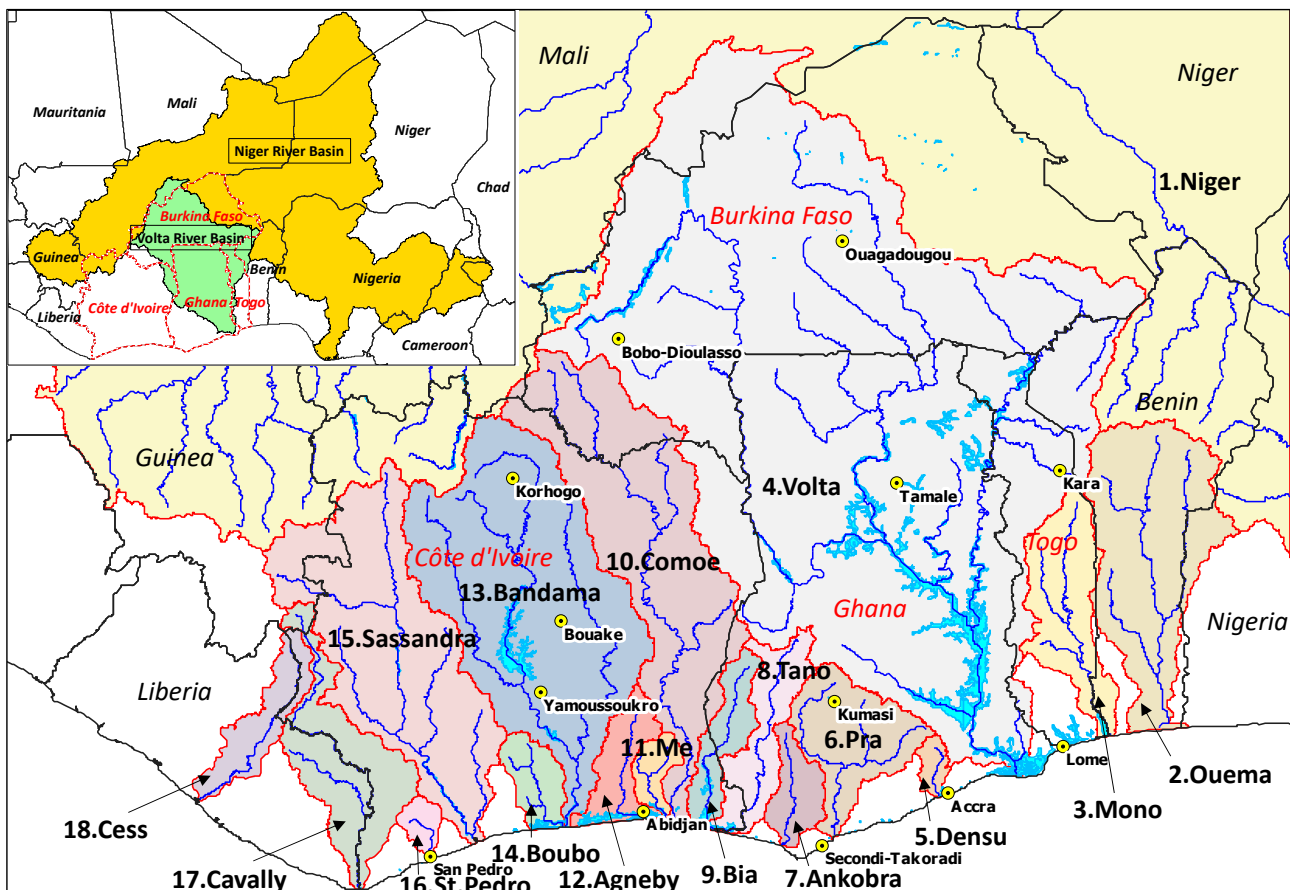
- Projet de développement de la ligne de transmission du corridor Est de 330kV/161kV au Ghana

7.3.7 Stratégies de développement au niveau sous-régional du secteur des ressources en eaux

(1) Fleuves et bassins dans la sous-région du CACAO

Il existe 18 grands fleuves et bassins fluviaux couvrant les quatre pays ciblés par l'Etude (Burkina Faso, Ghana, Togo and Côte d'Ivoire)⁵ (voir la Figure 7.3.47 et le Tableau 7.3.19). Parmi ceux-ci, dix sont des bassins fluviaux internationaux, dont la zone de drainage est partagée par de nombreux pays. Le bassin fluvial le plus important demeure le bassin du fleuve Niger, suivi du bassin du Fleuve Volta.

