

**Collecte d'information et étude de vérification
connexe portant sur les effets du
développement des corridors stratégiques en
Afrique**

Rapport d'achèvement

Avril 2019

Agence Japonaise de Coopération Internationale (JICA)

Deloitte Tohmatsu Financial Advisory LLC

EI
JR
19-040

Table des matières

Chapitre 1	Principes de mise en œuvre de l'étude.....	1-1
1.1	Contexte et objectif de l'étude	1-1
1.2	Cible de l'étude	1-2
1.3	Méthode de mise en œuvre de l'évaluation et de mesure des effets : méthode, cadre, et procédures.....	1-3
1.4	Système de mise en œuvre de l'étude.....	1-5
Chapitre 2	Description sommaire de la situation actuelle de chacun des corridors et plans directeurs	2-1
2.1	Plan directeur du corridor Nord.....	2-1
2.2	Plan directeur du corridor de Nacala	2-12
2.3	Plan directeur de l'anneau de croissance en Afrique de l'Ouest.....	2-28
Chapitre 3	Description sommaire de l'état de développement dans chaque corridor, et situation de l'aide des autres donateurs et bailleurs de fonds.....	3-1
3.1	Corridor Nord	3-1
3.2	Corridor de Nacala	3-8
3.3	Anneau de croissance en Afrique de l'Ouest	3-11
3.4	Situation de l'aide des autres donateurs et bailleurs de fonds	3-27
3.5	Entretiens avec les entreprises japonaises	3-38
3.6	Entretiens dans le cadre de l'étude sur le terrain	3-38
Chapitre 4	Résultats / évaluation des mesures des effets	4-1
4.1	Examen de la documentation existante et implications pour la présente étude	4-1
4.2	Établissement des indicateurs de mesure des effets.....	4-11
4.3	Points à garder à l'esprit lors de la vérification des effets	4-13
4.4	Vérification des effets.....	4-16
4.5	Résumé des vérifications des effets du plan directeur et suggestions recueillies	4-78
Chapitre 5	Recommandations	5-1

Liste des abréviations, sigles et acronymes

Abréviations, sigles et acronymes	Terme
AFD	Agence française de développement
BAD	Banque africaine de développement
BAII	Banque asiatique d'investissement dans les infrastructures
BEI	Banque européenne d'investissement
BID	Banque islamique de développement
BOAD	Banque ouest africaine de développement
CACAO	Corridors pour l'anneau de croissance en Afrique de l'Ouest
CEDEAO	Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest
CFS	Centre de groupage
CY	Parc à conteneurs
DBSA	Banque de développement de l'Afrique australe
DIC	Dépôt intérieur de conteneurs
E/F	Étude de faisabilité
EVP	Équivalent vingt pieds
FMI	Fonds monétaire international
GNL	Gaz naturel liquéfié
IDE	Investissements directs étrangers
IFC	Société financière internationale
JICA	Agence Japonaise de Coopération Internationale
NCTTCA	Autorité de coordination de transit et de transport du corridor nord
NEDO	Organisation pour le développement des énergies nouvelles et des technologies industrielles
NEPAD	Nouveau partenariat pour le développement de l'Afrique
ODD	Objectifs de développement durable
PEDEC-Nacala	Projet des stratégies de développement économique du corridor de Nacala
PIB	Produit intérieur brut
PIBR	Produit intérieur brut régional
PNUD	Programme des Nations Unies pour le développement
PPP	Partenariat public privé
RDC	République démocratique du Congo
REE	Terres rares
S/D	Schéma directeur
SADC	Communauté de développement d'Afrique australe
SGR	Chemin de fer à écartement standard
TIC	Technologies de l'information et de la communication
TICAD	Conférence internationale de Tokyo sur le développement de l'Afrique
UE	Union européenne
USD	Dollar des États-Unis
VC	Chaîne de valeur
ZES	Zone économique spéciale
ZFIE	Zone franche industrielle d'exportation
ZLE	Zone de libre-échange

Chapitre 1 Principes de mise en œuvre de l'étude

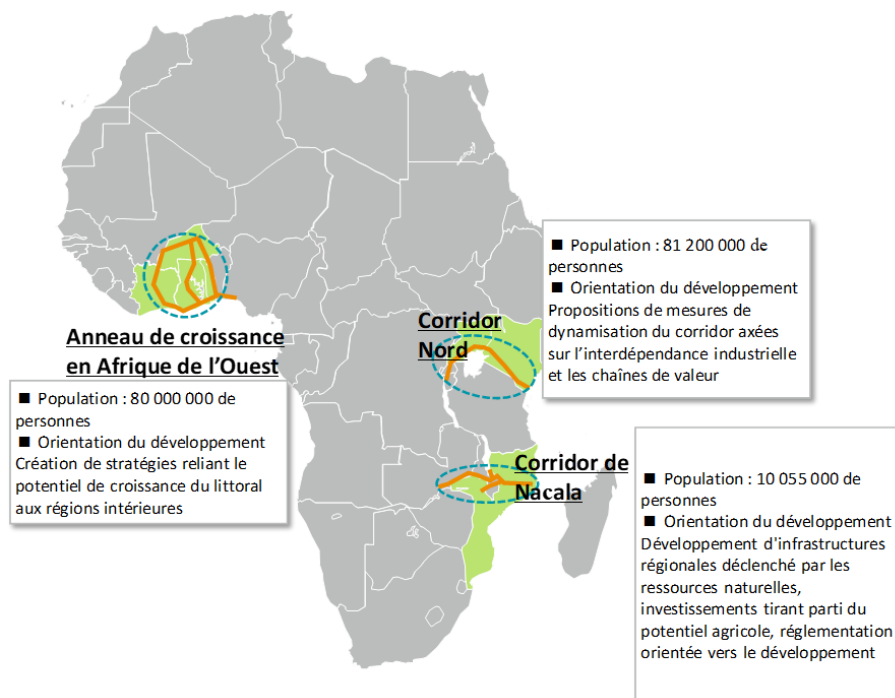
1.1 Contexte et objectif de l'étude

Se basant sur les principes d'appui à l'Afrique de la Cinquième conférence internationale de Tokyo sur le développement de l'Afrique (TICAD V) organisée en 2013, la JICA soutient l'élaboration de schémas directeurs stratégiques pour le développement de corridors économiques / prioritaires en Afrique.

À travers le renforcement des infrastructures économiques, ces schémas directeurs stratégiques – projets à vaste amplitude géographique comprenant des projets à moyen et long terme – visent à mettre en place l'environnement des affaires, stimuler l'investissement privé requis pour une croissance africaine durable, et étendre largement les effets du développement.

Jusqu'ici, la JICA a élaboré ces schémas directeurs en ciblant trois corridors : le corridor Nord, le corridor de Nacala, et l'anneau de croissance en Afrique de l'Ouest (désignés ci-après les « Plans directeurs stratégiques des trois corridors prioritaires »). Ces corridors devraient ainsi se développer sur la base de ces plans directeurs, et leur développement devrait se propager et s'étendre dans d'autres corridors africains.

En vue d'accélérer le développement de ces trois corridors, et de stimuler sa propagation et son extension dans d'autres corridors, il est prévu de communiquer l'état de mise en œuvre des plans directeurs stratégiques de ces trois corridors prioritaires, et leurs effets de développement, lors de la TICAD VII, prévue en août 2019, dans un but de réflexion dans les politiques des pays concernés et d'accroissement de l'intérêt des partenaires du développement. Ces annonces sont également prévues dans le cadre des différents événements annexes associés à la TICAD VII.



Source : élaboré par l'équipe d'étude de la JICA

Figure 1.1.1 Localisation des corridors ciblés

Afin que les annonces faites durant la TICAD 7 soient fructueuses, et soient relié à un développement et une propagation à caractère concret, il faut que les effets du développement de ces corridors et les défis rencontrés dans leurs mises en œuvre soient présentés de manière structurée. C’est le propos de la présente étude.

Les objectifs de la présente étude sont de revoir brièvement les plans d'action et projets prioritaires établis dans les plans directeurs des trois corridors prioritaires ; de structurer l'état actuel et les défis de mise en œuvre de ces projets prioritaires ; d'examiner les indicateurs d'effets du développement des corridors en se référant notamment aux cas des corridors devanciers ; et d'après ces indicateurs, de créer des fondements permettant de mesurer les effets de développement de ces plans directeurs stratégiques des trois corridors prioritaires, à l'heure actuelle et dans l'avenir (année 2030).

1.2 Cible de l'étude

L'étude cible trois stratégies de corridor (voir le tableau ci-dessous) : le développement du corridor Nord (Kenya, Ouganda), le développement du corridor de Nacala (Mozambique) et l'anneau de croissance en Afrique de l'Ouest (Côte d'Ivoire, Ghana, Togo, Burkina Faso).

Tableau 1.2.1 Liste des corridors de développement ciblés par la présente étude

	Plan directeur du corridor Nord	Plan directeur du corridor de Nacala	Anneau de croissance en Afrique de l'Ouest
Périodes de publication du rapport	Mars 2017	Avril 2015	Mars 2018
Pays ciblés	Kenya, Ouganda	Mozambique	Côte d'Ivoire, Ghana, Togo, Burkina Faso
	Pays voisins : Rwanda, Burundi, Soudan du Sud, partie est de la République démocratique du Congo	Pays voisins : Malawi, Zambie	Pays voisins : Nigéria
Population de la région	81,2 millions de personnes (2015)	10,55 millions de personnes (2007)	80 millions de personnes (2015)
Situation actuelle des corridors	Formation d'industries déjà visible le long du corridor. Dispersion des villes pivots régionales	Régions à faible développement où l'influence des conflits persiste. Charbon dans les régions intérieures, gaz naturel off-shore, terres fertiles	Les trois corridors de Côte d'Ivoire, du Ghana et du Togo se relient à Ouagadougou, à l'intérieur des terres. Stabilité d'Abidjan, pétrole au large du Ghana, etc. : essor de l'urbanisation dans les zones côtières. À l'intérieur des terres, régions arides non développées
]Principaux défis de développement	Mise en place d'infrastructure de transport pour les ressources naturelles, mise en place d'infrastructure de soutien aux influx rapides d'investissement et de population	Absence de réseau logistique et forts coûts de transport	Ensemble des questions relatives au faible développement ; obtention de l'inclusivité dans l'ensemble de la région : disparités entre régions littorales et régions intérieures, etc.

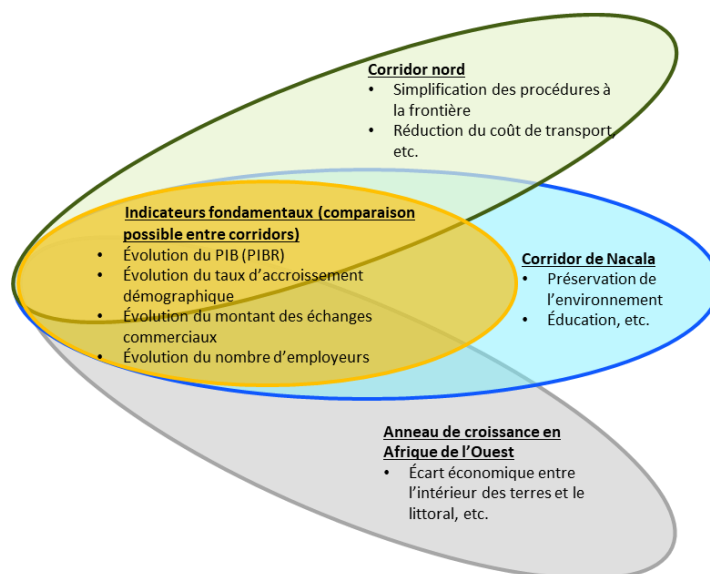
Spécificités du plan directeur	Propositions de mesures de dynamisation du corridor axées sur les synergies industrielles et les chaînes de valeur	Développement d'infrastructures régionales déclenché par les ressources naturelles, investissements tirant parti du potentiel agricole, réglementation orientée vers le développement	Création de stratégie reliant le potentiel de croissance du littoral aux régions intérieures
--------------------------------	--	---	--

Source : élaboré par l'équipe d'étude de la JICA d'après la « Présentation sur les plans directeurs stratégiques du développement de corridors en Afrique », JICA

1.3 Méthode de mise en œuvre de l'évaluation et de mesure des effets : méthode, cadre, et procédures

Il est bien connu que les corridors de développement ne se limitent pas à l'Afrique, et se pratiquent aussi en Asie et en Amérique centrale et du Sud. Les plans de développement de chaque corridor visent à y concrétiser le large développement économique et social des régions ciblées, à mesure que leur infrastructure de circulation est mise en place. Ces plans peuvent donc servir de données de référence essentielle pour l'établissement des indicateurs d'effets dans les trois corridors ciblés par le présent travail.

Par ailleurs, sachant que les visions de chaque corridor ont été élaborées compte tenu des spécificités régionales respectives, des indicateurs d'effets intégrant ces conditions préalables doivent aussi être sélectionnés. C'est pourquoi la présente étude établira les indicateurs, et collectera et analysera les données concernées, en divisant approximativement les indicateurs d'effets entre « indicateurs d'effets fondamentaux permettant la comparaison entre les corridors » et « indicateurs d'effets reflétant les spécificités des corridors ».



Source : élaboré par l'équipe d'étude de la JICA

Figure 1.3.1 Spécificités des indicateurs d'effets des 3 corridors

Un problème se présente ici : en comparaison avec les pays asiatiques, les pays ciblés par la présente étude sont dans l'ensemble dépourvus de système de collecte de données statistiques. Par conséquent, même si l'on se référera aux cas des zones de développement avancé des corridors d'Asie, d'Amérique

centrale et du Sud, etc., il sera nécessaire d'établir un cadre permettant de vérifier les effets dans la mesure permise par les données pouvant être collectées. Par ailleurs, si l'état d'avancement et les effets du plan de développement du corridor de Nacala, dont l'élaboration remonte à 2015, peuvent être partiellement connus grâce à la mise en œuvre des projets associés, il est encore prématuré d'examiner les effets du corridor Nord et de l'anneau de croissance en Afrique de l'Ouest, en raison de leur élaboration récente.

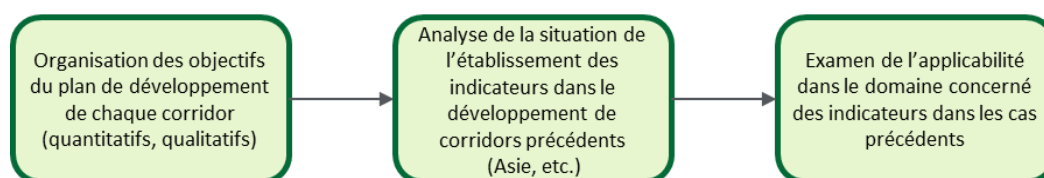
Compte tenu de ces éléments, la méthode adoptée pour évaluer et mesurer les effets suivra la séquence suivante : « établissement des indices fondamentaux communs aux trois corridors », « extraction et vérification d'indicateurs individuels correspondant aux spécificités de chaque corridor », « vérification des effets (création d'un modèle de mesure des effets) ». Le contenu de chacun de ces processus figure ci-dessous.

(i) Établissement des indicateurs fondamentaux communs aux trois corridors prioritaires

Des indicateurs fondamentaux communs seront établis de manière à pouvoir comparer les effets sur le développement des trois corridors prioritaires. Pour l'établissement de ces indicateurs, les points suivants recevront une attention particulière : « adoption principale d'indicateurs macro-économiques compréhensibles par tous, comme le PIB ou le volume du commerce extérieur », « collecte des données périodiquement réalisée dans les pays constitutifs de chaque corridor », « possibilité de collecter autant que possible les informations par zone de corridor, et non par pays ».

(ii) Extraction et vérification d'indicateurs individuels correspondant aux spécificités de chaque corridor

Pour établir les indicateurs destinés à mesurer les effets en considération des spécificités de chaque corridor et de la réalisation des objectifs, on commencera par organiser les objectifs de chaque plan de développement existant, avant d'extraire des cas de méthodes d'établissement des indicateurs et de mesure des effets dans des plans devanciers, réalisés en Asie et en Amérique centrale et du Sud. Une analyse sera ensuite pratiquée principalement sous l'angle du système de collecte de données, quant à la possibilité ou non d'appliquer aux trois corridors africains prioritaires les indicateurs et méthodes de mesure des effets de ces cas devanciers. Au cas où l'analyse quantitative serait jugée difficile, on étudiera aussi l'établissement d'indicateurs d'effets qualitatifs.



Source : élaboré par l'équipe d'étude de la JICA

Figure 1.3.2 Processus d'extraction et de vérification des indicateurs correspondant aux spécificités de chaque corridor

(iii) Vérification des effets (création d'un modèle de mesure des effets)

Un « modèle de mesure des effets » sera réalisé pour chaque corridor d'après les résultats de (i) et

(ii) ci-dessus, et les données y seront saisies. Comme indiqué plus haut, en raison des différences entre chaque corridor quant au temps écoulé depuis l'élaboration des plans respectifs, on procédera, pour le corridor Nord, à « la mesure des effets à l'heure actuelle sur la base du moment de l'élaboration des plans », et pour le corridor de Nacala et l'anneau de croissance en Afrique de l'Ouest, à la « création de données de base sur l'état actuel en vue de mesurer les effets à l'avenir (2030) ». Quant aux « indicateurs fondamentaux », des corrections seront effectuées lorsque nécessaire si des différences sont constatées dans les conditions de collecte des données entre chaque pays constitutif d'un corridor.

1.4 Système de mise en œuvre de l'étude

La présente étude sera mise en œuvre selon le système suivant.

Tableau 1.4.1 Système de mise en œuvre de la présente étude

Fonction	Nom	Organisme d'appartenance
Supervision générale / Analyse économique et financière	Jin Sasaki	Deloitte Tohmatsu Financial Advisory LLC
Analyse macroéconomique / balance commerciale	Hidefumi Takahashi	Deloitte Tohmatsu Financial Advisory LLC
Développement logistique et industriel / promotion de l'investissement	Manabu Fujikawa	Regional Planning International Co., Ltd.
Collecte et analyse des données logistiques	Kazuharu Oide	Nittsu Research Institute and Consulting
Développement social / évaluation des impacts / mesure des effets (1)	Masaharu Nogami	Deloitte Tohmatsu Financial Advisory LLC
Développement social / évaluation des impacts / mesure des effets (2)	Mayuko Okamoto	Deloitte Tohmatsu Financial Advisory LLC
Développement social / évaluation des impacts / mesure des effets (3)	Mélissa Lemièrè--Soda	Deloitte Tohmatsu Financial Advisory LLC

Source : élaboré par l'équipe d'étude de la JICA

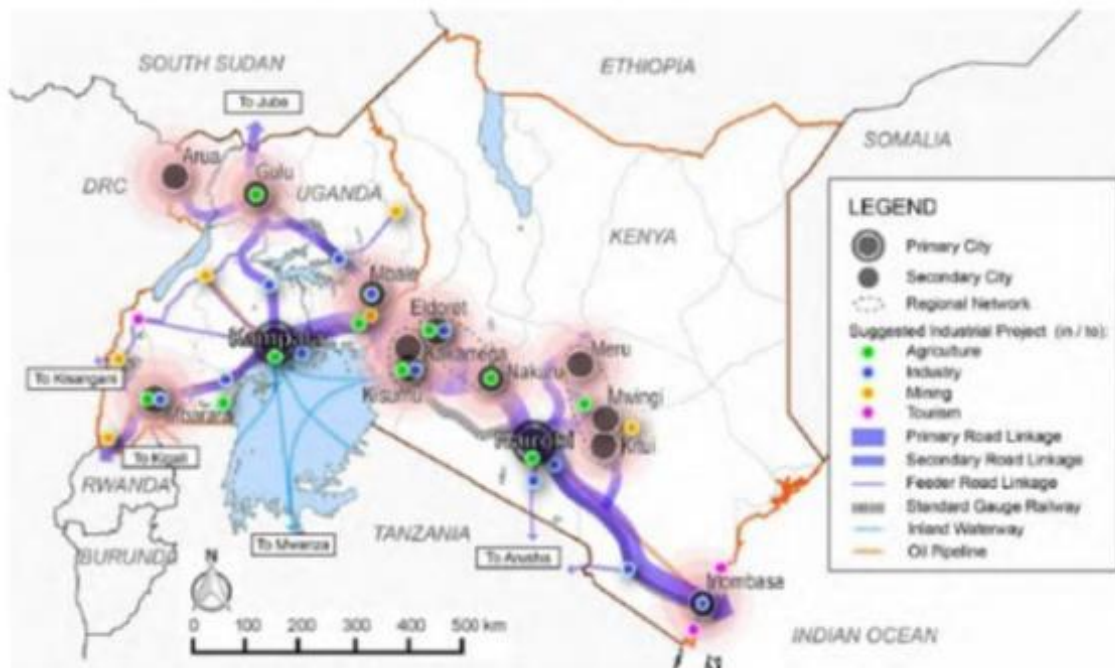
Chapitre 2 Description sommaire de la situation actuelle de chacun des corridors et plans directeurs

2.1 Plan directeur du corridor Nord

2.1.1 Positionnement / défis du corridor Nord et contexte de l'élaboration du plan directeur

Le corridor Nord relie le port de Mombasa (Kenya) au Rwanda et au Burundi, ou à la République démocratique du Congo, en passant par Nairobi, la capitale du Kenya, et l'Ouganda. Ce corridor comprend plusieurs modes de transport - les routes, les voies ferrées, les oléoducs, et les voies navigables intérieures - et constitue un corridor important pour le transport des marchandises en Afrique de l'Est. Son importance augmente, mais les goulots d'étranglement sont encore nombreux. Un de ces goulots d'étranglement concerne les coûts continuellement élevés du transport, ce qui entrave l'économie régionale, et, en particulier, le développement de la région intérieure.