La condition géologique est largement dominée par du pré-mésozoïque, sauf dans quelques zones côtières et une partie du bassin du fleuve Niger. Les précipitations annuelles moyennes varient de 500mm/an à plus de 2.000mm/an. Le débit de ruissellement, qui est le rapport entre le volume de ruissellement et les précipitations, se situe entre 10 et 20%.



Source: FAO-Aquastat (bassins hydrographiques_afrique, fleuves_afrique⁶, GADM⁷)

Figure 7.3.47 Les principaux fleuves et bassins fluviaux autour des pays du CACAO

⁵ J.D.Milliman et K.L.Farnsworth: Débit Fluvial dans les Eaux Côtières, Une Synthèse Globale, 2013.

⁶ FAO: Aquastat, http://www.fao.org/nr/water/aquastat/countries_regions/SEN/index.stm.

⁷ Global Administrative Area (GDM), <http://www.gadm.org/>

Tableau 7.3.19 Les principaux bassins fluviaux autour des pays du CACAO

	Bassin Fluvial	Zone de Drainage (km ²)	Géologie	Précipitation annuelle moyenne (mm/an)	Ruissellement Moyen (milliard de m ³ /an)	Taux de Ruissellement (%)	Part de la Zone de Drainage (%)				
							BF	GN	CI	TG	Autres
1	Niger	2.136.800	PreMes	662	160,0	0,11	4		1		NI 27, ML 26, NR 23, AL 8, GU 4, CA 4, BE 2, CH 1, MA 1
2	Ouema	52.600	PreMes	1.117	5,7	0,10				1	BE 90, NI 9
3	Mono	24.200	PreMes	1.173	4,9	0,17				89	BE 11
4	Volta	411.000	PreMes	988	40,0	0,10	42	41	3	7	ML 4, BE 4
5	Densu	2.700	PreMes	1.292	0,3	0,09		100			
6	Pra	23.200	PreMes	1.513	4,2	0,12		100			
7	Ankobra	8.500	CenS/M	1.637	2,3	0,17		100			
8	Tano	16.900	PreMes	1.545	2,8	0,11		88	12		
9	Bia	11.200	PreMes	1.550	2,4	0,14		59	41		
10	Comoe	78.100	PreMes	1.154	7,9	0,09	23	3	73		ML 1
11	Me	4.800	PreMes	1.551	1,5	0,20			100		
12	Agneby	11.100	PreMes	1.460	1,5	0,09			100		
13	Bandama	98.800	PreMes	1.189	9,7	0,08			100		
14	Boubo	8.200	PreMes	1.447	na	Na			100		
15	Sassandra	75.100	PreMes	1.474	10,0	0,09			89		GU 11
16	St.Pedro	3.300	PreMes	1.538	Na	Na			100		
17	Cavally	29.500	PreMes	2.047	13,0	0,22			55		LI 40, GU 5
18	Cess	12.500	PreMes	2.277	na	Na			18		LI 82

Note: Désignation du Pays: BF=Burkina Faso, GN=Ghana, CI= Côte d'Ivoire, TG=Togo, LI=Liberia, GU=Guinée, ML=Mali, BE=Bénin, NI=Nigéria, NR=Niger, CA=Cameroun, AL=Algérie, CH=Tchad, MA=Mauritanie, Géologie:

PreMes=Pré-Mésozoïque, CenS/M=Cénozoïque Sédimentaire/Métamorphique

Source: Zone de Drainage: FAO-Aquastat (bassins hydrographiques_afrique)⁶, Géologie: Milliman et Farnsworth (2013)⁵,

Précipitation annuelle moyenne : moyenne entre 1950 et 2000, WorldClim⁸, Ruissellement Moyen: pour les Plans de Gestion des Ressources en Eau des fleuves Densu, Pra, Ankobra, Tano par la Commission des Ressources en Eau du Ghana⁹⁻¹⁰⁻¹¹⁻¹².

Pour les autres références, Milliman et Farnsworth (2013)⁵.

(2) Potentiels des ressources en eau des pays du CACAO

Selon l'Aquastat de la FAO⁶, le potentiel estimé des ressources en eau des quatre pays est présenté¹³ au Tableau 7.3.20 et Tableau 7.3.21. Parmi les quatre pays, la Côte d'Ivoire présente le potentiel de ressources en eau le plus élevé en termes de volume absolu et de volume par habitant. Le Burkina Faso ne dispose que d'environ 800 m³ / personne / an relativement au potentiel hydrique par habitant en 2013, tandis que la Côte d'Ivoire dispose de plus de 4.000 m³ / personne / an. Les ressources en eau du Ghana dépendent fortement d'une source d'eau extérieure qui est principalement générée par la Haute-Volta au Burkina Faso. La dépendance du Ghana à l'égard de la Haute-Volta représente environ 46% du potentiel total de ses ressources en eau.