C'est dans ce contexte qu'a été formulé le plan directeur sur la logistique dans le corridor économique nord, qui inclut une stratégie économique régionale intégrée, cohérente avec le plan national et le plan régional, avec comme année cible 2030. En outre, afin d'apporter son soutien à l'élaboration dudit plan directeur, la JICA a mis en œuvre le Projet de formulation du plan directeur sur la logistique dans le corridor économique nord. La période de mise en œuvre du projet en question s'est étendue de mars 2015 à août 2016, et le rapport correspondant a été finalisé et publié en mars 2017.



Source : « Projet de formulation du plan directeur sur la logistique dans le corridor économique nord, mars 2017 », JICA

Figure 2.1.1 Vision future de la planification territoriale de la région du corridor Nord

2.1.2 Vision de développement

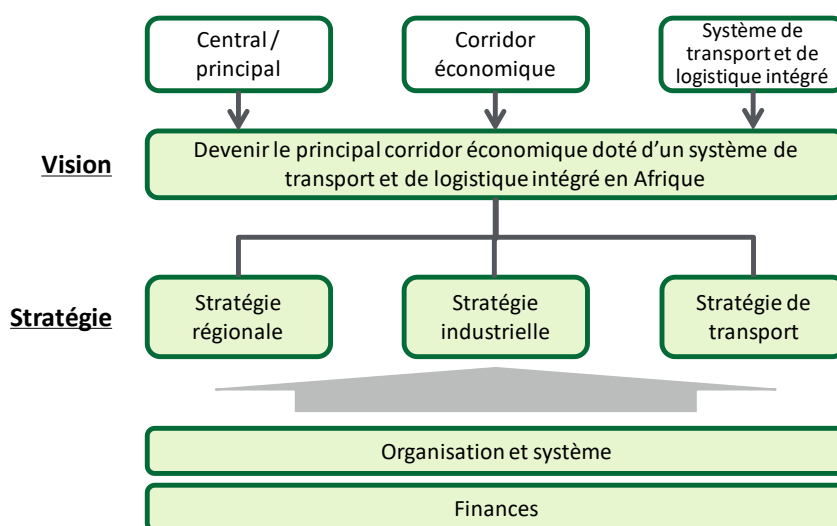
Dans le plan directeur du corridor Nord, la vision de développement a été définie sur la base des trois mots clés suivants.

- Central / principal : devenir le corridor le plus efficace et fiable d'Afrique, et appliquer le succès du

corridor économique nord aux autres régions d’Afrique par la suite.

- Corridor économique : stimuler le développement économique régional dans les alentours du corridor, à travers le développement d’infrastructures logistiques et de transport, et de l’industrie.
- Système de transport et de logistique intégré : promouvoir la collaboration entre régions industrielles afin de faciliter l’intégration régionale de l’Afrique de l’Est en offrant aux usagers un choix de modes de transports divers (routes, voies ferrées, voies navigables, oléoducs), et en développant l’économie régionale et le commerce.

Puis, l’objectif de « Devenir le principal corridor économique doté d’un système de transport et de logistique intégré en Afrique » est proposé en tant que vision de développement sur la base de ces trois mots clés. En outre, trois stratégies, à savoir la stratégie régionale, la stratégie industrielle, et la stratégie du transport, sont définies dans le cadre de cette vision de développement. Ces structures globales sont indiquées dans la figure suivante.



Source : élaboré par l’équipe d’étude de la JICA à partir du « Projet de formulation du plan directeur sur la logistique dans le corridor économique nord, mars 2017 », JICA

Figure 2.1.2 Structures du plan directeur sur la logistique dans le corridor économique nord

Une description sommaire de la stratégie régionale, de la stratégie industrielle, et de la stratégie du transport est donnée ci-dessous.

(1) Stratégie régionale : relier les centres de production et le corridor

L’objectif est d’accélérer la circulation des produits agricoles et des ressources minières et d’en améliorer la valeur ajoutée, en renforçant la formation de villes secondaires, le développement de bases logistiques, et les liaisons entre corridors, outre le transport entre les pôles urbains assuré par les routes principales.

Tableau 2.1.1 Objectifs de la stratégie régionale et orientation des actions spécifiques

Objectifs	Orientation des actions spécifiques, etc.
Relier le corridor économique nord aux zones de production agricole et ressources	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Renforcement des fonctions urbaines combinées au système industriel régional • Réalisation d’une croissance équilibrée et d’un réseau logistique efficace dans la région du corridor économique nord à travers le renforcement des fonctions urbaines de 12 villes secondaires

minières en développant les villes secondaires	<ul style="list-style-type: none"> • Offre de services urbains et de fonctions de plateformes logistiques dans les régions rurales et endossement d'un rôle de liaison avec la région de la capitale, en tant que pôles de production et zones de consommation dans les territoires, assurés par les villes secondaires qui auront le rôle de centres régionaux
Relier le corridor de transport Lamu-Sud-Soudan-Éthiopie (LAPSSET), au corridor centre, et au corridor Kampala-Juba-Addis Ababa-Djibouti	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Exemples des principales infrastructures contribuant aux liaisons <ul style="list-style-type: none"> • Voies navigables intérieures sur le lac Victoria • Rocade autour du lac Victoria • Infrastructures de liaison d'Eldoret jusqu'au corridor LAPSSET • Corridor reliant Mombasa et Lamu • Réparation des routes du corridor Kampala-Juba (Soudan du Sud)-Addis-Abeba (Éthiopie)-Djibouti et connexion avec le corridor économique nord au Kenya et en Ouganda
Proposition des principaux projets concernant la stratégie régionale	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Projets de développement urbain et régional au Kenya <ul style="list-style-type: none"> • Préparation de plans stratégiques de développement urbain dans les zones métropolitaines • Gestion de l'information foncière à l'échelle nationale • Élaboration et adaptation du cadre intégré de l'utilisation des terres ➤ Proposition de projets de développement urbain et régional en Ouganda <ul style="list-style-type: none"> • Préparation de plans stratégiques de développement urbain dans les villes de province • Préparation de plans stratégiques de développement dans les villes stratégiques • Gestion de l'information foncière à l'échelle nationale • Élaboration et adaptation du cadre intégré de l'utilisation des terres ➤ Projet de liaison de corridors <ul style="list-style-type: none"> • Amélioration de la route autour du lac Victoria et de la route au pied du Kilimandjaro • Réparation des routes du corridor Kampala-Juba (Soudan du Sud)-Addis-Abeba (Éthiopie) et connexion avec le corridor économique nord au Kenya et en Ouganda (reproduction)

Source : « Projet de formulation du plan directeur sur la logistique dans le corridor économique nord, mars 2017 », JICA

(2) Stratégie industrielle : réaliser un système efficient et efficace pour l'industrie et le commerce

Il s'agit d'un contenu visant la promotion de l'industrie, à savoir le moteur de croissance en vue d'augmenter les exportations et de réduire les importations, et l'accélération de projets axés sur l'aménagement d'infrastructures logistiques qui soutiennent le développement.

Tableau 2.1.2 Objectifs de la stratégie industrielle et orientation des actions spécifiques

Objectifs	Orientation des actions spécifiques, etc.
Promouvoir les moteurs de croissance visant l'augmentation des exportations, la réduction des importations, et le	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Participation de 35 moteurs de croissance candidats à 1) l'augmentation des quantités des exportations vers les régions de l'Afrique de l'Est ou des marchés internationaux, 2) la réduction des importations à travers l'expansion de la production intérieure, et 3) la création de la valeur ajoutée de l'économie régionale

<p>développement de l'économie régionale</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Promotion des exportations (Kenya) : thé, café, fleurs coupées, fruits et légumes transformés, pétrole brut, carbonate de soude, niobium /métal rare, matériaux de construction (acier, produits sidérurgiques), biens de consommation ((1) savon / détergent (2) aliments transformés, etc.), vêtements • Promotion des exportations (Ouganda) : café, produits oléagineux, pétrole brut, phosphore, autres ressources minières (or, minerai de fer, tungstène, étain, tantalite, cuivre, etc.), cuir, matériaux de construction (acier, produits sidérurgiques, etc.), biens de consommation (savon, détergent, etc.) ➤ Développement d'infrastructures pour soutenir les moteurs de croissance (électricité, approvisionnement en eau, TIC, etc.) <ul style="list-style-type: none"> • Alternatives aux importations actuelles (Kenya) : riz • Alternatives aux importations actuelles (Ouganda) : huile de palme, riz, produits pétroliers • Contribution à l'économie régionale (Kenya) : viande, charbon, gaz naturel, tourisme, logistique • Contribution à l'économie régionale (Ouganda) : viande, produits laitiers, tourisme, logistique 		
<p>Relier les régions industrielles et les plateformes logistiques à travers un développement orienté logistique</p>	<p>➤ Installation de plateformes logistiques (gares de chemin de fer à écartement standard, villes stratégiques, régions industrielles importantes, etc., au moins 3 emplacements au Kenya, et au moins 4 en Ouganda)</p>		
<p>Aménager des plateformes logistiques associées aux dépôts intérieurs pour conteneurs et centres de distribution</p>	<p>➤ En tant que DIC, fonction multimodale + fonction de centre de distribution</p>		
<p>Proposition des principaux projets concernant la stratégie industrielle</p>	<p>➤ Projets de développement agricole au Kenya et en Ouganda</p> <table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> <p>Kenya</p> <ul style="list-style-type: none"> • Amélioration du financement de l'agriculture • Programme de développement de centres de transformation alimentaire • Programme d'amélioration de la livraison de cultures commerciales • Promotion des engrais • Promotion des exportations de café • Développement de marques de thé • Promotion des exportations de pétales de fleurs • Développement de la chaîne de valeur du bétail • Irrigation de Mwea </td> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> <p>Ouganda</p> <ul style="list-style-type: none"> • Promotion de la commercialisation des coopératives agricoles • Projet de développement de systèmes d'irrigation dans le centre et l'est du pays • Promotion des engrais • Projet de renforcement de production agricole du sésame à petite échelle • Promotion de la riziculture • Promotion de la culture du maïs • Promotion des exportations de café • Promotion de la transformation de la viande • Partenariat public-privé (PPP) de culture de palme de Kalangala </td> </tr> </table> <p>➤ Projet de développement industriel au Kenya</p> <ul style="list-style-type: none"> • Développement de zones économiques spéciales (ZES) (la ZES de Dongo Kundu, le parc industriel de Naivasha, la zone franche industrielle de Athi River, le parc du cuir de Machakos - Kajiado, Konza Tech City) • Promotion de l'industrie de l'emballage pour la transformation alimentaire 	<p>Kenya</p> <ul style="list-style-type: none"> • Amélioration du financement de l'agriculture • Programme de développement de centres de transformation alimentaire • Programme d'amélioration de la livraison de cultures commerciales • Promotion des engrais • Promotion des exportations de café • Développement de marques de thé • Promotion des exportations de pétales de fleurs • Développement de la chaîne de valeur du bétail • Irrigation de Mwea 	<p>Ouganda</p> <ul style="list-style-type: none"> • Promotion de la commercialisation des coopératives agricoles • Projet de développement de systèmes d'irrigation dans le centre et l'est du pays • Promotion des engrais • Projet de renforcement de production agricole du sésame à petite échelle • Promotion de la riziculture • Promotion de la culture du maïs • Promotion des exportations de café • Promotion de la transformation de la viande • Partenariat public-privé (PPP) de culture de palme de Kalangala
<p>Kenya</p> <ul style="list-style-type: none"> • Amélioration du financement de l'agriculture • Programme de développement de centres de transformation alimentaire • Programme d'amélioration de la livraison de cultures commerciales • Promotion des engrais • Promotion des exportations de café • Développement de marques de thé • Promotion des exportations de pétales de fleurs • Développement de la chaîne de valeur du bétail • Irrigation de Mwea 	<p>Ouganda</p> <ul style="list-style-type: none"> • Promotion de la commercialisation des coopératives agricoles • Projet de développement de systèmes d'irrigation dans le centre et l'est du pays • Promotion des engrais • Projet de renforcement de production agricole du sésame à petite échelle • Promotion de la riziculture • Promotion de la culture du maïs • Promotion des exportations de café • Promotion de la transformation de la viande • Partenariat public-privé (PPP) de culture de palme de Kalangala 		

	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Projet de développement industriel en Ouganda <ul style="list-style-type: none"> • Développement de parcs industriels (parc industriel de Bweyogerere, Mbarara, Masaka, Mbale, Soroti, Gulu, Kasese) • Établissement d'une infrastructure immatérielle pour les normes, la qualité, les mesures • Amélioration de l'infrastructure pour les produits en cuir • Plateforme marketing pour la République démocratique du Congo et le Soudan du Sud ➤ Proposition de projets de développement industriel au Kenya et en Ouganda <ul style="list-style-type: none"> • Financement des PME pour le développement des secteurs de la transformation, de la production, et de la logistique • Renforcement de la compétitivité de l'industrie des matériaux de construction et des machines de construction ➤ Proposition de projets d'exploitation minière et pétrolière au Kenya <ul style="list-style-type: none"> • Développement d'infrastructures de transport de charbon (ligne principale de chemin de fer - mines de charbon dans le district de Kitui. Nécessité d'une étude de faisabilité) • Extension de l'oléoduc (remplacement, extension, nouvelle construction de pipeline) ➤ Proposition de projets d'exploitation minière et pétrolière en Ouganda <ul style="list-style-type: none"> • Projet de construction d'une raffinerie, de planification / de construction d'un oléoduc (à proximité de Kampala. Mise en œuvre dans la cadre d'un PPP) • Oléoduc transfrontalier (extension jusqu'à Kampala, Kigali) • Projet de préparation du plan directeur pour le secteur minier ➤ Projet de plateforme logistique (reproduction) : construction à Mombasa, Nairobi, Kisumu, Tororo, Kampala, Gulu, et Mbarara
--	--

Source : « Projet de formulation du plan directeur sur la logistique dans le corridor économique nord, mars 2017 », JICA

(3) Stratégie de transport : réaliser un système de transport multimodal effectif et intégré

Dans la stratégie de transport, les propositions de projets dont le but est d'améliorer la capacité de transport et la sécurité par l'introduction d'un système de transport multimodal attirent en particulier l'attention.

Tableau 2.1.3 Objectifs de la stratégie industrielle et orientation des actions spécifiques

Objectifs	Orientation des actions spécifiques, etc.
Assurer le changement modal du transport routier par camion au transport par voie ferrée et oléoduc	➤ Projet de chemin de fer à écartement standard
Réduire les goulots d'étranglement auxquels sont confrontés le transport de marchandises et la logistique en général	➤ Plus grande efficacité des formalités douanières, élargissement des routes d'accès, réalisation de plusieurs voies et de voies dédiées sur la base de la politique du TDU à la frontière à Malaba, aménagement de dépôts intérieurs pour conteneurs, accélération de la saisie par balayage des marchandises d'exportation à l'intérieur des ports, réduction des accidents de la circulation par l'aménagement de routes
Proposition des principaux projets concernant la stratégie de transport	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Routes de transport des marchandises <ul style="list-style-type: none"> • Quadruplement complet des voies de la route principale (Mombasa - Nairobi - Kampala - Kigali - Bujumbura) (avec séparation centrale) • Stations-service aménagées pour les poids lourds • Développement d'installations remplissant trois fonctions : pause, hébergement, fourniture d'informations

	<p>➤ Chemin de fer (Court terme)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Validation du plan de transport de chemin de fer à écartement standard entre Mombasa et Nairobi • Réalisation du projet de chemin de fer à écartement standard entre Nairobi - Malaba, Malaba - Kampala • Participation du secteur privé aux investissements liés aux chemins de fers tels que des dépôts intérieurs pour conteneurs et des terminaux, ou la location de wagons de marchandises et de locomotives, etc. <p>(Moyen terme)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Réalisation du projet de chemin de fer à écartement standard jusqu'à Gulu, Pakwach et Nimule • Mise en œuvre du projet de dépôts intérieurs pour conteneurs et dépôts de rails, nomination des exploitants ferroviaires • Élaboration d'un plan de transport à double écartement (chemin de fer à écartement métrique et chemin de fer à écartement standard) • Formation de politiques et règlements pour assister le changement modal du transport routier par camion au transport ferroviaire <p>(Long terme)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Investissement dans le chemin de fer à écartement standard et maintenance de celui-ci <hr/> <p>➤ Ports</p> <ul style="list-style-type: none"> • Construction du deuxième terminal à conteneurs (2 postes d'amarrage de 15 m et de 11 m de profondeur) • Construction de routes d'accès (extension de 1,6 km environ) • Dragage (environ 3 millions de m³) • Construction d'une rocade sud reliant le nord et le sud de Mombasa <hr/> <p>➤ Aéroports</p> <ul style="list-style-type: none"> • Expansion de la capacité de l'aéroport international Jomo Kenyatta (en cours) • Extension de la piste, installations de fret de l'aéroport d'Eldoret • Amélioration des installations de fret aérien à l'aéroport d'Eldoret <hr/> <p>➤ Transport par voies navigables</p> <ul style="list-style-type: none"> • Remise en état du port de Port bell en Ouganda • Aménagement de nouveaux ports (port de Mwambani à Tonga, port de Musoma, et nouveau port de Kampala à Bukasa) • Examen supplémentaire du développement du port de Bukasa • Renforcement des capacités de maintenance des entreprises de gestion du transport lacustre <hr/> <p>➤ Installations frontalières : projets nécessaires à la frontière Malaba</p> <ul style="list-style-type: none"> • Installation de plusieurs voies (à la frontière) • Installation de voies prioritaires pour des marchandises spécifiques et sociétés de premier ordre
--	--

Source : « Projet de formulation du plan directeur sur la logistique dans le corridor économique nord, mars 2017 », JICA

2.1.3 Effets attendus et indices d'évaluation du plan directeur

Dans le cadre du Projet de formulation du plan directeur sur la logistique dans le corridor économique nord se dessine, en tant qu'effet du plan directeur, une image des effets par thème : « développement régional », « développement de moteurs de croissance », et « effets de l'amélioration de la logistique sur la macroéconomie ». Les perspectives des mesures de ces effets sont organisées ci-dessous.

(1) Développement régional

Dans le plan directeur susmentionné, la formation de villes secondaires est considérée comme étant

efficace en tant que pôles des industries de base de la région et pôles régionaux du système logistique et de services urbains.