⁸ Hijmans, R. J., S. E. Cameron, J. L. Parra, P. G. Jones et A. Jarvis, 2005. Surfaces Climatiques interpolées à très grande résolution des régions terrestres du Monde. International Journal of Climatology 25: 1965-1978. Disponible sur le lien <http://www.worldclim.org/>.

⁹ Commission des Ressources en Eau, plan de GIRE du bassin du fleuve Densu, 2007.

¹⁰ Commission des Ressources en Eau, plan de GIRE du bassin du fleuve Ankobra, 2009.

¹¹ Commission des Ressources en Eau, plan de GIRE du bassin du fleuve Pra, 2012.

¹² Commission des Ressources en Eau, plan de GIRE du bassin du fleuve Tano, 2012.

¹³ L'estimation du potentiel des ressources en eau pourrait être différente dans certains pays. L'estimation de la FAO-Aquastat est utilisée ici à des fins de comparaison générale étant donné qu'elle utilise une définition et une méthodologie unifiées pour les quatre pays,

Tableau 7.3.20 Potentiel des ressources en eau dans les pays du CACAO

	Burkina Faso		Côte d'Ivoire		Ghana		Togo	
	Volume Annuel (milliard de m ³ /an)	Part / Ratio (%)	Volume Annuel (milliard de m ³ /an)	Part / Ratio (%)	Volume Annuel (milliard de m ³ /an)	Part / Ratio (%)	Volume Annuel (milliard de m ³ /an)	Part / Ratio (%)
Total du Potentiel des Ressources en Eau ¹	13,5	(100,0)	84,1	(100,0)	56,2	(100,0)	14,7	(100,0)
Production Interne	12,5	(92,6)	76,8	(91,3)	30,3	(53,9)	11,5	(78,2)
Source Externe (Eau de Surface)	1,0	(7,4)	7,3	(8,7)	25,9	(46,1)	3,2	(21,8)
Bilan Hydrique de la Production Interne								
Précipitation	205,1	(100,0)	434,7	(100,0)	283,1	(100,0)	66,3	(100,0)
Total de la Production ²	12,5	(6,1)	76,8	(17,7)	30,3	(10,7)	11,5	(17,3)
Eau de Surface	8,0	(3,9)	74,0	(17,0)	29,0	(10,2)	10,8	(16,3)
Eau Souterraine	9,5	(4,6)	37,8	(8,7)	26,3	(9,3)	5,7	(8,6)

Note: BCM= Milliard de m³, (*1) Les ressources en eau renouvelables sont considérées comme des ressources en eau. (*2) L'eau souterraine qui est finalement drainée en tant que débit de base de l'eau de surface n'est pas incluse dans la production totale vu qu'elle est déjà comptée au nombre du potentiel en eau souterraine.

Source: FAO-Aquastat⁶

Tableau 7.3.21 Potentiel des ressources en eau par habitant dans les pays du CACAO

	Burkina Faso		Côte d'Ivoire		Ghana		Togo	
Total du Potentiel des Ressources en Eau ¹ (milliard de m ³ /an)	13,5		84,1		56,2		14,7	
Total de la Population (10 ³)	16.935	[2013]	20.316	[2013]	25.905	[2013]	6.817	[2013]
Total du Potentiel en Ressources en Eau par Personne (m ³ /personne/an)	797	[2013]	4.142	[2013]	2.169	[2013]	2.156	[2013]

Source: FAO-Aquastat⁶

La capacité totale du réservoir fluvial pour chacun des quatre pays est résumée dans le Tableau 7.3.22. Au Burkina Faso et en Côte d'Ivoire, la capacité totale du réservoir représente près de la moitié du potentiel d'eau de surface. Le Ghana quant à lui dispose d'une capacité de réservoir beaucoup plus grande que son potentiel en eau de surface. Cette situation est due à l'existence du lac Volta, qui reste le plus grand lac artificiel au monde.