Tableau 2.1.4 Pôles de développement régional et villes secondaires proposés

Pays	Ville	Industrie	Principaux produits
Ouganda	Moroto	Industrie minière	Calcaire
	Gulu	Agriculture	Café, maïs, sésame, riz
	Holma	Industrie pétrolière	Pétrole brut, gaz naturel
	Nakasongola	Industrie manufacturière	Agroalimentaire
	Fort Portal	Tourisme	Animaux sauvages
	Kasese	Industrie minière	Calcaire, cuivre, cobalt, or
	Tororo	Industrie minière	Calcaire, phosphate, terres rares
	Jinja	Industrie manufacturière	Matériaux de construction, agroalimentaire, biens de consommation
	Masaka	Industrie manufacturière	Agroalimentaire
	Mbarara	Agriculture	Café
	Kabale	Industrie minière	Or, colombo-tantalite, tungstène, etc.
Kenya	Eldoret	Industrie manufacturière	Agroalimentaire, intrants agricoles, matériaux de construction
	Kisumu	Industrie manufacturière	Agroalimentaire, biens de consommation, matériaux de construction
	Nakuru	Agriculture	Légumes, thé, café
	Naivasha	Industrie manufacturière	Agroalimentaire, intrants agricoles, matériaux de construction
	Kajiado-achakos	Industrie manufacturière	Vêtements, biens de consommation, industrie du cuir, matériaux de construction, etc.
	Voi	Industrie manufacturière	Transformation de produits agricoles, matériaux de construction, industries liées à l'élevage
	Malindi	Tourisme	Front de mer
	Mombasa	Industrie manufacturière	Transformation alimentaire, vêtements, matériaux de construction
	Diani	Tourisme	Front de mer

Source : « Projet de formulation du plan directeur sur la logistique dans le corridor économique nord, mars 2017 », JICA

(2) Développement de moteurs de croissance

Dans ledit plan directeur, parmi les moteurs de croissance produits dans les pôles industriels régionaux, le thé, le café, le textile et les vêtements, le minerai de niobium, le carbonate de soude, les produits transformés de fruits / légumes, l'huile de palme, les oléagineux sont positionnés comme produits axés sur les exportations. Par conséquent, l'établissement du réseau logistique du corridor intégré à travers la forte augmentation du volume des produits susmentionnés pour l'exportation et l'amélioration du système logistique est mis en avant comme étant efficace. En outre, la baisse des importations par le renforcement de la production dans les pôles industriels régionaux des produits moteurs de la croissance (riz, produits pétroliers, engrais phosphatés, maïs), actuellement dépendants des importations, est

également visée.

Tableau 2.1.5 Volume des exportations des produits moteurs de croissance axés sur les exportations transitant par le port de Mombasa

Volume des exportations en 2014	Prévisions en 2030
1 490 000 tonnes	3 280 000 tonnes

Source : « Projet de formulation du plan directeur sur la logistique dans le corridor économique nord, mars 2017 », JICA

Tableau 2.1.6 Situation actuelle et prévisions à l'avenir des résultats de la production et des importations de riz

Résultat de la production / des importations en 2015			Prévisions en 2030	
Volume de production au Kenya	1 750 000 tonnes	→	5 200 000 tonnes	
Volume de production en Ouganda	1 950 000 tonnes	→	4 400 000 tonnes	
Volume des importations	3 000 000 tonnes	→	0	

Source : « Projet de formulation du plan directeur sur la logistique dans le corridor économique nord, mars 2017 », JICA

(3) Effets des améliorations logistiques sur la macroéconomie

Des indicateurs spécifiques sont établis en ce qui concerne les effets de la réduction des coûts à travers des améliorations logistiques ainsi que les effets en pourcentage de PIB dans le cas de la mise en œuvre du plan directeur. En ce qui concerne les importations, une baisse du coût de 20 à 25 % avec le transport terrestre par camion, et de 30 à 40 % avec le transport terrestre par chemin de fer est anticipée en tant qu'effet. Pour ce qui est des exportations, une diminution de 30 à 40 % est escomptée dans le cas du transport terrestre par camion, et de 50 à 60 % dans le cas du transport terrestre par chemin de fer. Ainsi, la baisse du coût total du transport terrestre est calculée avec et sans la réalisation dudit plan directeur, et le montant de la réduction totale atteint environ 1 milliard USD par an (soit environ 1 % du PIB prévisionnel pour 2030).

Tableau 2.1.7 Baisse du coût du transport terrestre par camion dans les importations (USD/conteneur de 40 pieds)

En provenance de Mombasa	Catégorie	Tarif actuel	Baisse du coût par réduction des temps impliqués	Baisse du coût par simplification des formalités	Baisse du coût par amélioration du transfert des conteneurs
À destination de Nairobi	Effet de la baisse	0	45 USD	200 USD	180 USD
	Coût de transport	1 915 USD	1 870 USD	1 670 USD	1 490 USD
	Pourcentage du coût actuel	100 %	98 %	87 %	78 %
À destination de Kampala	Effet de la baisse	0	50 USD	400 USD	450 USD
	Coût de transport	3 600 USD	3 550 USD	3 150 USD	2 700 USD
	Pourcentage du coût actuel	100 %	98 %	87 %	75 %

Source : « Projet de formulation du plan directeur sur la logistique dans le corridor économique nord, mars 2017 », JICA

Tableau 2.1.8 Baisse du coût du transport terrestre par chemin de fer dans les importations (USD/conteneur de 40 pieds)

En provenance de Mombasa	Rubrique	Tarif actuel	Baisse du coût par réduction des temps impliqués	Baisse du coût par simplification des formalités	Baisse du coût par amélioration du transfert des conteneurs
À destination de Nairobi	Effet de la baisse	0	0	200 USD	682 USD
	Coût de transport	2 280 USD	2 280 USD	2 080 USD	1 398 USD
	Pourcentage du coût actuel	100 %	100 %	91 %	61 %
À destination de Kampala	Effet de la baisse	0	0	400 USD	1 050 USD
	Coût de transport	3 260 USD	3 260 USD	2 860 USD	1 810 USD
	Pourcentage du coût actuel	100 %	100 %	88 %	56 %

Source : « Projet de formulation du plan directeur sur la logistique dans le corridor économique nord, mars 2017 », JICA

Tableau 2.1.9 Baisse du coût du transport terrestre dans les importations (USD/conteneur de 40 pieds)

À destination de Mombasa	2015		2030		Baisse	
	Par camion	Chemin de fer	Par camion	Chemin de fer	Par camion	Chemin de fer
En provenance de Nairobi	1 580	2 080	1 080	830	500 (68 %)	1 250 (40 %)
En provenance de Kampala	3 130	2 810	1 930	1 330	1 200 (62 %)	1 480 (47 %)

Source : « Projet de formulation du plan directeur sur la logistique dans le corridor économique nord, mars 2017 », JICA

Tableau 2.1.10 Effets de la baisse du coût du transport terrestre en 2030 (millions USD)

	Sans la mise en œuvre du plan directeur		Avec la mise en œuvre du plan directeur		Effet de la baisse du coût du transport terrestre			PIB en 2030	% du PIB en 2030
	Importations	Exportations	Importations	Exportations	Importations	Exportations	Total		
Kenya	1 610	543	1 203	325	407 (75 %)	218 (60 %)	625	91 257	0,7 %
Ouganda	1 063	137	762	75	300 (72 %)	63 (54 %)	363	19 491	1,9 %
Total	2 673	680	1 966	399	707 (74 %)	281 (59 %)	988	110 748	0,9%

Source : « Projet de formulation du plan directeur sur la logistique dans le corridor économique nord, mars 2017 », JICA

Tableau 2.1.11 Estimation de la baisse du coût du transport terrestre et du coût de fabrication des produits en plastique

	Coût du transport terrestre par conteneur		Coût total utilisant les matières premières de la quantité d'un conteneur (USD)		Pourcentage de la baisse du coût de transport dans le coût total
	Avant la baisse	Après la baisse	Avant la baisse	Après la baisse	
À destination de Nairobi	1 000 USD	780 USD	25 000 USD	24 780 USD	0,9 %
À destination de Kampala	4 250 USD	3 188 USD	28 333 USD	27 271 USD	3,8 %

Source : « Projet de formulation du plan directeur sur la logistique dans le corridor économique nord, mars 2017 », JICA

(4) Autres

Outre ce qui précède, les mentions concernant les objectifs et les indicateurs d'effets apparaissent dans la « Vision du développement » et autres chapitres. Une description sommaire est compilée ci-dessous.

(a) Cadre économique

Alors que le taux de croissance du PIB du Kenya et de l'Ouganda devrait atteindre une valeur élevée aux alentours de 8 à 10 % dans les années 2020, il est estimé qu'il ralentira jusqu'à 6 % en 2030. Alors que la part de l'agriculture dans les deux pays diminue régulièrement, il est estimé que celle de l'industrie augmentera à court terme, et que les services progresseront sur le long terme. Les chiffres au sein de la zone du corridor ne sont pas mentionnés.

Tableau 2.1.12 Prévisions de la croissance du PIB entre 2015 et 2030 pour chaque pays

Pays	PIB/Secteur	2015	2020	2025	2030
Kenya	Taux de croissance du PIB (cas de référence)	5,6 %	8,6 %	7,9 %	5,7 %
	Agriculture (part)	24,0 %	22,5 %	20,9 %	20,0 %
	Industrie (part)	21,0 %	24,2 %	25,9 %	25,4 %
	Industrie des services (part)	55,0 %	53,3 %	53,3 %	47,4 %
Ouganda	Taux de croissance du PIB (cas de référence)	5,0%	9,5 %	10,8 %	5,7 %
	Agriculture (part)	13,4 %	10,0 %	7,1 %	8,2 %
	Industrie (part)	28,6 %	40,4 %	39,3 %	39,9 %
	Industrie des services (part)	58,0 %	49,7 %	51,6 %	51,9 %

Source : « Projet de formulation du plan directeur sur la logistique dans le corridor économique nord, mars 2017 », JICA

(b) Utilisation des terres

Le cadre de la superficie des forêts dans la « Vision 2030 » du Kenya et de la superficie des forêts et des zones humides dans la « Vision 2040 » de l'Ouganda est cité. Les indicateurs au sein de la zone du corridor ne sont pas mentionnés.

Tableau 2.1.13 Cadre du développement des forêts et des zones humides

		Référence (2012)	Court terme (2020)	Moyen terme (2025)	Long terme (2030)
Kenya	Forêts (% de la surface totale)	4,4 %	6 %	8 %	10 %
Ouganda	Forêts (% de la surface totale)	14 %	18 %	20 %	22 %
	Plaine marécageuse (% de la surface totale)	11 %	12 %	12,5 %	13 %

Source : « Projet de formulation du plan directeur sur la logistique dans le corridor économique nord, mars 2017 », JICA

(c) Temps nécessaire à l'importation (transport routier par camion)

Les objectifs actuels, à court terme, à moyen terme, et à long terme sont mentionnés en ce qui concerne la « durée de détention dans le port de Mombasa », les « formalités douanières », le « temps nécessaire à la frontière à Malaba », les « procédures d'exportation », et le « durée de transit », qui constituent un goulot d'étranglement.

Tableau 2.1.14 Situation actuelle et objectifs chiffrés à l'avenir du temps nécessaire à l'importation (transport routier par camion)

	Situation actuelle	Court terme	Moyen terme	Long terme
Port de Mombasa (Durée de détention)	2 à 3 jours	2 jours (48 heures)		
Procédures de dédouanement	Durée de détention au Centre de groupage (CFS) : 2,7 jours en moyenne	2 jours	1,5 jour	1 jour
Frontière à Malaba	Hypothèse de 1,5 jour d'est à l'ouest, et 1 jour d'ouest à l'est	Moins de 6 heures pour la procédure de passage à proprement parler. L'objectif du temps de passage tenant compte d'éventuels risques de retards dus à des pauses nocturnes, congestions, etc. est moins d'une journée dans les deux sens.		
Exportations	La livraison au CY est effectuée 3 jours avant l'arrivée du navire dans le port. Il y a 2 jours d'attente pour l'inspection par scanner	<ul style="list-style-type: none"> Livraison 2 jours avant l'arrivée du navire dans le port Temps d'attente pour l'inspection au scanner : 1 jour 	<ul style="list-style-type: none"> Livraison 2 jours avant l'arrivée du navire dans le port Temps d'attente pour l'inspection au scanner : moins de 6 jours 	
Délai d'acheminement à partir du port à conteneurs pour la suite du transit (après l'arrivée dans le port)	4 à 6 jours	4 jours	3,5 jours	3 jours

Source : « Projet de formulation du plan directeur sur la logistique dans le corridor économique nord, mars 2017 », JICA

Tableau 2.1.15 Cadre du volume de marchandises et des parts par mode de transport à l'avenir à Mombasa

		2015	2030
Volume de marchandises		26 000 000 tonnes	62 000 000 tonnes
Part par mode de transport	Par camion	71 %	47 %
	Chemin de fer	8 % (chemin de fer à écartement métrique)	32 % (chemin de fer à écartement standard + à écartement métrique)
	Oléoduc	21 %	21 %

Source : « Projet de formulation du plan directeur sur la logistique dans le corridor économique nord, mars 2017 », JICA

2.2 Plan directeur du corridor de Nacala

2.2.1 Positionnement / défis du corridor de Nacala et contexte de l'élaboration du plan directeur

Bien que le corridor économique de Nacala ait été pendant de longues années une région moins développée, il a réussi à attirer des investissements privés locaux et étrangers en portant une attention particulière aux alentours du port de Nacala sous l'influence des zones économiques spéciales établies en 2009, et les projets d'exploitation du charbon à grande échelle qui ont démarré dans la province de Tete jouent un rôle moteur dans la promotion du développement du corridor. Alors qu'il est estimé que les volumes de production de charbon augmenteront à l'avenir, les lignes de chemin de fer nécessaires au transport et les terminaux ne sont pas suffisants. Ceux-ci sont indispensables en tant que facteurs contribuant à faire émerger les possibilités de développement et le potentiel nécessaires. Des investissements privés comme publics sont anticipés dans la région du corridor de Nacala, mais dans l'intervalle un développement désordonné, des effets indésirables associés au développement (par exemple, la détérioration de l'environnement urbain, la pollution, les conflits relatifs aux acquisitions de terrains, l'épuisement des ressources écologiques, etc.) étant à craindre, il est nécessaire de mettre au point une stratégie de développement dans l'ensemble de la région.

2.2.2 Vision de développement

(1) Vision pour l'avenir

Le projet des stratégies de développement économique du corridor de Nacala (PEDEC-Nacala) propose, en tant que vision du futur de la région du corridor de Nacala, une « région pacifique, prospère, équitable et viable, exempte de pauvreté et en harmonie avec l'environnement », et cette vision du futur comprend de manière intégrée quatre critères de valeur, à savoir « la paix », « la prospérité économique », « l'égalité » et « la viabilité ». Le PEDEC-Nacala a pour but d'« élaborer les stratégies pour diriger adéquatement le développement et les investissements » dans le corridor de Nacala, et les quatre points suivants sont cités en tant qu'objectifs : (1) améliorer les capacités sociales dans la région du corridor de Nacala et promouvoir la croissance économique, (2) diriger efficacement le développement approprié dans la région du corridor de Nacala, (3) développer adéquatement les investissements privés dans la région du corridor de Nacala, et (4) gérer efficacement les ressources de la région du corridor de Nacala.

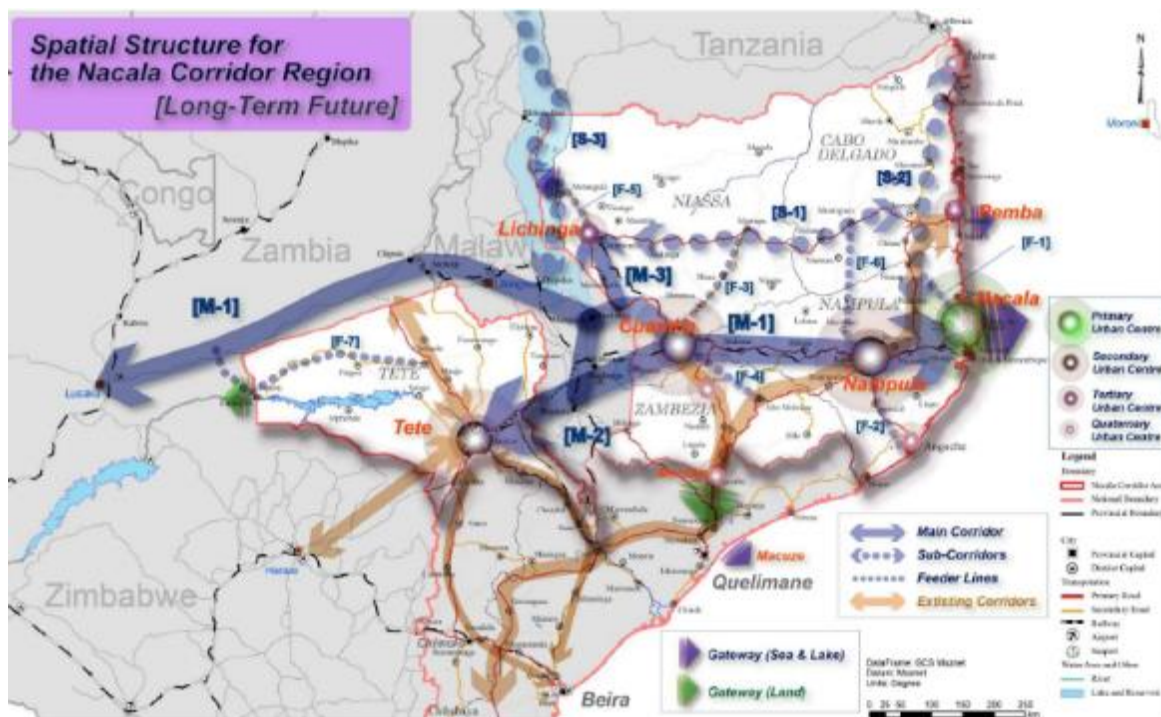
(2) Stratégies globales de développement et stratégies essentielles de développement

Le PEDEC-Nacala élabore les « stratégies globales de développement » répondant aux défis à court, moyen et long terme. En outre, parallèlement aux stratégies globales de développement, des « stratégies

essentielles de développement » pour le développement régional à court et moyen terme sont élaborées et proposées.

(a) Stratégies globales de développement

Le PEDEC-Nacala définit le développement de divers secteurs industriels s'appuyant sur le réseau du corridor couvrant une grande étendue en tant que scénario de développement. Il est escompté que le vaste réseau du corridor produise une économie régionale intégrée encore plus importante en reliant non seulement l'intérieur des terres du Mozambique, mais également le Malawi et la Zambie orientale, grâce au développement avec des corridors auxiliaires - une ramification à partir du corridor principal - et des voies secondaires. Les attentes envisagées en tant qu'effets du développement sont spécifiquement (1) le développement forestier / l'industrie de transformation des produits forestiers (dans les alentours de Lichinga), le développement agricole / l'industrie de transformation des produits agricoles (dans les environs de Cuamba), (2) la possibilité non seulement pour les grandes entreprises, mais également pour les PME de saisir les opportunités du développement, (3) l'expansion de la chaîne de valeur agricole améliorée sur une grande superficie de la région du corridor de Nacala, (4) la possibilité d'élargir le marché aux petites exploitations grâce à un meilleur accès, et (5) la baisse des prix des biens de première nécessité et des matériaux de construction.



Source : « Projet des stratégies de développement économique du corridor de Nacala (PEDEC-Nacala) », document de la réunion explicative du plan directeur du développement / de la stratégie des corridors en Afrique du 18 janvier 2017, Oriental Consultants Global Co., Ltd.

Figure 2.2.1 Vision future de la planification territoriale de la région (corridor de transport et pôles urbains)

Afin de réaliser ce scénario de développement, le PEDEC-Nacala élabore les sept stratégies globales de développement suivantes pour la région du corridor de Nacala

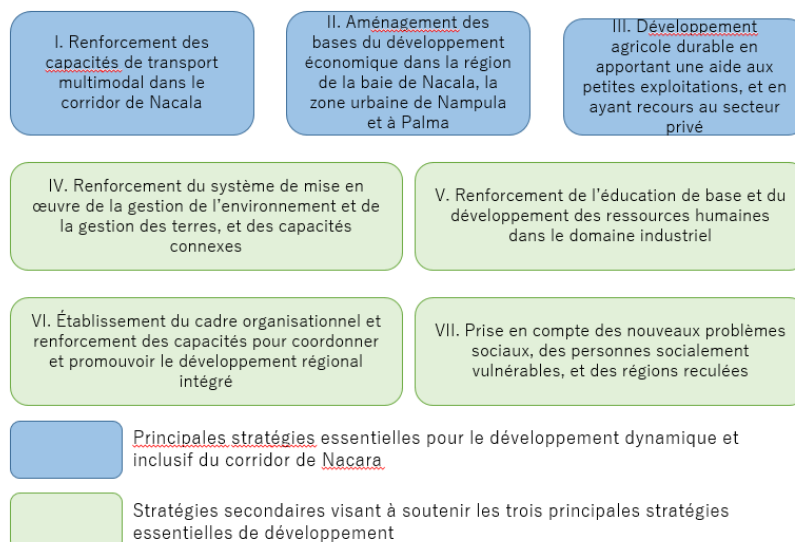
Tableau 2.2.1 Stratégies globales de développement dans la région du corridor de Nacala

Stratégie	Orientation spécifique
Système logistique et de transport efficace dans l'ensemble de la région	Avec le démarrage des activités des principaux projets de transport, le chemin de fer est utilisé non seulement pour le transport du charbon, mais également pour les marchandises ordinaires et par les voyageurs. En outre, le fait de transborder les marchandises intermodales dans le transport maritime débouche sur l'établissement d'un système logistique et de transport efficace dans toute la région.
Établissement de l'industrie manufacturière dans les grandes villes	Outre les fonctions commerciales et logistiques, renforcement des fondations pour l'établissement du secteur manufacturier dans les grandes villes
Développement d'autres secteurs économiques axés sur l'agriculture et les ressources non minières	Outre l'amélioration du corridor de transport, mise en œuvre de mesures pour appuyer la promotion du développement d'autres secteurs économiques axés sur le développement agricole et les ressources non minières
Gestion de l'environnement et gestion des terres	Renforcement des capacités pour l'exécution des réglementations environnementales et le suivi de la gestion environnementale, et renforcement de la gestion de l'environnement à travers le respect des principes pour un investissement responsable dans l'agriculture et les systèmes alimentaires (RAI) et des directives facultatives concernant la gouvernance responsable en matière de droits de propriété de ressources foncières, halieutiques et forestières dans la sécurité alimentaire du pays
Développement des ressources humaines	Renforcement du développement des ressources humaines grâce à l'amélioration de l'éducation de base, et de l'enseignement et de la formation techniques et professionnels (EFTP)
Coordination et promotion du développement régional intégré	Établissement d'un système organisé et renforcement des capacités dans le but de coordonner ou de promouvoir le développement intégré
Développement inclusif sur toute la région	Prise de mesures adaptées aux problèmes sociaux en augmentation, aux personnes socialement vulnérables, et aux populations vivant dans les régions reculées, afin de promouvoir un développement impliquant des personnes de tous horizons de la région dans son ensemble

Source : « Rapport final du Projet des stratégies de développement économique du corridor de Nacala (PEDEC-Nacala) (résumé), avril 2015 », JICA

(b) Stratégies essentielles de développement

En tant que stratégies essentielles de développement conformes à l'orientation des stratégies globales de développement, sept stratégies essentielles de développement, composées de trois stratégies principales et de quatre stratégies secondaires visant à soutenir la réalisation des stratégies principales, sont établies, et les mesures nécessaires à chacune sont proposées.



Source : « Projet des stratégies de développement économique du corridor de Nacala (PEDEC-Nacala) », document de la réunion explicative du plan directeur du développement / de la stratégie des corridors en Afrique du 18 janvier 2017, Oriental Consultants Global Co., Ltd.

Figure 2.2.2 Stratégies essentielles de développement du corridor de Nacala

Les actions spécifiques dans les trois principales stratégies essentielles de développement sont indiquées ci-dessous.

Tableau 2.2.2 Principales stratégies essentielles de développement

Stratégie	Action spécifique
I. Renforcement des fonctions de transport multimodal dans le corridor de Nacala	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Les fonctions de transport du principal corridor (Nacala - Nampula - Nayuchi - Nakaya - Moatize) seront assurées en exploitant les projets de transport actuels ou prévus. <ol style="list-style-type: none"> 1. Recours au chemin de fer pour assurer le transport du charbon de Moatize au port de Nacala 2. Recours au chemin de fer pour assurer le transport des produits autres que le charbon dans le corridor de Nacala 3. Intégration du transport portuaire et routier dans la région de la baie de Nacala 4. Garantie des fonctions routières mises à niveau dans le corridor de Nacala
II. Aménagement des bases du développement économique dans la région de la baie de Nacala, la zone urbaine de Nampula et à Palma	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Promotion du secteur de l'industrie manufacturière en établissant les infrastructures de l'industrie manufacturière dans la région de la baie de Nacala, la zone urbaine de Nampula, et à Palma. <ol style="list-style-type: none"> 1. Promotion de l'investissement pour l'industrie manufacturière dans la région de la baie de Nacala, la zone urbaine de Nampula, et à Palma, et développement d'infrastructures telles que les routes, l'approvisionnement en électricité, l'approvisionnement en eau, autres infrastructures / services urbains, etc. 2. Développement des ressources en eau et aménagement de l'alimentation municipale en eau dans la baie de Nacala, la zone urbaine de Nampula, et à Palma
III. Développement agricole durable en apportant une aide aux petites exploitations, et en ayant recours au secteur privé	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Cela commence au niveau régional dans les alentours du corridor principal entre Nacala, Nampula, Cuamba, Mandimba, et Lichinga.

	<p>1. Utilisation efficace des fonds pour le renforcement des petites exploitations, la vitalité du secteur privé et l'aide aux petites exploitations</p> <ul style="list-style-type: none"> • Expansion de la production agricole, diversification des produits, et amélioration de la productivité par les petites exploitations • Établissement d'une chaîne logistique et création de valeur ajoutée des produits agricoles • Construction d'infrastructures sociales pour soutenir le développement des communautés rurales • Principes et sécurité alimentaire du pays pour un investissement responsable dans l'agriculture et les systèmes alimentaires (RAI) • Réalisation d'investissements privés adéquats par la mise en place de directives facultatives concernant la gouvernance responsable en matière de droits de propriété de ressources foncières, halieutiques et forestières.
--	--

Source : « Projet des stratégies de développement économique du corridor de Nacala (PEDEC-Nacala) », document de la réunion explicative du plan directeur du développement / de la stratégie des corridors en Afrique du 18 janvier 2017, Oriental Consultants Global Co., Ltd., le rapport final « Projet des stratégies de développement économique du corridor de Nacala (PEDEC-Nacala) (résumé), avril 2015 », JICA

Tableau 2.2.3 Stratégies secondaires visant à soutenir les trois principales stratégies essentielles de développement (I à III)

Stratégie	Action spécifique
IV. Renforcement du système de mise en œuvre de la gestion de l'environnement et de la gestion des terres, et des capacités connexes	<p>➤ Cela commence par le renforcement du système de mise en œuvre de la gestion de l'environnement et de la gestion des terres et des forêts, et le renforcement des capacités connexes.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Renforcement du système de mise en œuvre de la gestion de l'environnement y compris le suivi environnemental 2. Renforcement des capacités de gestion des terres (fonctionnement adéquat du système du DUAT (Direito de Uso e Aproveitamento dos Terras, soit « droit d'utilisation et bénéfice des terres ») conformément aux politiques de gestion des terres et forêts)
V. Renforcement de l'éducation de base et du développement des ressources humaines dans le domaine industriel	<p>➤ Cela commence par le renforcement de l'éducation de base et le développement des ressources humaines dans le domaine industriel.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Amélioration de la qualité de l'éducation de base 2. Aménagement d'infrastructures pour l'enseignement et formation techniques et professionnelles
VI. Établissement du cadre organisationnel et renforcement des capacités pour coordonner et promouvoir le développement régional intégré	<p>➤ Cela commence par l'établissement de nouvelles structures prévues spécialement pour coordonner et promouvoir le développement intégré et le renforcement des capacités.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Établissement d'un cadre institutionnel pour promouvoir et coordonner le développement intégré de la région du corridor de Nacala 2. Renforcement des capacités de l'organisation spéciale pour promouvoir et coordonner le développement intégré de la région du corridor de Nacala
VII. Prise en compte des nouveaux problèmes sociaux, des personnes socialement vulnérables, et des régions reculées	<p>Cela commence par la mise en œuvre de mesures visant les problèmes sociaux et les problèmes environnementaux émergents, les personnes socialement vulnérables, et les populations vivant dans des régions reculées.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Création de mesures pour répondre aux problèmes sociaux émergents, et de lieux de dialogues avec les personnes socialement vulnérables et les populations vivant dans des régions reculées

Source : « Projet des stratégies de développement économique du corridor de Nacala (PEDEC-Nacala) », document de la réunion explicative du plan directeur du développement / de la stratégie des corridors en Afrique du 18 janvier 2017, Oriental Consultants Global Co., Ltd.

(c) Mesures à moyen et long terme

Le PEDEC-Nacala propose les politiques suivantes selon la nécessité de la prise de mesures indispensables à moyen et long terme, après la mise en œuvre des mesures nécessaires à la réalisation des stratégies essentielles de développement à court et à moyen terme.

Tableau 2.2.4 Mesures à moyen et long terme après les stratégies essentielles de développement

Stratégie	Action spécifique
I. Renforcement des fonctions de transport multimodal dans le corridor de Nacala	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Construction à moyen et long terme du réseau du corridor qui s'étend à toute la région, en développant des corridors auxiliaires et voies secondaires. • Renforcement de l'itinéraire Cuamba - Lichinga sur les chemins de fer du Nord • Mise à niveau de l'itinéraire Nakaya - Lilongwe - Mchinji sur les chemins de fer du Malawi • Amélioration de l'exploitation ferroviaire entre Mchinji et Chipata • Extension jusqu'à Mupika sur le tronçon Mchinji - Chipata • Raccordement au chemin de fer Tanzanie-Zambie • Renforcement des capacités de maintenance des routes
II. Aménagement des bases du développement économique dans la région de la baie de Nacala, la zone urbaine de Nampula et à Palma	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Construction à moyen et long terme des infrastructures de l'industrie manufacturière à Moatize / Tete, Cuamba, Lichinga, Pemba, et Palma. • Construction d'infrastructures faisant de Moatize / Tete un pôle administratif et d'affaires dans l'intérieur des terres le long du corridor principal • Construction d'infrastructures faisant de Cuamba un pôle logistique / industriel dans l'intérieur des terres le long du corridor principal • Construction d'infrastructures faisant de Palma un pôle des industries chimiques • Construction d'infrastructures faisant de Pemba un pôle de croissance de la province, un pôle des services comprenant les fonctions de base de soutien à l'exploitation du gaz naturel, et un pôle touristique • Construction d'infrastructures faisant de Lichinga un pôle de croissance de la province, et un pôle des services comprenant des fonctions de recherche académique et l'industrie de la transformation du bois
III. Développement agricole durable en apportant une aide aux petites exploitations, et en ayant recours au secteur privé	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Mise en œuvre de stratégies à moyen et long terme pour aider les petites exploitations dans les zones aux alentours des corridors auxiliaires et voies secondaires, expansion de la chaîne de valeur agricole, et promotion d'autres secteurs économiques. • Région le long du corridor auxiliaire Lichinga-Marrupa • Région le long de la voie secondaire Cuamba-Marrupa • Région le long du corridor auxiliaire Marrupa-Montepuez • Développement du tourisme
IV. Renforcement du système de mise en œuvre de la gestion de l'environnement et de la gestion des terres, et des capacités connexes	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Renforcement supplémentaire du système de mise en œuvre de la gestion de l'environnement et de la gestion des terres et des forêts, et des capacités connexes. • Accroissement du nombre d'experts en gestion de l'environnement • Extension des types de substances chimiques analysées en laboratoire environnemental • Renforcement des capacités des techniciens de laboratoire environnemental
V. Renforcement de l'éducation de base et du développement des ressources humaines dans le domaine industriel	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Renforcement supplémentaire de l'éducation de base prenant en particulier en considération les régions reculées, et amélioration des installations d'EFTP en gardant à l'esprit la demande des secteurs économiques • Poursuite de l'amélioration de l'éducation de base

	<ul style="list-style-type: none"> • Amélioration de l'éducation de base prenant en considération les régions reculées • Amélioration des installations pour l'enseignement et formation techniques et professionnels suivant la demande du secteur industriel / du milieu des affaires
VI. Établissement du cadre organisationnel et renforcement des capacités pour coordonner et promouvoir le développement régional intégré	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Coordination et promotion plus poussées du développement intégré tout en révisant la stratégie du PEDEC-Nacala sur la base d'un suivi et d'évaluations • Révision de la stratégie du PEDEC-Nacala sur la base des résultats d'analyse du suivi et des évaluations • Améliorations et ajustements des mécanismes d'organisation de la promotion / coordination du développement intégré de la région du corridor de Nacala • Coordination et promotion pour la mise en œuvre de la stratégie du PEDEC-Nacala révisé
VII. Considérations eu égard aux nouveaux problèmes sociaux, aux personnes socialement vulnérables, et aux régions reculées	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Mise en œuvre continue de mesures visant les problèmes sociaux et les problèmes environnementaux, les personnes socialement vulnérables, et les populations vivant dans les régions reculées • Renforcement des capacités répondant aux problèmes sociaux et aux problèmes environnementaux découlant des activités économiques / des activités de développement croissantes • Prise de mesures spécifiques aux personnes socialement vulnérables • Prise de mesures spécifiques aux régions reculées ciblées • Expansion accrue des services de santé dans les principaux pôles urbains et dans les petits pôles urbains • Expansion accrue des soins de santé primaires en milieu rural

Source : « Rapport final du Projet des stratégies de développement économique du corridor de Nacala (PEDEC-Nacala) (résumé), avril 2015 », JICA

2.2.3 Effets attendus et indices d'évaluation du plan directeur

Outre les stratégies globales de développement et les stratégies essentielles de développement à court et moyen terme, le projet des stratégies de développement économique du corridor de Nacala (PEDEC-Nacala) comprend les stratégies de développement par secteur, incluant le « secteur économique », le « secteur des infrastructures », le « développement urbain », la « gestion de l'environnement », le « développement du secteur social » et le « développement d'un système organisé ».

(1) Stratégie de développement du secteur économique

(a) Agriculture

Le PEDEC-Nacala analyse l'équilibre de la demande et de l'offre des produits agricoles sur la base du « Plan stratégique de développement agricole (PEDSA : ministère de l'Agriculture) 2011-2020 ». Il en ressort que le maïs et le soja sont positionnés comme produits axés sur les exportations à l'avenir. Il attire notamment l'attention sur le fait que le maïs a un potentiel élevé en tant que céréale pour l'exportation, la transformation alimentaire, et l'alimentation animale (bétail), et que le manioc peut être utilisé en tant que matière première contenant de l'amidon. Il fait également remarquer que le riz peut être cultivé dans la région du corridor de Nacala, mais, qu'à l'instar du blé, les besoins devraient être couverts par les importations.

Tableau 2.2.5 Situation actuelle et prévisions à l'avenir des résultats de la production / des importations de cultures

Cultures	2011	2017	2025	2035
Maïs	1 199	2 269	3 212	3 326
Millet	28	65	97	171
Sorgho	145	490	701	686
Riz	-390	-532	-606	-1 113
Blé	-237	-359	-436	-660
Haricot	369	678	947	936
Manioc	3 044	7 135	10 637	11 198
Pomme de terre	71	174	253	241
Patate douce	-96	116	232	265
Arachide	67	212	328	314
Coton	98	152	208	225
Tabac	70	129	176	191
Thé	4	7	9	10
Graine de tournesol	9	14	19	21
Sésame	67	131	181	196
Soja	18	76	624	781
Noix de cajou	68	98	130	302

Source : « Rapport final du Projet des stratégies de développement économique du corridor de Nacala (PEDEC-Nacala) (résumé) (version anglaise), avril 2015 », JICA

Sur la base des résultats de l'analyse susmentionnés, la stratégie agricole consiste notamment à mettre à niveau le corridor de transport qui renforce les capacités des petites exploitations et favorise l'établissement d'une chaîne logistique.

(b) Forêts

Sur la base des entretiens avec les personnes concernées et les données de l'association forestière de Niassa, il est estimé en fonction de la superficie boisée prévue que le volume transporté de bois et de produits du bois en 2035 augmentera jusqu'à atteindre 28 000 tonnes / jour. La stratégie vise à accroître les exportations de bois en assurant le transport ferroviaire dans le corridor de Nacala et en intégrant le transport portuaire et routier.

Tableau 2.2.6 Prévisions des volumes transportés dans le corridor Nacala

Produits	Unité	2025	2035
Volumes de production de produits du bois	1 000 m ³ /année	4 223	7 170
Transport	Tonne/an	16 621	28 201

Source : « Rapport final du Projet des stratégies de développement économique du corridor de Nacala (PEDEC-Nacala) (résumé) (version anglaise), avril 2015 », JICA

(c) Minéraux

Sur la base des résultats de l'étude mise en œuvre par NEDO, il est estimé que la production totale de charbon dans la province de Tete passera de 12 millions de tonnes en 2013 à 53 millions de tonnes en 2017, et à 60 millions de tonnes en 2022. Un plan de développement de ressources minières autres que le charbon comprenant notamment le fer, le phosphate, les métaux de base, l'or, les métaux des terres rares, le graphite, l'ilménite, le zircon, le rutile, etc. dans le corridor de Nacala y est également mentionné. La stratégie consiste à développer un réseau ferroviaire pour le transport du charbon et les minéraux autres que le charbon.

Tableau 2.2.7 Plan de production de charbon par projet dans la province de Tete (unité : million de tonnes / an)

Projets	2013	2017	2022
Beacon Hill	0,4	2,2	2,2
Vale	6,4	22,0	22,0
Rio Tinto	2,4	19,2	25,6
Jindal Steel	3,0	10,0	10,0
Total	12,2	53,4	59,8

Source : « Rapport final du Projet des stratégies de développement économique du corridor de Nacala (PEDEC-Nacala) (résumé) (version anglaise), avril 2015 », JICA

(d) Gaz naturel

La demande en gaz estimée dans le cadre du scénario du plan directeur pour le gaz naturel envisagé par le gouvernement du Mozambique est utilisée comme référence, et, outre la demande émanant du secteur des ménages, il est estimé qu'une quantité importante de gaz naturel est exportée des champs pétroliers de Pande et Temane jusqu'à Secunda par le gazoduc existant de Sasol, et qu'une grande quantité de gaz naturel provenant du bassin de la Romuva est exportée à partir de Palma en tant que GNL.

Tableau 2.2.8 Prévisions de la demande intérieure sur la base du plan directeur du gaz naturel (Unité : million JG/an)

Année	Demande actuelle de MGC (P-T)	Demande de PME MGC (P-T)	Centrale électrique dans le sud (P-T)	Centrale électrique dans le nord (Rovuma)	Usine d'engrais (Rovuma)	GTL (Rovuma)	Total P-T	Total Rovuma	Demande globale
2014	3	0,2	4				7,2		7
2015	3	0,25	10				13,3		13
2016	3	0,3	10				13,3		13
2017	3	0,37	21				24,4		24
2018	3	0,43	21	10			24,4	10	34
2019	3	0,5	21	10	9		24,5	19	44
2020	3	0,5	21	21	18	90	24,5	129	154
2021	3	0,5	21	21	18	175	24,5	214	239
2022	3	0,5	21	21	18	175	24,5	214	239
2023	3	0,5	21	21	18	175	24,5	214	239
2024	3	0,5	21	33	18	175	24,5	226	251
2025	3	0,5	21	44	18	175	24,5	237	262

Note : MGC : Matola Gas Company, P-T : Pande et Temane

Source : « Rapport final du Projet des stratégies de développement économique du corridor de Nacala (PEDEC-Nacala) (résumé) (version anglaise), avril 2015 », JICA

Une stratégie consistant à étendre les installations et services de base pour le développement économique dans la région de la baie de Nacala à proximité des zones d'exploitation de gaz naturel est élaborée conformément au scénario du plan directeur pour le gaz naturel.

(e) Industrie manufacturière

En ce qui concerne l'industrie manufacturière, les industries identifiées par le gouvernement du Mozambique pour lesquelles une croissance est anticipée à l'avenir dans les provinces dans le périmètre du corridor de Nacala sont utilisées pour référence, et le renforcement des infrastructures soutenant le secteur de l'industrie manufacturière dans les villes principales est mis en avant dans la stratégie pour promouvoir ces industries.