Tableau 7.3.22 Capacité totale des réservoir et taux de renouvellement

	Burkina Faso		Côte d'Ivoire		Ghana		Togo	
Total du Potentiel des Ressources en Eau de Surface (milliard de m ³ /an)	9,0		81,3		54,9		14,0	
Capacité Totale de Réservoir (BCM)	5,3	[2011]	37,2	[2010]	161,0	[2015]	1,7	[2010]
Taux de Renouvellement du Réservoir (/an)	1,7	[2011]	2,2	[2010]	0,34	[2015]	8,2	[2010]

Source: Ghana: Commission des Ressources en Eau, Autres références: FAO-Aquastat⁶

(3) Intégration régionale des ressources en eau

Le processus de la Gestion Intégrée des Ressources en Eau (GIRE) dans les pays d'Afrique de l'Ouest a été initié lors de la conférence ministérielle de l'Afrique de l'Ouest sur la GIRE en 1998 et résultait en:

- l'Adaptation du Plan d'Action Régional de l'Afrique de l'Ouest relativement à la Gestion Intégrée des Ressources en Eau; et
- la Création d'un cadre permanent de coordination et de suivi de la GIRE (CPCS) dans la région de la CEDEAO.

Le CPCS se constitue des éléments suivants:

- Le comité de suivi ministériel;
- Le comité technique d'experts, impliquant les points focaux nationaux et les représentants des organisations régionales des bassins;

- Le Conseil régional de collaboration sur les ressources en eau; et
- Le Centre de Coordination des Ressources en Eau (CCRE), organe exécutif du CPCS

La CEDEAO, en collaboration avec l'UEMOA et le CILSS, dans le cadre d'une initiative commune basée sur un partenariat entre ces trois institutions, a élaboré et adopté en 2008 la Politique des Ressources en Eau de l'Afrique de l'Ouest (PREAO). Les objectifs du PREAO sont ainsi définis.

- Objectif Général
 - Contribuer à la réduction de la pauvreté et au développement durable en conseillant la Communauté et ses Etats membres sur la gestion des ressources en eau, et en conciliant les questions de développement économique, équité sociale à celle de la protection de l'environnement.
- Objectifs Spécifiques:
 - Favoriser l'élaboration d'orientations communautaires en matière de gestion de l'eau,
 - Soutenir l'harmonisation et l'intégration des politiques nationales et régionales en matière d'eau;
 - Encourager les gouvernements à élaborer des cadres de gestion de l'eau à l'échelle nationale et au niveau des bassins fluviaux transfrontaliers de l'Afrique de l'Ouest en tenant compte du développement économique, de l'équité sociale et de la protection de l'environnement.

(4) Questions liées au secteur des ressources en eau dans la sous-région du CACAO

Selon la PREAO, les points suivants sont considérés comme les enjeux majeurs en matière de gestion des ressources en eau visant à répondre aux objectifs de développement socio-économique sous-régional dans un environnement sain.

- Les modes d'une meilleure connaissance des ressources en eaux de surface et souterraines;
- Les modes de promotion de l'utilisation efficace de l'eau pour soutenir le développement socio-économique dans la sous-région;
- Les modes de préventions des crises relatives à la préservation des ressources en eau et des écosystèmes connexes;
- Les modes de mise en place de mécanismes de gestion participative pour une meilleure gouvernance de l'eau au niveau sous-régional; et les modes d'établissement d'une viabilité financière dans le secteur de l'eau.

(5) Perspectives d'avenir du secteur des ressources en eau dans la sous-région du CACAO

Etant donné que le développement du corridor favorisera les activités économiques de part et d'autre des frontières nationales le long des corridors internationaux, l'on s'attend à ce que l'utilisation de l'eau et la dégradation de l'environnement connaissent une accentuation au niveau des bassins fluviaux connexes. Les questions énoncées à la section 7.3.7 (4) seront davantage significatives en rapport avec le développement de nouveaux corridors. Des efforts supplémentaires s'avéreront donc nécessaires pour la promotion de l'intégration sous-régionale quant à la gestion des ressources en eau.

(6) Objectif du secteur des ressources en eau dans la sous-région du CACAO

En se référant à la Politique des Ressources en Eau en l'Afrique de l'Ouest (PREAO), l'objectif sous-régional relatif à la gestion et au développement des ressources en eau dans la présente étude est défini comme suit:

- Une gestion intégrée et efficace de l'eau au niveau sous-régional afin de répondre aux objectifs de développement socio-économiques et sous-régionaux dans un environnement sain.

(7) Stratégies de base du secteur des ressources en eau dans la sous-région du CACAO

Les stratégies de base au niveau sous-régional pour soutenir l'objectif du secteur sont proposées comme suit:

- Révision et mise en œuvre des plans d'action pour la réalisation de la PREAO;
- Promotion du partage d'informations sur les ressources en eau; et
- L'activation effective des autorités actuelles en charge des bassins fluviaux, telles que l'Autorité du Bassin de la Volta et l'établissement d'une autorité des bassins hydrographiques au niveau de chacun des autres bassins fluviaux limitrophes transnationaux liés aux quatre pays du CACAO, en tenant compte des leçons tirées du fonctionnement de l'Autorité du Bassin de la Volta.