Tableau 2.2.9 Industries encouragées par province dans le corridor de Nacala

Province	Industrie
Cabo Delgado	Atelier de réparation / d'entretien d'appareils variés (appareils électriques, machines)
	Petite cale pour les réparations des bateaux de service
	Usine de transformation des légumes et fruits frais
	Usine de découpe de tubes de forage
	Usine de GNL et réservoirs de stockage de GNL
	Usine d'engrais (urée, nitrate d'ammonium, ammonium, sel d'acide phosphorique, nitrate et phosphate, DAP, TST, etc.)
	Usine pétrochimique (méthanol, éthylène, PEHD, PEBD, produits de gaz naturel (en aval))
Nampula	Chimie, verre, céramique
	Cale sèche pour les réparations navales
	Usine de produits / pièces en plastique (tubes, produits fabriqués dans le pays, emballages, etc.)
	Métallurgie (aciérie pour la fabrication de barres d'armature, fil d'acier, charpente métallique)
	Usine de câble industriel
	Assemblage d'engins agricoles et de machines utilisées dans une variété d'autres domaines
	Industrie légère
Zambezia	Transformation de produits agricoles à partir de légumes frais, fruits secs, épices, crevettes d'élevage, etc. destinés à l'exportation
	Industrie du plastique (en particulier des matériaux d'emballage tels que les films et sacs en plastique)
Niassa	L'industrie du bois d'exportation (contreplaqué, contreplaqué imprimé, meubles, contreplaqué moulé, etc.)
Tete	Industries connexes à l'industrie minière (réparation des engins et équipements miniers, produits / appareils utilisés pour l'exploitation minière, etc.)
	Industrie de protection de l'environnement (installations sanitaires, purificateurs d'eau, etc.)

Source : « Rapport final du Projet des stratégies de développement économique du corridor de Nacala (PEDEC-Nacala) (résumé) (version anglaise), avril 2015 », JICA

(f) Transport

Il est estimé que les volumes transportés dans la région du corridor de Nacala seront multipliés par 2,3 d'ici 2025 et par 5 d'ici 2035 par rapport à leur niveau de 2012. La stratégie consiste à développer un réseau ferroviaire et à l'utiliser pour le transport de marchandises ordinaires autres que les ressources minières, et le transport de passagers.

Tableau 2.2.10 Prévisions d'une augmentation des volumes transportés dans le corridor Nacala

Année	Volume de marchandises (tonne/jour)	Taux de croissance annuelle
2012	195 000	6,6 % (entre 2012 et 2025)
2025	449 000	8,7 % (entre 2025 et 2035)
2035	1 038 000	-

Source : « Rapport final du Projet des stratégies de développement économique du corridor de Nacala (PEDEC-Nacala) (résumé) (version anglaise), avril 2015 », JICA

(g) Tourisme

Six des sept zones touristiques spéciales désignées par le ministère du Tourisme du Mozambique (MITUR) en décembre 2010 se trouvent à l'intérieur du corridor de Nacala. La stratégie consiste à promouvoir le développement touristique en facilitant l'accès par un raccordement du vaste réseau du corridor aux pôles urbains et en utilisant les ressources touristiques naturelles et culturelles de la région du corridor de Nacala.

(2) Stratégie de développement du secteur des infrastructures

(a) Chemin de fer

Suivant les estimations de 2010 à 2012, le volume de fret ferroviaire était d'environ 140 000 tonnes/an du port de Nacala vers l'intérieur des terres, et d'environ 80 000 tonnes/an, dans le sens inverse. En ce qui concerne ces volumes, 10 ans plus tard (aux alentours de 2022-2025), il est estimé que le fret ferroviaire du port de Nacala vers l'intérieur des terres sera d'environ 930 000 tonnes/an, soit 7 fois le niveau actuel, et, 20 ans plus tard (aux alentours de 2035), qu'il atteindra environ 1 630 000 tonnes/an, soit 12 fois le niveau actuel. Par ailleurs, 10 ans plus tard, il est estimé que le fret ferroviaire de l'intérieur des terres jusqu'au port de Nacala sera d'environ 1 210 000 tonnes/an, soit 15 fois le niveau actuel, et, 20 ans plus tard, qu'il atteindra environ 3 040 000 tonnes/an, soit 39 fois le niveau actuel.

Tableau 2.2.11 Répartition du fret ferroviaire dans le corridor de Nacala (unité : tonne / an)

Du port de Nacala vers l'intérieur des terres / les pays enclavés				
	Du port de Nacala vers le Malawi	Du port de Nacala vers la province de Niassa	Du port de Nacala vers la Zambie	Total
Situation actuelle (2010-2012)	137 700	-	-	137 000
10 ans plus tard (2022-2025)	753 000	89 000	84 000	926 000
20 ans plus tard (2035)	1 227 000	145 000	255 000	1 627 000
De l'intérieur des terres / des pays enclavés jusqu'au port de Nacala				
	Du Malawi jusqu'au port de Nacala	De la province de Niassa jusqu'au port de Nacala	De la Zambie jusqu'au port de Nacala	Total
Situation actuelle (2010-2012)	78 300	-	-	78 300
10 ans plus tard (2022-2025)	324 000	800 000	84 000	1 208 000
20 ans plus tard (2035)	528 000	2 400 000	112 500	3 040 500

Source : « Rapport final du Projet des stratégies de développement économique du corridor de Nacala (PEDEC-Nacala) (rapport d'analyse : plan directeur stratégique sur le [renforcement du réseau logistique à l'échelle du corridor pour l'agriculture et les ressources minières]), avril 2015 », JICA

Il est estimé que le fret vers le Malawi représentera plus de 70 % du transport des marchandises du port de Nacala vers l'intérieur des terres 10 ans et 20 ans plus tard. D'autre part, il est estimé que le fret de l'intérieur des terres jusqu'au port de Nacala augmentera considérablement avec le transport du bois produit dans la province de Niassa. Sur la base de l'augmentation prévue du fret ferroviaire, la stratégie consiste à assurer les fonctions de transport multimodal du corridor principal en garantissant le transport ferroviaire, en assurant le transport portuaire et routier, en renforçant les capacités de coordination du chemin de fer.

(b) Ports

Les prévisions du volume de marchandises pouvant être manutentionné actuellement dans les ports dans le corridor de Nacala sont les suivantes.

Tableau 2.2.12 Capacités de manutention de marchandises (unité : 1 000 tonnes)

Type de marchandises	2017	2018	2019
Conteneurs de marchandises (Conteneurs de marchandises) (1 000 EVP)	1 770 (192)	3 713 (393)	8 959 (944)
Minéraux	18 000	25 000	37 500
Vrac (copeaux de bois et clinker)	490	577	951
Vrac (liquide)	653	1 151	2 423
Vrac (aliments)	683	974	2 379
Vrac (autres)	414	868	2 235
Véhicules	126	282	604
Total	22 136	32 565	55 051

Source : « Rapport final du Projet des stratégies de développement économique du corridor de Nacala (PEDEC-Nacala) (version anglaise) 15.4.1 », JICA

L'amélioration de l'environnement et de la qualité des infrastructures (approvisionnement en eau, électricité, communications) étant indispensable au développement des installations et services de base pour la croissance économique, y compris l'industrie manufacturière des pôles urbains, leurs développements se multiplient dans le cadre de la stratégie.

(c) Ressources hydriques

Il est prévu que la demande en eau dans le corridor de Nacala augmente proportionnellement à la croissance démographique et à la croissance économique.

Tableau 2.2.13 Demande en eau et sources d'approvisionnement dans le grand Nampula et la région de la baie de Nacala

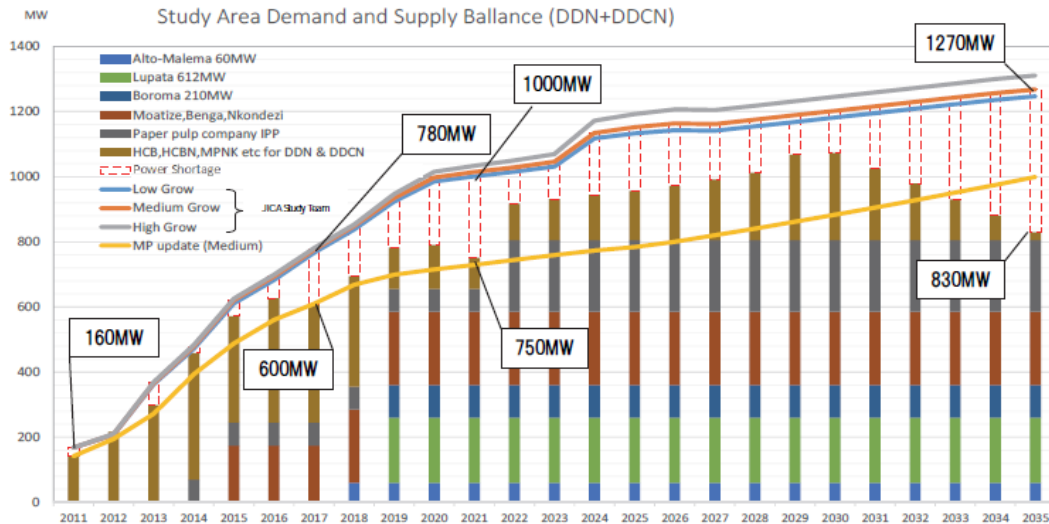
Région	Demande / sources d'approvisionnement		2017	2025	2035
			(m ³ /jour)	(m ³ /jour)	(m ³ /jour)
Grand Nampula	Demande	Zone d'approvisionnement étendu	140 000	235 000	389 000
		Zone d'approvisionnement limité	131 000	217 000	341 000
	Sources d'approvisionnement	Barrage de Monapo	20 000		
		Barrage de Monapo + Barrage de Monte Tiza		279 000	
		Barrage de Monapo + Barrage de Monte Tiza + Barrage de Mutelele			400 000
Région de la baie de Nacala	Demande	Zone d'approvisionnement étendu	127 000	191 000	371 000
		Zone d'approvisionnement limité	120 000	180 000	344 000
	Sources d'approvisionnement	Barrage de Muecula + barrage de Sanhute	73 000		
		Barrage de Muecula + barrage de Sanhute + réserve du fleuve Lúrio		503 000	503 000

Note : tandis que la zone d'approvisionnement étendu dessert 100 % de la population urbaine, la zone d'approvisionnement limité dessert 80 % de la population urbaine

Source : « Rapport final du Projet des stratégies de développement économique du corridor de Nacala (PEDEC-Nacala) (version anglaise) 15.5.7 », JICA

(d) Électricité

La demande et l'offre d'électricité sont calculées sur la base du plan directeur élaboré par le gouvernement du Mozambique, et alors que la demande augmente d'année en année, il est estimé que l'approvisionnement devrait être déficitaire en 2035.



Source : « Rapport final du Projet des stratégies de développement économique du corridor de Nacala (PEDEC-Nacala) (rapport d'analyse : plan directeur stratégique sur le [renforcement du réseau logistique à l'échelle du corridor pour l'agriculture et les ressources minières]), avril 2015 », JICA

Figure 2.2.3 Prévisions de la demande et l'offre d'électricité

(e) Communications

L'élargissement de la zone du réseau de communications comprenant les régions rurales, la communication des données dont la demande ne cesse d'augmenter, le renforcement des capacités des usagers des TICS, etc. sont mis en avant dans la stratégie.

(3) Stratégie du développement urbain

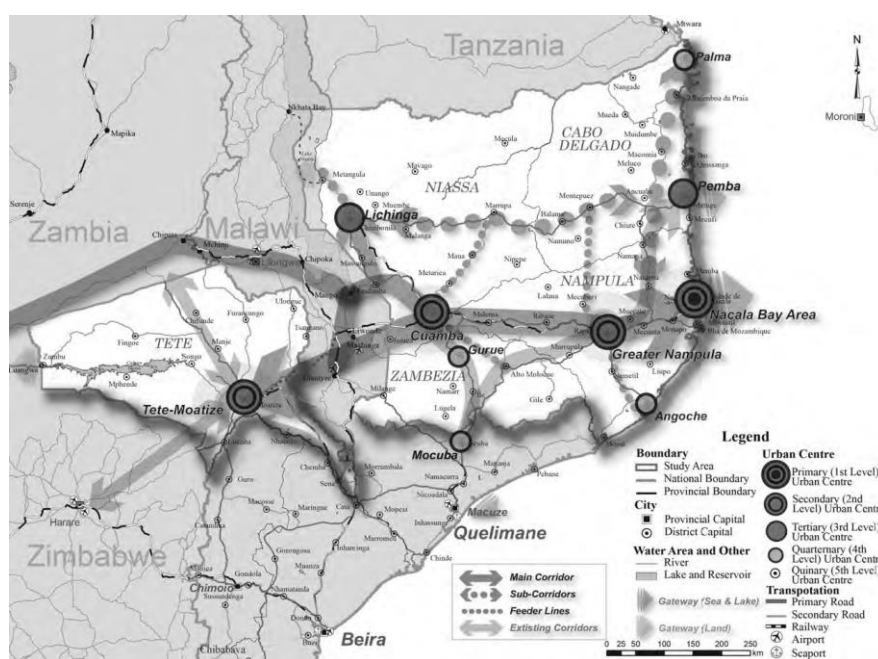
Il est prévu dans le PEDEC-Nacala de créer des pôles d'industries de base, qui seront classés en ville internationale, grande ville nationale / grande ville régionale, et grande ville provinciale, sur la base de leur taille et de leur niveau fonctionnel.

Tableau 2.2.14 Vision future de la planification territoriale de la région (hiérarchie des pôles urbains)

Catégorie	Actuellement	2025 - 2035	
Pôle urbain de premier plan (niveau international)	Aucun	Région de la baie de Nacala (Nacala-a-Velha)	Ville internationale de premier rang dans les affaires, l'industrie, et le tourisme : nouvelle porte d'entrée sur le continent africain
Pôle urbain de deuxième plan (Niveau national / zone étendue)	Nampula, Nacala	Zone métropolitaine de Nampula	Pôle de croissance dans la région du nord
		Cuamba	Pôle logistique / industriel dans l'intérieur des terres
		Moatize / Tete	Pôle administratif et d'affaires et base de soutien à l'exploitation du charbon dans l'intérieur des terres
Pôle urbain de troisième plan (niveau provincial)	Pemba, Lichinga, Tete	Lichinga	Pôle administratif et d'affaires et base de soutien à l'exploitation du charbon dans l'intérieur des terres
		Pemba	Pôle de croissance de la province, et pôle de services dans lequel se trouvent un pôle d'exploitation de gaz naturel et un pôle touristique
Pôle urbain de quatrième plan (niveau sous-provincial)	Nacala-a-Velha, Angoche, Cuamba, Moatize, Gulue, Mocuba	Angoche	Pôle commercial et de services
		Gulue	Pôle commercial et de services
		Mocuba	Pôle commercial, industriel et de services dans lequel se trouve une base d'industrie manufacturière
		Palma	Pôle commercial, de services, et industriel dans lequel se trouve une base d'exploitation de gaz naturel et de l'industrie chimique
Pôle urbain de cinquième plan (niveau de district)	Autres villes/ communes	Autres villes/ communes	

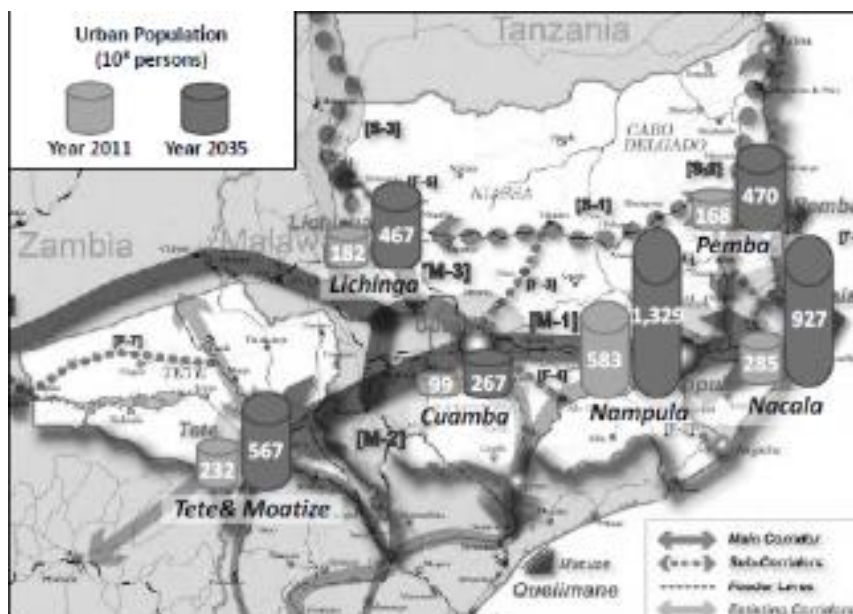
Source : « Projet des stratégies de développement économique du corridor de Nacala (PEDEC-Nacala) », document de la réunion explicative du plan directeur du développement / de la stratégie des corridors en Afrique du 18 janvier 2017, Oriental Consultants Global Co., Ltd.

Les fonctions urbaines à l'avenir des principaux pôles urbains sont définies comme suit sur la base de la stratégie globale et de la planification territoriale future de la région du corridor de Nacala.



Source : « Rapport final du Projet des stratégies de développement économique du corridor de Nacala (PEDEC-Nacala) (résumé), avril 2015 », JICA

Figure 2.2.4 Pôles de développement urbain et fonctions connexes proposés



Source : « Rapport final du Projet des stratégies de développement économique du corridor de Nacala (PEDEC-Nacala) (résumé), avril 2015 », JICA

Figure 2.2.5 Prévisions de l'accroissement démographique des principaux pôles urbains du corridor de Nacala

(4) Autres

L'accroissement démographique et la croissance économique anticipés découlant du développement dans la région du corridor de Nacala font partie des indicateurs d'effets. Ceux-ci sont synthétisés ci-dessous.

(a) Cadre social

La population du Mozambique dans le PEDEC-Nacala est calculée en ayant recours aux estimations de l'INE (l'Institut national des statistiques).

Tableau 2.2.15 Prévisions démographiques par province dans le corridor de Nacala

	Population (1 000 habitants)				Taux moyen d'accroissement démographique par an (%)	
	2011	2017	2025	2035	2011 - 2025	2011 - 2035
Province de Niassa	1 415	1 739	2 112	2 648		
Taux moyen d'accroissement démographique par an (%)	-	3,5 %	2,5 %	2,3 %	2,9 %	2,6 %
Province de Cabo Delgado	1 762	1 987	2 413	3 026		
Taux moyen d'accroissement démographique par an (%)	-	2,0 %	2,5 %	2,3 %	2,3 %	2,3 %
Province de Zambezia (7 districts)	2 022	2 365	2, 787	3 263		
Taux moyen d'accroissement démographique par an (%)	-	2,6 %	2,1 %	1,6 %	2,3 %	2,0 %

Province de Tete	2 136	2 723	3 639	4 964		
Taux moyen d'accroissement démographique par an (%)	-	4,1 %	3,7 %	3,2 %	3,9%	3,6%
Région du corridor de Nacala	11 862	14 065	17 190	21 404		
Taux moyen d'accroissement démographique par an (%)	-	2,9 %	2,5 %	2,2 %	2,7 %	2,5 %
Autres régions	11 188	13 064	15 975	20 150		
Taux moyen d'accroissement démographique par an (%)	-	2,6 %	2,5 %	2,3 %	2,6 %	2,5 %
Mozambique	23 050	27 129	33 165	41 554		
Taux moyen d'accroissement démographique par an (%)	-	2,8 %	2,5 %	2,3 %	2,6 %	2,5 %

Source : « Rapport final du Projet des stratégies de développement économique du corridor de Nacala (PEDEC-Nacala) (résumé), avril 2015 », JICA

En outre, d'après le rapport existant de la JICA, la population active par industrie jusqu'à 2035 est estimée comme suit.

Tableau 2.2.16 Prévisions de la population active par industrie (par exercice) (unité : 1 000 personnes)

	2007	2011	2017	2025	2035
Total de la région du corridor de Nacala	3 833	4 369	5 243	6 772	9 635
Agriculture, élevage, pêche, et industrie forestière	3 249	3 701	4 390	5 535	7 382
Industrie minière	12	12	20	52	72
Industrie manufacturière	90	117	135	204	385
Énergie	4	4	6	9	22
Construction	49	57	73	111	281
Commerce	259	300	374	520	792
Transport et communications	19	29	28	39	79
Autres	151	149	218	303	621

Source : « Rapport final du Projet des stratégies de développement économique du corridor de Nacala (PEDEC-Nacala) (résumé), avril 2015 », JICA

(b) Cadre économique

Le futur cadre économique du PEDEC-Nacala a recours au taux de croissance du PIB à l'avenir comprenant le secteur du gaz naturel figurant dans la Stratégie du développement national (ENDE) 2015-2035. Il est estimé que le taux d'accroissement du produit intérieur brut régional (PIBR) de l'ensemble de la région du corridor de Nacala devrait se maintenir jusqu'en 2035 à un niveau plus élevé que dans les autres régions du Mozambique. En particulier, une forte augmentation moyenne annuelle du PIBR est anticipée dans la province de Cabo Delgado et dans la province de Tete.

Tableau 2.2.17 Changements du PIB à l'avenir dans la région du corridor de Nacala (par exercice)

	PIBR (million de meticals, prix inchangé de 2003)				Taux moyen d'accroissement par an (%)	
	2011	2017	2025	2035	2011-2025	2011-2035
Province de Niassa	5 272	8 000	14 200	27 800		
Taux de croissance moyen par an (%)	-	7,2 %	7,4 %	6,9 %	7,3 %	7,2 %
Province de Cabo Delgado	8 152	12 600	31 400	143 500		
Taux de croissance moyen par an (%)	-	7.5 %	12,1%	16,4 %	10,1 %	12,7 %
Province de Nampula	26 551	40 700	72 700	148 500		
Taux de croissance moyen par an (%)	-	7,4 %	7.5 %	7,4 %	7.5 %	7,4 %
Province de Zambezia	7 615	11 600	20 600	41 000		
Taux de croissance moyen par an (%)	-	7,3 %	7,4 %	7,1 %	7,4 %	7,3 %
Province de Tete	10 038	17 400	43 000	89 400		
Taux de croissance moyen par an (%)	-	9,6 %	12,0 %	7,6 %	11,0 %	9,5 %
Région du corridor de Nacala	57 629	90 300	181 900	450 200		
Taux de croissance moyen par an (%)	-	7,8 %	9,1%	9,5 %	8,6 %	8,9 %
Autres régions	120 143	185 004	324 626	698 971		
Taux de croissance moyen par an (%)	-	7.5 %	7,3 %	8,0 %	7,4 %	7,6 %
Mozambique	177 772	275 304	506 526	1 149 171		
Taux de croissance moyen par an (%)	-	7,6 %	7,9 %	8,5 %	7,8 %	8,1 %

Source : « Rapport final du Projet des stratégies de développement économique du corridor de Nacala (PEDEC-Nacala) (résumé), avril 2015 », JICA

2.3 Plan directeur de l'anneau de croissance en Afrique de l'Ouest

2.3.1 Positionnement / défis de l'anneau de croissance en Afrique de l'Ouest et contexte de l'élaboration du plan directeur

L'économie nationale des quatre pays du corridor pour l'anneau de croissance en Afrique de l'Ouest (CACAO) (Côte d'Ivoire, Ghana, Burkina Faso, Togo) a connu une croissance à travers le développement des ressources minières et l'industrie exportatrice de la production de produits agricoles visant les marchés extérieurs de la région. En effet, depuis 2000, les cours mondiaux des ressources minières et des produits agricoles se sont envolés, et les quantités produites ont été accrues pour bénéficier de la flambée des prix. Toutefois, bien que leur économie nationale maintienne une croissance élevée depuis les années 2000, au regard du PIB par habitant, le Burkina Faso et le Togo demeurent des pays à faibles revenus, et la Côte d'Ivoire et le Ghana des pays à revenus intermédiaires. En outre, le développement des ressources minières crée des écarts d'ordre économique entre ces pays, et le taux de pauvreté dans chacun d'entre eux reste supérieur à 40 %, ce qui est élevé.

Ainsi, bien que la croissance continue d'évoluer au niveau national, la croissance constante à l'avenir suscite de nombreuses inquiétudes. Les deux industries exportatrices - les ressources minières et les produits agricoles - représentent une part importante de leur PIB, et, sans elles, ces pays tiendraient à

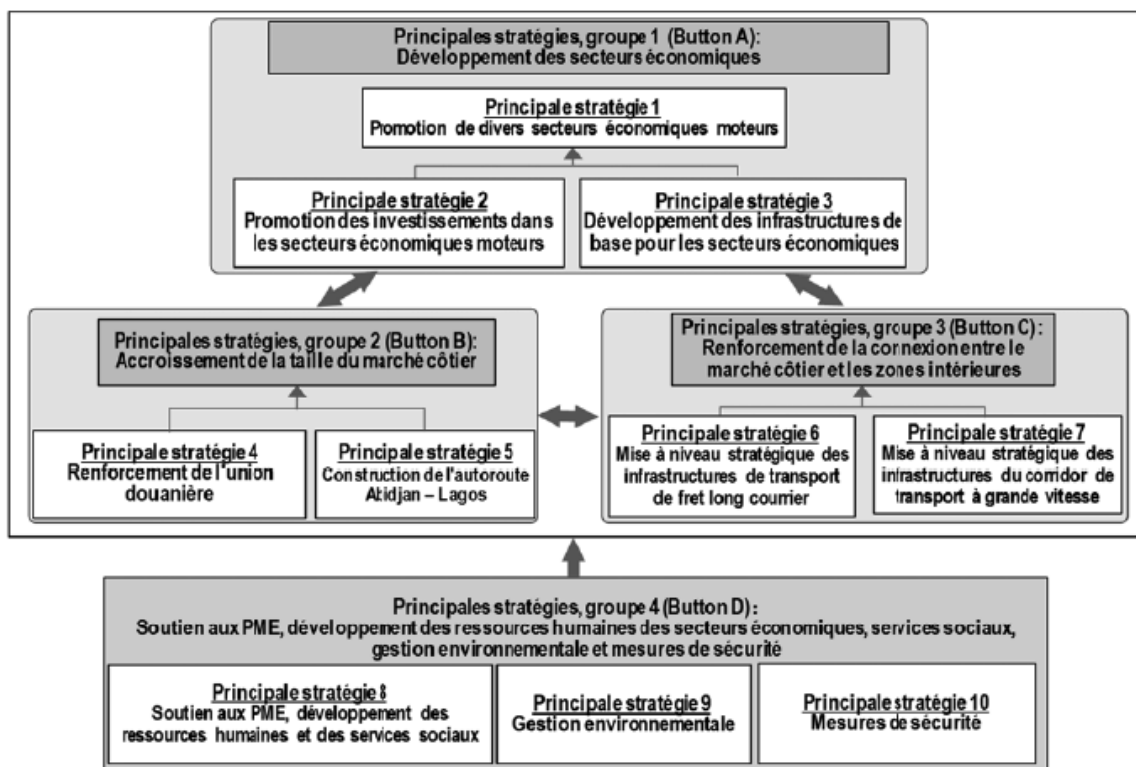
peine debout. En outre, les produits agricoles deviennent des produits d'exportation, mais l'autosuffisance alimentaire n'est pas assurée, et l'industrie manufacturière n'a pas atteint un niveau de développement satisfaisant leur permettant de se libérer de leur dépendance des importations pour les produits de consommation courante. Par ailleurs, si la population, qui croît rapidement, fait augmenter le taux de pauvreté, la disparité économique entre les villes et l'intérieur des terres se creusera davantage, avec pour résultat un risque que la portion la plus pauvre de la population en milieu rural continue d'affluer dans les zones urbaines, et que la pauvreté progresse également dans les villes.

2.3.2 Vision de développement

Dans l'anneau de croissance en Afrique de l'Ouest, à l'instar des autres corridors économiques, l'amélioration des fonctions de transport à elle seule n'a pas un effet suffisamment important pour promouvoir le développement industriel. Ainsi, la stratégie principale du développement des corridors consiste à assurer la promotion industrielle en mettant l'accent sur le marché régional des biens de consommation, qui croît déjà rapidement dans les quatre pays. Parallèlement à l'amélioration des fonctions de transport, des mesures pour la promotion industrielle orientée sur le marché régional sont réétablies en classant et identifiant les biens de consommation qui contribuent spécifiquement à la promotion industrielle.

Par ailleurs, l'anneau de croissance en Afrique de l'Ouest, favorise également le développement de corridors qui réalisent en même temps le développement d'infrastructures de corridor et le développement industriel, en renforçant l'intégration économique régionale et en reliant du nord au sud et d'est en ouest le long du littoral les quatre pays en question. Le renforcement de la connectivité nord-sud relie les industries de l'intérieur des terres au littoral, qui constitue le marché de la consommation, et le renforcement des liens d'est en ouest sur le littoral élargit le marché de la consommation, ce qui permet de faire profiter en même temps le littoral et la région intérieure du développement. Cette mesure nécessite un développement socioéconomique équilibré dans toute la région et vise la réalisation d'un développement global.

Afin de réaliser la vision du développement, dix stratégies individuelles sont établies dans les stratégies essentielles organisées en quatre groupes. Les groupes 2 et 3 soutiennent le groupe 1. En outre, le groupe 4 constitue la structure qui soutient globalement chaque groupe de stratégies du groupe 1 au groupe 3. Les stratégies individuelles étant établies dans chaque groupe des stratégies essentielles, les objectifs des stratégies essentielles sont atteints en fonction de la mise en œuvre du plan d'action des stratégies individuelles. Les liens entre chacun des groupes décrits ci-dessous.



Source : « Projet du plan directeur de l'aménagement des corridors pour l'anneau de croissance en Afrique de l'Ouest, rapport final (résumé), mars 2018 », JICA

Figure 2.3.1 Schéma conceptuel des principales stratégies du CACAO

Les liens entre chacun des groupes sont les suivants.

(1) Groupe 1 des principales stratégies

(a) Principale stratégie 1 : « Promotion des secteurs économiques moteurs » contribuant au développement régional

Outre les industries clés, les ressources minières et les produits agricoles, l'intérieur des terres et le littoral favoriseront et développeront également des industries ciblant le marché régional. Afin de promouvoir les industries axées sur le marché régional, étant donné qu'il est nécessaire de concurrencer les produits importés de l'extérieur de la région, parallèlement à la mise en œuvre de la « stratégie individuelle 2 » et la « stratégie individuelle 3 » suivantes, il est indispensable de sélectionner les mesures de développement industriel ciblé et de les mettre en œuvre. Il est nécessaire d'établir la chaîne de valeur de chacune des industries comme suit.

Tableau 2.3.1 Mesures et actions spécifiques pour l'établissement de la chaîne de valeur industrielle

Mesures	Orientation des actions spécifiques
Mesures essentielles pour accroître la production de riz	<ul style="list-style-type: none"> • Variétés améliorées de riz • Dissémination des technologies de production • Aménagement par le secteur privé de rizeries et lieux de stockage du riz • Développement de distributeurs de riz
Mesures essentielles pour élargir l'industrie avicole	<ul style="list-style-type: none"> • Expansion de la production de maïs en tant que matière première des aliments pour volaille • Développement de producteurs d'aliments avicoles

Amélioration de la productivité de l'aquaculture dans les eaux intérieures et expansion de la production	<ul style="list-style-type: none"> • Expansion de la production des usines d'aliments aquacoles • Dynamisation de la distribution dans la région (système d'union douanière)
Expansion de la production et des ventes de légumes et de fruits frais dans la région	<ul style="list-style-type: none"> • Amélioration des variétés • Création de localités de production spéciale • Création de marques • Mise en place de technologies de stockage et de transport • Aménagement partiel d'autoroutes, construction de rocade, et quadruplement des voies • Simplification de la procédure de passage aux frontières
Élargissement de l'accès des agriculteurs de l'intérieur des terres / des pays enclavés jusqu'aux marchés sur le littoral	<ul style="list-style-type: none"> • Construction d'un maillage de distribution entre agriculteurs dans l'intérieur des terres et grands distributeurs dans les zones urbaines côtières
Développement d'une distribution étendue de bovins vivants et autres animaux d'élevage	<ul style="list-style-type: none"> • Prévention de la propagation de maladies infectieuses touchant le bétail • Mesures sanitaires de distribution du bétail • Modernisation des moyens de transport • Plan de gestion des conflits entre agriculteurs et éleveurs
Développement et élargissement de la production des aliments / boissons transformés destinés aux personnes à moyens revenus, et compétitivité pour lutter contre les produits importés	<ul style="list-style-type: none"> • Élargissement des parcs / zones industriels dotés d'infrastructures industrielles • Aide à l'obtention de certificats d'origine (pour utilisation dans l'union douanière) • Promotion de l'utilisation du système d'union douanière (utilisation de matières premières provenant des quatre territoires nationaux / de la région qu'ils forment)

Source : « Projet du plan directeur de l'aménagement des corridors pour l'anneau de croissance en Afrique de l'Ouest, rapport final (résumé), mars 2018 », JICA

(b) Principale stratégie 2 : « Promotion des secteurs économiques moteurs » contribuant au développement régional

Des mesures de promotion de l'investissement dans les « industries axées sur le marché régional de la consommation » au centre de la stratégie individuelle 1 seront mises en œuvre. Afin de concurrencer les marchandises importées de l'extérieur de la région, il est indispensable de gagner en compétitivité, ce qui nécessite des investissements internes et externes dans l'industrie. Toutefois, l'échelle démographique et économique de chacun des pays du CACAO est peu encline à attirer les investissements.

Tableau 2.3.2 Principes spécifiques de la principale stratégie 2

Mesures	Effets de la promotion de l'investissement à travers les mesures
Stratégie des activités des cibles de l'investissement	<ul style="list-style-type: none"> • Outre les industries destinées au marché intérieur et aux marchés étrangers jusqu'à présent, accélération de la promotion de l'investissement mettant en avant les possibilités à l'exportation et le potentiel de croissance des pays voisins (marché régional)
Renforcement de l'union douanière	<ul style="list-style-type: none"> • Création d'un environnement d'investissement attractif par une réduction des coûts d'importation des matières premières
Suivi après l'investissement	<ul style="list-style-type: none"> • Suivi et soutien aux entreprises qui se développent grâce à l'investissement

Source : « Projet du plan directeur de l'aménagement des corridors pour l'anneau de croissance en Afrique de l'Ouest, rapport final (résumé), mars 2018 », JICA

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

Afin de promouvoir / développer les industries en connectant les industries axées sur le marché régional dans l'intérieur des terres et sur le littoral, les aménagements suivants seront mis en œuvre : les infrastructures du corridor reliant l'intérieur des terres au littoral et les infrastructures du corridor reliant les marchés des pays voisins sur le littoral, ainsi que les infrastructures industrielles telles que les énergies l'électricité, les routes d'accès, les ressources hydriques, et parcs industriels nécessaires pour promouvoir le développement des secteurs porteurs qui y sont implantés.

Tableau 2.3.3 Projets de développement nécessaires dans le cadre de la principale stratégie 3

Mesures	Orientation des actions spécifiques, etc.
Développement des infrastructures du secteur de l'électricité	<ul style="list-style-type: none"> • Aménagement des infrastructures qui soutiennent le développement durable dans le secteur pétrolier, gazier (gazoducs) et minier en Côte d'Ivoire et au Ghana • Renforcement des lignes électriques entre les quatre pays et dans les pays voisins (Système d'échanges d'énergie électrique ouest-africain (EEEOA)) • Augmentation de la production d'électricité en ayant recours au gaz naturel et à l'énergie hydroélectrique au Ghana et en Côte d'Ivoire • Augmentation de la production d'électricité utilisant les ressources naturelles nationales du Burkina Faso et du Togo
Aménagement de routes pour améliorer l'accès jusqu'aux zones ayant un potentiel agricole dans l'intérieur des terres	<ul style="list-style-type: none"> • Amélioration de la route dans le sens est-ouest pour l'accès jusqu'aux zones ayant un potentiel agricole dans les alentours des routes du corridor nord-sud (l'intérieur des terres des pays côtiers, les régions rurales dans les pays enclavés)
Développement des ressources hydriques et aménagement de matériel d'irrigation nécessaires au développement agricole dans l'intérieur des terres	<ul style="list-style-type: none"> • Développement des ressources hydriques et aménagement de matériel d'irrigation pour promouvoir l'agriculture dans l'intérieur des terres des pays côtiers et dans la région rurale des pays enclavés
Développement des ressources hydriques et aménagement de l'approvisionnement en eau nécessaires au développement urbain dans l'intérieur des terres	<ul style="list-style-type: none"> • Développement des ressources hydriques, élargissement des infrastructures d'approvisionnement en eau pour répondre à la demande grandissante en eau en raison de la croissance démographique dans les villes pivots régionales et de l'expansion des activités économiques, y compris le développement industriel
Aménagement de parcs industriels dotés d'infrastructures industrielles dans l'intérieur des terres et sur le littoral	<ul style="list-style-type: none"> • Aménagement de parcs industriels dotés d'infrastructures industrielles, avec accès, raccordement au réseau électrique et château d'eau, dans les villes pivots régionales dans l'intérieur des terres et dans les zones métropolitaines sur le corridor Abidjan - Lagos sur le littoral, afin de promouvoir l'industrie manufacturière axée sur le marché intérieur

Source : « Projet du plan directeur de l'aménagement des corridors pour l'anneau de croissance en Afrique de l'Ouest, rapport final (résumé), mars 2018 », JICA

(2) Groupe 2 des principales stratégies

Le volume actuel des échanges entre les 4 pays du CACAO est extrêmement faible, et l'intégration interrégionale restreinte. D'autre part, il existe un potentiel d'intégration de l'économie et du marché

en renforçant la mise en œuvre de l'union douanière et en aménageant des infrastructures de transport entre chacun des pays. En outre, le fait d'élargir le marché du littoral permettra d'attirer les investissements dans l'industrie visant le marché régional. Ayant comme objectif l'élargissement du marché du littoral, le groupe 2 des stratégies essentielles est composé des deux stratégies individuelles suivantes.

(a) 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

Le renforcement de la mise en œuvre de l'union douanière des quatre pays du CACAO et le renforcement des mesures contre le harcèlement aux différents contrôles douaniers dans la région seront mis en place pour promouvoir l'investissement dans les secteurs porteurs visant le marché régional de la consommation, en favorisant l'intégration économique régionale, en élargissant le marché régional, et en dynamisant la distribution intrarégionale des échanges.

Tableau 2.3.4 Mesures de mise en œuvre spécifiques pour l'intégration économique régionale

Mesures de mise en œuvre spécifiques
Mise en œuvre de la préparation des manuels et de la formation pour « zéro droit de douane sur les articles de production régionale »
Mise en œuvre conjointe de l'UEOMA et de la CEDEAO d'une campagne pratique pour « zéro droit de douane sur les articles de production régionale »
Renforcement de la répression contre le harcèlement aux frontières, dans les ports et les corridors

Source : « Projet du plan directeur de l'aménagement des corridors pour l'anneau de croissance en Afrique de l'Ouest, rapport final (résumé), mars 2018 », JICA

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

Un marché transfrontalier sera intégré en développant des autoroutes dans le corridor côtier pour renforcer la connectivité territoriale. La promotion de l'investissement et le développement de projets industriels seront simplifiés pour les industries qui visent un marché élargi, en agrandissant le marché par le biais de l'intégration. Concrètement, le littoral qui s'étend sur les 1 000 km qui séparent Abidjan de Lagos est raccordé par des autoroutes qui connectent les zones métropolitaines d'Abidjan, Accra, et Lagos, les villes moyennes telles que Sekondi-Takoradi, Lomé, et Cotonou, ainsi que d'autres petites villes qu'elles traversent. En outre, axées sur les autoroutes et sur les routes actuelles, les infrastructures comprennent non seulement des infrastructures urbaines telles que l'électricité, l'eau, les industries des TIC, etc. dans les environs, mais également des infrastructures internationales telles que des aéroports internationaux, villes aéroportuaires, et ports internationaux dont l'aménagement a pour but de former une gigantesque ceinture industrielle (corridor économique côtier) composée de groupements industriels.

Tableau 2.3.5 Villes sur le littoral accessibles en moins de 12h à partir d'Abidjan (en 2040)

	Rayon permettant un accès en moins de 12h	Population du marché
Scénario sans l'autoroute Abidjan-Lagos	Abidjan-Accra	23 millions d'habitants
Scénario avec l'autoroute Abidjan-Lagos	Abidjan-Lagos	65 millions d'habitants

Source : « Projet du plan directeur de l'aménagement des corridors pour l'anneau de croissance en Afrique de l'Ouest, rapport final (résumé), mars 2018 », JICA

(3) Groupe 3 des principales stratégies

Il est composé de deux principales stratégies avec comme objectif la connectivité du marché côtier et la région intérieure. La connexion de la région côtière et de la région intérieure est essentielle pour la promotion / le développement de l'industrie dans l'intérieur des terres.

(a) Stratégie individuelle 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

Les coûts seront réduits en améliorant l'efficacité du transport de marchandises de longue distance entre l'intérieur des terres / les pays enclavés et la région littorale afin de promouvoir / développer l'industrie axée sur le marché régional de la consommation dans l'intérieur des terres / les pays enclavés.

Tableau 2.3.6 Principes d'aménagement des infrastructures de transport de marchandises de longue distance

Cible	Principes / efforts d'aménagement
CACAO	<ul style="list-style-type: none"> Élargissement de l'étendue des services par intégration du transport ferroviaire et transport routier par camion. En outre, renforcement du contrôle de surcharge des camions Aménagement de lignes de chemin de fer reliant le littoral à l'intérieur des terres (possibilité que ce soit le Ghana ou le Togo). Une diminution des coûts découlant de la concurrence avec d'autres moyens de transport, le corridor, est également anticipée Recours au transport par voies navigables sur le lac Volta (du port de Tema jusqu'au Burkina Faso enclavé) Poursuite de nouveaux aménagements ferroviaires à l'initiative du secteur privé mettant à profit le développement des ressources minières mené par le secteur privé. Établissement et gestion d'un comité international d'aménagement ferroviaire (examen des principes d'aménagement intégré du transport ferroviaire et transport routier par camion par la construction d'un port sec multimodal, promotion de la mise en œuvre, aménagement d'une ligne de chemin de fer reliant Ouagadougou à Lomé, aménagement d'une boucle ferroviaire Abidjan - Ouagadougou - Niamey - Cotonou, aménagement d'une ligne de chemin de fer Ouagadougou - Paga - Accra - Tema)
Côte d'Ivoire, Burkina Faso	<ul style="list-style-type: none"> Aménagement d'un port sec multimodal dans le Grand Abidjan et à Ferkessédougou dans l'intérieur des terres Renforcement de l'intégration du transport ferroviaire et du transport routier par camion avec l'aménagement d'un port sec multimodal à Ouagadougou et l'utilisation du port sec multimodal existant de Bobo-Dioulasso
Ghana	<ul style="list-style-type: none"> Aménagement d'un système de transport multimodal composé de 1) nouvelle ligne de chemin de fer reliant le port de Tema et le port d'Akosombo sur le lac Volta, 2) transport par voies navigables du lac Volta, 3) oléoduc entre Buipe et Bolgatanga Remise en état de la ligne de chemin de fer Tema - Accra - Boacra - Kumasi (court terme) ; aménagement d'une nouvelle ligne de chemin de fer reliant Kumasi à Paga (moyen terme) Construction d'une ligne de chemin de fer intégrant des initiatives du secteur privé de développement de ressources minières
Togo	<ul style="list-style-type: none"> Aménagement ferroviaire Lomé-Blitta (court terme) Aménagement ferroviaire Blitta-Kabou (moyen terme) Aménagement ferroviaire Kabou-Sinkase (long terme)

Source : « Projet du plan directeur de l'aménagement des corridors pour l'anneau de croissance en Afrique de l'Ouest, rapport final (résumé), mars 2018 », JICA

(b) 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)

L'aménagement partiel du ferroviaire à grande vitesse, le renforcement du transport aérien intérieur - national et régional, et le renforcement des réseaux des TICS seront encouragés pour permettre l'investissement dans l'industrie dans l'intérieur des terres en éliminant le « mur de la durée du transport » entre la région intérieure et la région littorale, et en accélérant le mouvement des « personnes, biens, et informations » entre la région de la capitale et les pôles dans l'intérieur des terres.

Tableau 2.3.7 Stratégie de mise en œuvre de chaque secteur

Secteur	Stratégie de mise en œuvre
Routes	Aménagement d'autoroutes et de routes de haut niveau à 4 voies dans le corridor nord-sud <ul style="list-style-type: none">• Aménagement d'autoroutes et de routes de haut niveau à 4 voies• Renforcement des principales infrastructures routières existantes dans le corridor nord-sud• Remplacement de ponts en état de vétusté sur les routes dans le corridor nord-sud• Remise en état du revêtement des routes dans le corridor nord-sud• Aménagement de rocades et de routes circulaires dans les villes situées dans le corridor nord-sud• Élargissement des routes principales dans les villes situées dans le corridor nord-sud• Amélioration des principales intersections dans les villes situées dans le corridor nord-sud (construction de passages supérieurs / échangeurs) Confirmation et mise en œuvre d'un programme d'aménagement de réseau autoroutier international et de routes de haut niveau à 4 voies dans les quatre pays du CACAO
Transport aérien	Renforcement du transport aérien intérieur - national et régional : l'aménagement à court terme est difficile, mais il est indispensable d'en accroître progressivement le rythme
TIC	Utilisation d'internet et développement des infrastructures connexes : composants essentiels des infrastructures de corridors axées sur la vitesse avec l'industrie des infrastructures importantes <ul style="list-style-type: none">• Installation d'un centre de données dans la capitale de chaque pays• Renforcement du réseau en fibre optique• Installation de kiosques internet publics dans les petites villes de l'intérieur des terres• Développement de ressources humaines en TIC

Source : « Projet du plan directeur de l'aménagement des corridors pour l'anneau de croissance en Afrique de l'Ouest, rapport final (résumé), mars 2018 », JICA

(4) Groupe 4 des principales stratégies

Il est composé de trois principales stratégies dont les objectifs ont été mis en avant en matière de société / d'environnement / de sécurité pour la réalisation de la vision d'avenir de la région

(a) 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

L'éducation de base, y compris le développement de ressources humaines dans le domaine industrie, et les services de santé de base seront enrichis dans l'intérieur des terres des pays côtiers et dans les pays enclavés, dans le but de permettre aux habitants de saisir les opportunités qu'offre le développement du corridor.

(b) 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 des vastes zones dans les milieux naturels et sociaux

Il est nécessaire de mettre en œuvre le système judiciaire, l'organisation, et le renforcement des capacités techniques pour la gestion environnementale en tant que réponse à l'augmentation des risques socioenvironnementaux anticipés comme conséquence de l'expansion du développement industriel.

(c) 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

Nécessité de mesures défensives préventives contre les menaces terroristes sur la sécurité et la stabilité économique et sociale dans la région

2.3.3 Effets attendus et indices d'évaluation du plan directeur

Dans le plan directeur des corridors pour l'anneau de croissance en Afrique de l'Ouest figurent les « indicateurs socioéconomiques » supposés en tant que résultats du plan directeur lors de la réalisation de la vision de développement, la « promotion des industries régionales » en tant qu'indicateur illustrant l'état actuel de chacune des stratégies individuelles, et les « infrastructures logistiques et de transport » en tant qu'indicateurs de développement. Les indicateurs sont organisés ci-dessous.

(5) Indicateurs socioéconomiques

Les indicateurs socioéconomiques ont été établis pour indiquer les effets lors de l'élaboration du plan directeur stratégique de l'aménagement du corridor des quatre pays du CACAO, et portent sur la population et l'économie. Les éléments ainsi indexés ont été organisés ci-dessous.

(a) Cadre démographique

Les valeurs chiffrées prenant en considération l'influx de la population dans les principales villes côtières à la suite de l'accélération du développement du corridor Abidjan-Lagos sont appliquées dans le cadre démographique sur la base des données médianes estimées des Perspectives de la population mondiale 2015 des Nations-Unies. Dans les quatre pays du CACAO, le taux de la croissance démographique entre 2025 et 2040 diminuera, mais il est estimé qu'il se maintiendra à un niveau élevé supérieur à 2 %. Il est estimé que la population dans les quatre pays du CACAO doublera entre 2015 et 2040.

Tableau 2.3.8 Population des quatre pays du CACAO et prévisions démographiques à l'avenir

Pays		2015	2025	2040
Burkina Faso	Population (000)	18 106	23 903	34 695
	Taux moyen d'accroissement par an		2,82%	2,52%
Côte d'Ivoire	Population (000)	22 720	28 717	39 882
	Taux moyen d'accroissement par an		2,38%	2,21%
Ghana	Population (000)	27 410	34 312	43 454
	Taux moyen d'accroissement par an		2,27%	1,59%
Togo	Population (000)	7 305	9 352	12 991
	Taux moyen d'accroissement par an		2,50%	2,22%
Total du CACAO	Population (000)	75 523	96 284	131 022
	Taux moyen d'accroissement par an		2,46%	2,07%

Source : « Projet du plan directeur de l'aménagement des corridors pour l'anneau de croissance en Afrique de l'Ouest, rapport final (résumé), mars 2018 », JICA

(b) PIB

Il est estimé qu'un taux de croissance de PIB supérieur à 5 %, ce qui est élevé, est atteint dans les quatre pays du CACAO. Alors que Burkina Faso, la Côte d'Ivoire, et le Togo affichent un PIB stable, le taux de croissance du PIB du Ghana a notablement augmenté en 2017. Il est estimé que cela s'explique par l'achèvement en 2017 du développement pétrolier au Ghana et le démarrage des exportations. En outre, bien qu'il soit estimé que les quatre pays du CACAO évoluent tous de l'industrie primaire vers l'industrie secondaire et l'industrie tertiaire, une comparaison du PIB par industrie met en évidence le caractère exceptionnel de la transition de l'industrie primaire vers l'industrie tertiaire effectuée en particulier par la Côte d'Ivoire et le Ghana.

Tableau 2.3.9 Prévisions du taux de croissance du PIB à l'avenir dans les quatre pays du CACAO

Taux de croissance du PIB	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Burkina Faso	4,0	5,5	7,0	7,0	6,9	6,8
Côte d'Ivoire	7,0	7,6	7,4	7,2	6,9	6,8
Ghana	3,5	5,7	9,5	7,5	5,1	3,7
Togo	5,5	6,0	6,1	6,1	6,2	6,2

Source : la base de données du Fonds Monétaire International - Perspectives de l'économie mondiale (<https://www.imf.org/external/pubs/ft/weo/2018/02/weodata/index.aspx>) ; le ministère de l'Économie et des Finances du Burkina Faso (<http://www.finances.gov.bf/>) ; le ministère de l'Économie et des Finances du Togo (<https://finances.gouv.tg/>) (en avril 2019) ; le « Projet du plan directeur de l'aménagement des corridors pour l'anneau de croissance en Afrique de l'Ouest, rapport final (résumé), mars 2018 », JICA

Tableau 2.3.10 Prévisions des changements de la structure économique des quatre pays du CACAO

		2014	2025	2033	2040
Burkina Faso	Valeur ajoutée (million de FCFA)	3 749	7 600	13 700	22 900
	Secteur primaire (%)	28	24	21	19
	Secteur secondaire (%)	22	26	28	29
	Secteur tertiaire (%)	50	50	51	52
Côte d'Ivoire	Valeur ajoutée (million FCFA)	12 787	27 400	48 800	78 600
	Secteur primaire (%)	23	17	14	12
	Secteur secondaire (%)	22	23	23	24
	Secteur tertiaire (%)	55	60	63	64
Ghana	Valeur ajoutée (million GHC)	31,2	59,3	107,6	174,6
	Secteur primaire (%)	24	19	16	14
	Secteur secondaire (%)	27	28	29	30
	Secteur tertiaire (%)	49	52	55	56
Togo	Valeur ajoutée (million FCFA)	1 406	2 700	4 900	8 100
	Secteur primaire (%)	30	34	32	30
	Secteur secondaire (%)	20	25	25	26
	Secteur tertiaire (%)	49	41	43	43

Source : « Projet du plan directeur de l'aménagement des corridors pour l'anneau de croissance en Afrique de l'Ouest, rapport final (résumé), mars 2018 », JICA ; la base de données du Fonds Monétaire International - Perspectives de l'économie mondiale (<https://www.imf.org/external/pubs/ft/weo/2018/02/weodata/index.aspx>) au 23 avril 2019

Tableau 2.3.11 Taux de croissance des industries des quatre pays du CACAO

		2015-2020	2021-2025	2026-2033	2034-2040
Burkina Faso	Secteur primaire (%)	5,3	5,6	6,0	6,4
	Secteur secondaire (%)	8,6	8,5	8,7	8,4
	Secteur tertiaire (%)	6,4	7,1	8,1	7,8
Côte d'Ivoire	Secteur primaire (%)	4,0	4,6	5,0	5,0
	Secteur secondaire (%)	7,5	7,6	7,7	7,5
	Secteur tertiaire (%)	8,1	7,9	7,9	7,3
Ghana	Secteur primaire (%)	4,0	4,6	5,0	5,0
	Secteur secondaire (%)	6,8	6,5	8,3	7,5
	Secteur tertiaire (%)	6,9	7,0	8,4	7,3
Togo	Secteur primaire (%)	8,2	7,0	7,0	6,5
	Secteur secondaire (%)	8,9	7,6	7,8	7,8
	Secteur tertiaire (%)	3,5	5,1	8,6	7,0

Source : « Projet du plan directeur de l'aménagement des corridors pour l'anneau de croissance en Afrique de l'Ouest, rapport final (résumé), mars 2018 », JICA

(c) Promotion des industries régionales

En ce qui concerne la promotion des industries régionales essentielles dans les corridors pour l'anneau de croissance en Afrique de l'Ouest, la situation actuelle fait l'objet d'une quantification. Les prévisions à l'avenir en tant qu'indicateurs ne sont pas effectuées dans le cadre de l'étude du plan directeur.

i. Produits agricoles

Dans l'intérieur des terres des pays côtiers et dans les pays enclavés en particulier, le secteur agricole est l'industrie la plus importante, et dans les pays du CACAO, il représente en moyenne 60 % des revenus et 20 % du PIB. À l'heure actuelle, la noix de cajou, le coton, le cacao, et le sésame sont positionnés comme produits axés sur les exportations, et sont essentiellement exportés vers l'Europe, les États-Unis, et le Japon. Les céréales et les légumineuses sont également cultivées, mais elles sont positionnées comme produits axés sur la consommation intérieure ou sur les exportations dans la région. En outre, les produits agricoles cultivés sur le littoral / dans l'intérieur des terres étant

presque tous exportés à l'état de matière première, la valeur ajoutée en tant qu'agro-industrie est négligeable, le chiffre d'affaires est faible par rapport aux volumes produits, et la rentabilité baisse. Chaque pays du CACAO vise le développement de l'industrie de la transformation des produits agricoles afin d'augmenter la valeur ajoutée de l'agriculture qui représente la principale industrie.

Tableau 2.3.12 Principales cultures commerciales dans les quatre pays du CACAO et principales destinations des exportations en dehors de la région

	Principales cultures commerciales	Valeur (USD)	Volume (tonne)	Destination des exportations (pourcentage)
Burkina Faso	Coton	441 051 593	274 282	Chine (26), Singapour (13), Malaisie (12)
	Sésame	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	Fève de cacao	2 044 455 853	813 891	États-Unis (23), Pays-Bas (19), Belgique (13)
	Caoutchouc naturel	759 555 406	259 860	Malaisie (22), Allemagne (15), États-Unis (13)
	Noix de Cajou	339 418 200	430 736	Inde (49), Vietnam (47), Brazil (1)
Ghana	Fève de cacao	1 380 501 318	526 187	Pays-Bas (30), États-Unis (9), Belgique (8)
	Noix de Cajou	416 862 629	184 966	Inde (26), Suisse (20), Japon (16)
	Sésame	33 448 221	514 268	Suisse (95), Japon (3), Chine (1)
Togo	Coton	60 236 849	33 867	Indonésie (22), Chine (16), Bangladesh (16)
	Fève de cacao	15 045 566	15 019	Chine (35), Belgique (18), États-Unis (14)
	Noix de Cajou	4 101 700	13 840	Luxembourg (37), France (37), Burkina Faso (21)

Source : « Projet du plan directeur de l'aménagement des corridors pour l'anneau de croissance en Afrique de l'Ouest, rapport final (résumé), mars 2018 », JICA

Tableau 2.3.13 Principaux produits agricoles axés sur le marché régional des quatre pays du CACAO

	Principales cultures commerciales	Valeur (USD)	Volume (tonne)	Destination des exportations (pourcentage)
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)
	Légumineuses	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	Sénégal (44), Niger (28), Burkina Faso (16)
	Légumes frais	1 406 499	4 304	Burkina Faso (37), Mali (21), Ghana (19)
Ghana	Légumes frais	8 091 331	2 991	Nigéria (75), Togo (1)
	Noix / légumineuses	7 752 463	2 494	Nigéria (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)
	Légumineuses	60 704	197	Gabon (81)

Source : « Projet du plan directeur de l'aménagement des corridors pour l'anneau de croissance en Afrique de l'Ouest, rapport final (résumé), mars 2018 », JICA

Tableau 2.3.14 Taux de transformation des produits agricoles

Pays	Produits	Taux de transformation / traitement	Cible du taux de transformation / traitement en 2020
Burkina Faso	Coton	12 % (en 2015)	25%
Côte d'Ivoire	Fève de cacao	30 % (en 2014)	50 %
	Autres (noix de cajou, etc.)	>5 % pour autres	100 % pour la noix de cajou
Ghana	Fève de cacao	27 % (en 2013)	60 %
	Noix de Cajou	>5 % pour la noix de cajou	75 %
Togo	Fève de cacao	19 % (en 2015)	29 %

Source : « Projet du plan directeur de l'aménagement des corridors pour l'anneau de croissance en Afrique de l'Ouest, rapport final (résumé), mars 2018 », JICA

ii. Produits d'élevage

Dans les pays côtiers, les produits d'élevage ne sont pas des produits de la région, mais sont dépendants des importations en provenance de l'étranger. En général, les produits d'élevage sont produits dans l'intérieur des terres / les pays enclavés et consommés dans les régions bénéficiant de revenus élevés des pays côtiers, mais étant donné que les techniques d'élevage ne sont pas établies, le coût des aliments et le coût d'exportation jusqu'au marché sont élevés, et il est impossible de répondre à la demande des consommateurs.

Tableau 2.3.15 Volume des importations des produits d'élevage

	Vaches		Chèvres / moutons		Porcs		Volailles	
	Volume (tonnes)	Valeur (USD)	Volume (tonnes)	Valeur (USD)	Volume (tonnes)	Valeur (USD)	Volume (tonnes)	Valeur (USD)
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

Source : les statistiques / l'organisation des Nations-Unies pour l'alimentation et l'agriculture (<http://www.fao.org/faostat/en/#home>) ; la base de données Comtrade des Nations Unies (<https://comtrade.un.org/>) au 23 avril 2019 ; le « Projet du plan directeur de l'aménagement des corridors pour l'anneau de croissance en Afrique de l'Ouest, rapport final (résumé), mars 2018 », JICA

iii. Pêche

Les pays d'Afrique de l'Ouest ont consommé pendant longtemps des poissons d'eau de mer et d'eau douce. Toutefois, en raison de la surpêche, le résultat d'activités de pêche illégales pratiquées par des navires étrangers, et de la continuité de la pêche ayant recours aux techniques traditionnelles, les volumes capturés sont faibles et ne satisfont pas la demande des consommateurs dans chacun de ces pays. En outre, l'aquaculture en eau douce est également pratiquée dans l'intérieur des terres, mais, compte tenu de son envergure restreinte, elle n'est pas en mesure de répondre à la demande. Par conséquent, ces pays sont dépendants des importations en provenance de la Chine.

Tableau 2.3.16 Volumes consommés et volumes importés de produits de la pêche

Pays	Consommation (tonnes)	Importation (tonnes)	Ratio d'importations
Burkina Faso	112 885	63 208	56,00 %
Côte d'Ivoire	306 623	288 001	93 90 %
Ghana	636 403	278 658	43,80 %
Togo	76 525	51 069	66 70 %
Total	1 132 436	680 936	60,10 %

Source : les collections statistiques de la pêche - Consommation, les statistiques / l'organisation des Nations-Unies pour l'alimentation et l'agriculture (<http://www.fao.org/faostat/en/#home>) au 23 avril 2019 ; le « Projet du plan directeur de l'aménagement des corridors pour l'anneau de croissance en Afrique de l'Ouest, rapport final (résumé), mars 2018 », JICA

iv. Développement des ressources minières

Le développement des ressources minières est l'industrie la plus importante dans les pays du CACAO, et l'exportation d'or en particulier est une activité génératrice de devises étrangères. Par ailleurs, outre l'or, des minerais tels que le fer, le manganèse, la bauxite, etc. sont développés et exportés, et à l'avenir également la découverte et l'exportation de nouvelles ressources minières représentent un potentiel élevé. Toutefois, au Burkina Faso, qui est un pays enclavé, le coût élevé du transport a découragé la participation des entreprises privées, et le développement des ressources

minières ne progresse pas. Avec la réduction du temps et des coûts d'exportation, le but est de promouvoir le développement et l'exportation vers les marchés étrangers de produits agricoles traditionnels et de ressources minières.

Tableau 2.3.17 Proportion de la contribution des ressources minières dans le PIB et le montant des exportations

Pays	PIB (2014, millions USD)	Total du montant des exportations (2014, millions USD)	Montant des exportations des ressources minières (2014, millions USD)	Pourcentage des ressources minières dans le PIB	Part des exportations des ressources minières dans le total du montant des exportations
Burkina Faso	12 503	2 845,60	1 462,90	7,90 %	51,40 %
Côte d'Ivoire	33 741	12 985,10	703	6,10 %	5,40 %
Ghana	38 616	13 277,20	3 725,80	8,30 %	28,10 %
Togo	4 594	724,9	90,3	3,30 %	12,50 %

Source : la base de données du Fonds Monétaire International - Perspectives de l'économie mondiale, octobre 2015 (<https://www.imf.org/external/pubs/ft/weo/2015/02/weodata/index.aspx>) ; les Services statistiques du Ghana (<http://statsghana.gov.gh/>) ; et ECOMAC REGIONAL, CEDEAO (<http://www.ecomac.ecowas.int/en/index.htm>) au 23 avril 2019 ; le « Projet du plan directeur de l'aménagement des corridors pour l'anneau de croissance en Afrique de l'Ouest, rapport final (résumé), mars 2018 », JICA

v. Industrie manufacturière

La part de l'industrie manufacturière dans le PIB des quatre pays du CACAO, à l'exception de la Côte d'Ivoire, est extrêmement faible. Au Ghana également, la part de l'industrie manufacturière est faible, mais le raffinage de pétrole contribuant considérablement au PIB, la part de l'industrie secondaire dans le PIB est importante.

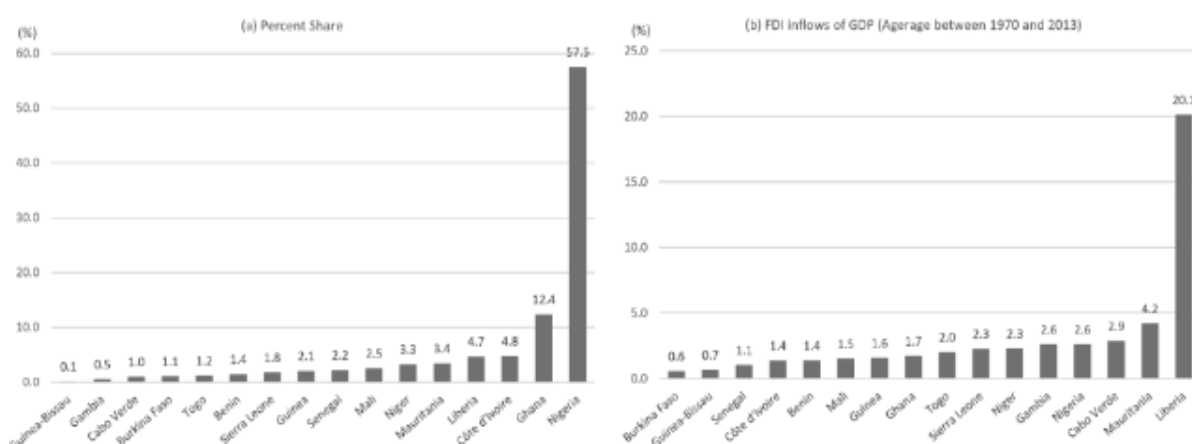
Tableau 2.3.18 Niveau des contributions de l'industrie secondaire, de l'industrie manufacturière, et aperçu de l'industrie manufacturière de chaque pays

	Burkina Faso	Côte d'Ivoire	Ghana	Togo
PIB nominal (2014)	12 503 millions USD	33 741 millions USD	38 616 millions USD	4 594 millions USD
Industrie secondaire (part du PIB)	21,90 %	23,20%	27,70 %	19,60 %
Ressources minières	7,90 %	6,10 %	8,30 %	3,30 %
Pétrole / gaz	s.o	s.o	7,50 %	s.o
Industrie manufacturière	6,30 %	13,80 %	5,10 %	6,50 %
Approvisionnement en électricité, gaz et eau	0,80 %	0,70 %	1,00 %	3,40 %
Construction	6,90 %	2,70 %	13,20 %	6,50 %
Nombre d'entreprises dans l'industrie manufacturière	2 346 (2008)	5 200 (2012)	99 437 (2015)	90 *1(2014)
*1 : valeur chiffrée des ZES				
Nombre d'employés dans l'industrie manufacturière	9 804 (2011)	550 839 (2012)	437 316 (2015)	2 408 *1 (2013)
Principaux secteurs de l'industrie manufacturière	Transformation des produits agricoles	Transformation des produits agricoles	Produits agricoles transformés	Transformation des produits agricoles
	Transformation des boissons	Produits pétroliers raffinés	Produits chimiques	Transformation des boissons
	Industrie du textile	Produits en plastique	Matériaux de construction	Ciment
	—	—	—	Produits chimiques

Source : la base de données du Fonds Monétaire International - Perspectives de l'économie mondiale, octobre 2015 (<https://www.imf.org/external/pubs/ft/weo/2015/02/weodata/index.aspx>) ; les Services statistiques du Ghana (<http://statsghana.gov.gh/>) ; et ECOMAC REGIONAL, CEDEAO (<http://www.ecomac.ecowas.int/en/index.htm>) ; la Direction générale de l'Industrie, ministère de Commerce, de l'Industrie et de l'Artisanat du Burkina Faso ; l'Information de l'économie ivoirienne, ministère de l'Industrie et des Mines de la Côte d'Ivoire ; le rapport sommaire de l'étude intégrée sur les implantations commerciales du Ghana (2015) ; le ministère du Commerce, de l'Industrie, de la Promotion du Secteur privé et du Tourisme du Togo ; le « Projet du plan directeur de l'aménagement des corridors pour l'anneau de croissance en Afrique de l'Ouest, rapport final (résumé), mars 2018 », JICA

vi. IDE

Les investissements directs étrangers dans les quatre pays du CACAO sont restreints, et une grande partie des investissements en Afrique de l'Ouest va au Nigéria. Il est urgent que chacun des pays du CACAO développe des industries attractives et mette en place une structure permettant d'augmenter les IDE. Aucun pays du CACAO ne figure dans les 100 premiers de la liste « Doing Business » de la Banque mondiale en tant qu'indicateur de l'environnement de l'investissement.



Source : « Projet du plan directeur de l'aménagement des corridors pour l'anneau de croissance en Afrique de l'Ouest, rapport final (résumé), mars 2018 », JICA

Figure 2.3.2 IDE dans chacun des pays d'Afrique de l'Ouest

Tableau 2.3.19 Doing Business 2019 (Unité : classement parmi les 190 pays cibles de l'étude)

	Burkina Faso	Côte d'Ivoire	Ghana	Togo
Doing Business	151	122	114	137
Démarrage d'une entreprise	79	26	108	74
Permis de construire	58	142	115	133
Alimentation en électricité stable	181	143	86	105
Enregistrement	145	112	123	127
Obtention de crédits	144	44	73	144
Protection des actionnaires minoritaires	149	149	99	149
Paiement des impôts	153	175	115	172
Commerce avec l'étranger	120	162	156	129
Applicabilité des contrats	165	106	116	137
Insolvabilité	107	80	160	86

Source : créé avec le « Projet du plan directeur de l'aménagement des corridors pour l'anneau de croissance en Afrique de l'Ouest, rapport final (résumé), mars 2018 », JICA en faisant référence au site internet Doing Business de la Banque mondiale (<http://www.doingbusiness.org/>)

(d) Infrastructures logistiques

La situation actuelle des infrastructures logistiques est organisée pour illustrer les effets de l'amélioration logistique sur la baisse des coûts et la réduction des délais. Outre les trois moyens logistiques que sont les routes, les chemins de fer, et les ports, les chiffres de la logistique intégrée

sont également compilés.

i. Routes

De nombreuses routes principales le long du corridor ont été aménagées avec l'aide de donateurs / bailleurs de fonds et du gouvernement de chaque pays, mais il y a encore des routes qui n'ont pas été aménagées, et, en l'absence de travaux, l'état des routes à certains endroits se détériore. Les routes non revêtues et les routes en mauvais état ont plus de risques d'être affectées par des problèmes de congestion et de déviation, et représentent des goulots d'étranglement dans la revitalisation du transport de marchandises dans les corridors.

Tableau 2.3.20 État des routes le long du corridor

	Abidjan-Ouagadougou	Accra-Ouagadougou	Lomé-Ouagadougou
Distance totale	1 148 km	1 040 km	948 km
Structure	Autoroutes à 4 voies (Abidjan-Yamoussoukro)	Routes revêtues à 4 voies (Accra-Bunso : revêtue)	Routes revêtues à 4 voies (Lomé-Tsévié)
	Routes revêtues à 2 voies (Yamoussoukro-Ouagadougou)	Routes revêtues à 2 voies (Bunso-Ouagadougou)	Routes revêtues à 2 voies (Tsévié-Ouagadougou)
Débit routier à la frontière	612 Véhicules / jour	465 Véhicules / jour	746 Véhicules / jour
	Proportion de poids lourds : 61,6 %	Proportion de poids lourds : 76,3 %	Proportion de poids lourds : 76,1 %

Source : « Projet du plan directeur de l'aménagement des corridors pour l'anneau de croissance en Afrique de l'Ouest, rapport final (résumé), mars 2018 », JICA, les données de l'étude de la JICA de 2015 pour ce qui est du débit routier

Tableau 2.3.21 Proportion de routes revêtues

	Longueur	Routes revêtues	Routes 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 centre	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 : « Projet du plan directeur de l'aménagement des corridors pour l'anneau de croissance en Afrique de l'Ouest, rapport final (résumé), mars 2018 », JICA ; le rapport sur l'état des routes 2014, les autorités routières du Ghana

ii. Chemin de fer

Bien que chacun des pays de la région soit doté d'infrastructures ferroviaires, au Ghana et au Togo, en particulier, celles-ci connaissent de nombreuses fermetures / suspensions de service, un fonctionnement insatisfaisant en tant que moyen logistique / de transport. D'après les clarifications effectuées, la vitesse des trains ne dépasse pas les 20 à 30 km/h, une situation qui ne démontre aucune supériorité par rapport au transport routier.

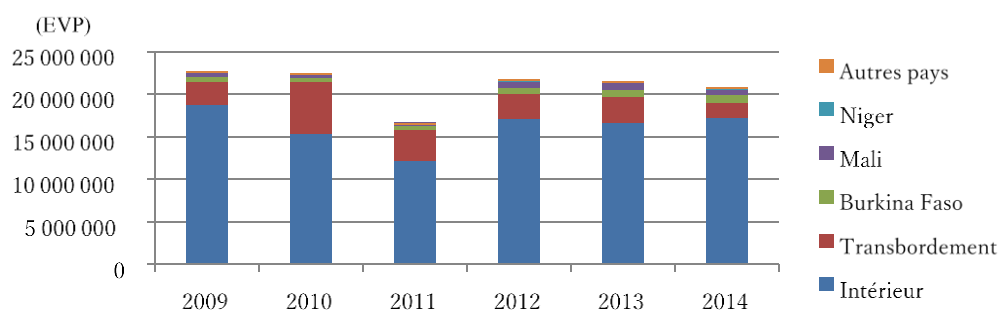
Tableau 2.3.22 Description sommaire de l'exploitation ferroviaire de chacun des pays du CACAO

Pays	Ligne / distance	Situation de l'exploitation	Opérateur
Côte d'Ivoire / Burkina Faso - Longueur totale 1 206 km (106 km fermés) - Voie unique, non électrifiée	Abidjan-Ouagadougou 1 154 km (distance totale) - 638 km (CI) - 516 km (BF)	Marchandises : - 3-4 wagons/jour - Temps de trajet : 60 minutes - Vitesse : 19 km/h - 800 000 tonnes/jour Voyageurs : - 3 wagons/semaines - Temps de trajet : 33 minutes - Vitesse : 33 km/h - Entre Ouagadougou et Kaya Inexploitée	Sitarail
Ghana - Longueur totale 947 km (806 km fermés) - Voie unique, non électrifiée	Tema – Accra - 35 km	Passagers : 1 train/jour	Ghana railways company limited
	Accra – Nsawan (ligne orientale) - 40,5 km	Passagers : 1 train/jour	
Togo - Longueur totale 559 km (442 km fermés) - Voie unique, non électrifiée	Takoradi – Nsuta (ligne occidentale) 65 km	Passagers : 1 train/jour Marchandises : 2 aller-retour/jour	M.M.Mining
	Lomé – Blitta - 276 km	Inexploitée (fermée en 2012)	
	Lomé-Kpalime - 119 km	Inexploitée (fermée en 1996)	
	Lomé-Aneho - 47 km	Inexploitée (fermée en 1986)	Togo Rail
	Lomé-Tabligo - 77 km	Clinker exclusivement	
	Lomé-Aflao (jusqu'au Ghana) - 4 km, Kpeme-Dagbati - 30 km Kpeme-Aveta - 6 km	Phosphate exclusivement	

Source : « Projet du plan directeur de l'aménagement des corridors pour l'anneau de croissance en Afrique de l'Ouest, rapport final (résumé), mars 2018 », JICA

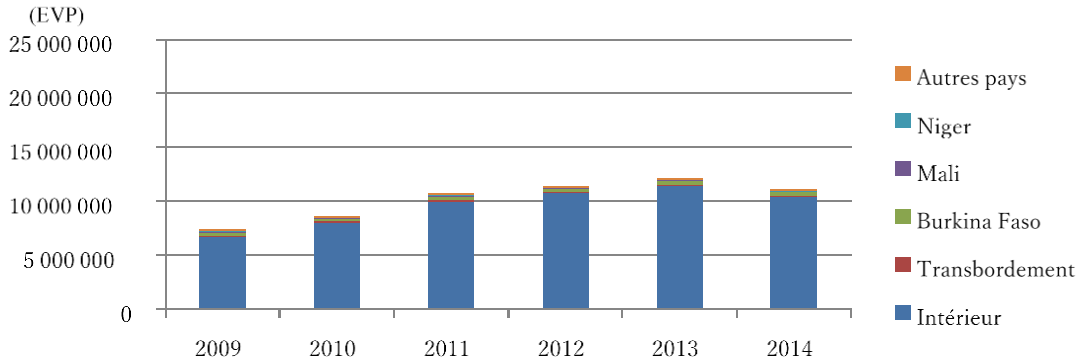
iii. Ports

Parmi les cinq ports du CACAO (San-Pedro, Abidjan, Takoradi, Tema, Lomé), les ports d'Abidjan, de Tema, et de Lomé ne sont pas utilisés uniquement pour les importations et exportations à l'échelle nationale, mais assurent également le transit pour l'importation et l'exportation de produits à destination et en provenance de pays enclavés. Les ports de San-Pedro et de Takoradi sont utilisés pour l'importation et l'exportation de produits agricoles et de ressources minières de la Côte d'Ivoire et du Ghana respectivement.



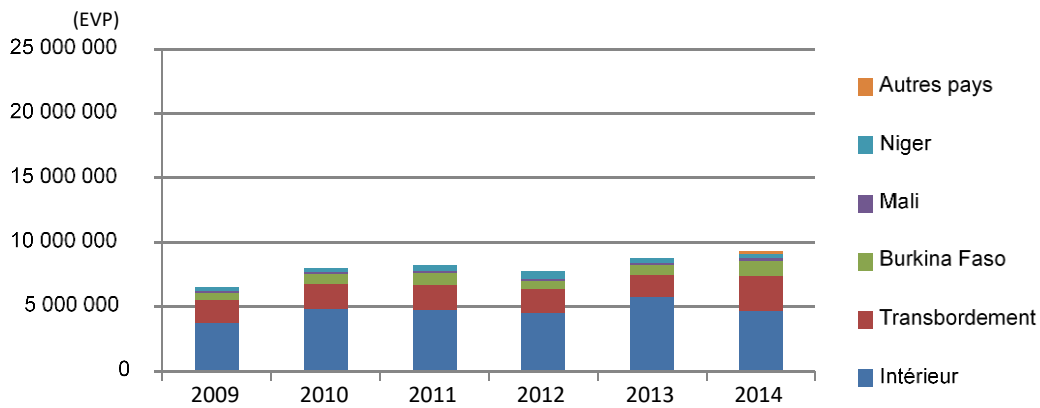
Source : « Projet du plan directeur de l'aménagement des corridors pour l'anneau de croissance en Afrique de l'Ouest, rapport final (résumé), mars 2018 », JICA

Figure 2.3.3 Volume de marchandises manutentionnées au port d'Abidjan par pays



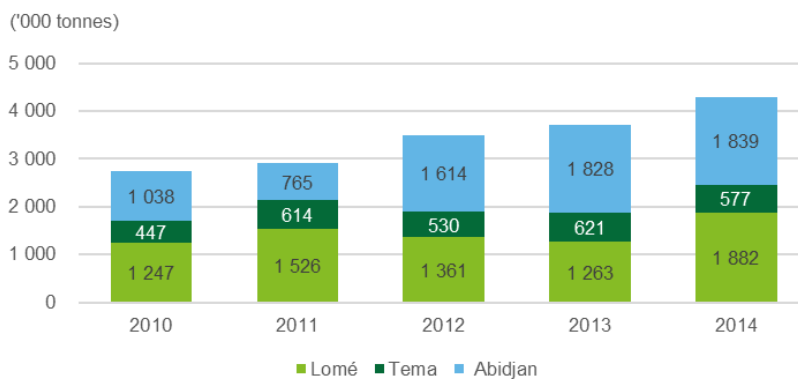
Source : « Projet du plan directeur de l'aménagement des corridors pour l'anneau de croissance en Afrique de l'Ouest, rapport final (résumé), mars 2018 », JICA

Figure 2.3.4 Volume de marchandises manutentionnées au port de Tema par pays



Source : « Projet du plan directeur de l'aménagement des corridors pour l'anneau de croissance en Afrique de l'Ouest, rapport final (résumé), mars 2018 », JICA

Figure 2.3.5 Volume de marchandises manutentionnées au port de Lomé par pays



Source : « Projet du plan directeur de l'aménagement des corridors pour l'anneau de croissance en Afrique de l'Ouest, rapport final (résumé), mars 2018 », JICA

Figure 2.3.6 Volume de marchandises manutentionnées dans les trois ports principaux par pays

iv. Logistique

Les corridors qui relient les pays côtiers (Côte d'Ivoire, Ghana, Togo) au pays enclavé (Burkina Faso) sont reliés par des routes et voies de chemin de fer. Le débit routier à la frontière et la proportion

de camions sont examinés pour comparer pour chaque corridor le trafic routier à la même frontière par le passé. Les chiffres du taux d'augmentation du débit routier entre 2012 et 2015 indiquent une augmentation du trafic des camions de 350 % entre la Côte d'Ivoire et la Burkina Faso. En outre, l'indice de performance de la logistique (LPI) mis en œuvre une fois tous les deux ans par la Banque mondiale est un indicateur de la pertinence / l'adéquation de la gestion de la logistique de chacun des pays. D'après ce LPI, chacun des pays du CACAO figure dans le bas du classement mondial, mais le transport parmi les pays de l'Afrique de l'Ouest y est bien géré. En ce qui concerne les coûts logistiques, les différences entre les corridors et les moyens de transport ont fait l'objet de comparaisons. Une comparaison a également été effectuée pour les conteneurs et le vrac. Sur un même itinéraire, le coût du transport ferroviaire est inférieur à celui du transport routier, mais suivant le corridor, même avec le même moyen de transport, il s'avère que des écarts importants se produisent.

Tableau 2.3.23 Débit routier aux frontières le long des corridors

Frontière	Débit routier (véhicules / jour)	Proportion de camions	Proportion d'autres véhicules	Taux d'augmentation du débit routier des camions depuis 2012
Côte d'Ivoire / Burkina Faso (Laleraba)	612	61,60 %	38,40 %	359 %
Ghana / Burkina Faso (Paga)	465	76,30 %	23,70 %	173 %
Togo / Burkina Faso (Cinkasse)	746	76,10 %	23,90 %	106 %

Source : « Projet du plan directeur de l'aménagement des corridors pour l'anneau de croissance en Afrique de l'Ouest, rapport final (résumé), mars 2018 », JICA ; l'analyse de la circulation par l'équipe d'étude de la JICA 2015

Tableau 2.3.24 Comparaison du LPI des quatre pays du CACAO

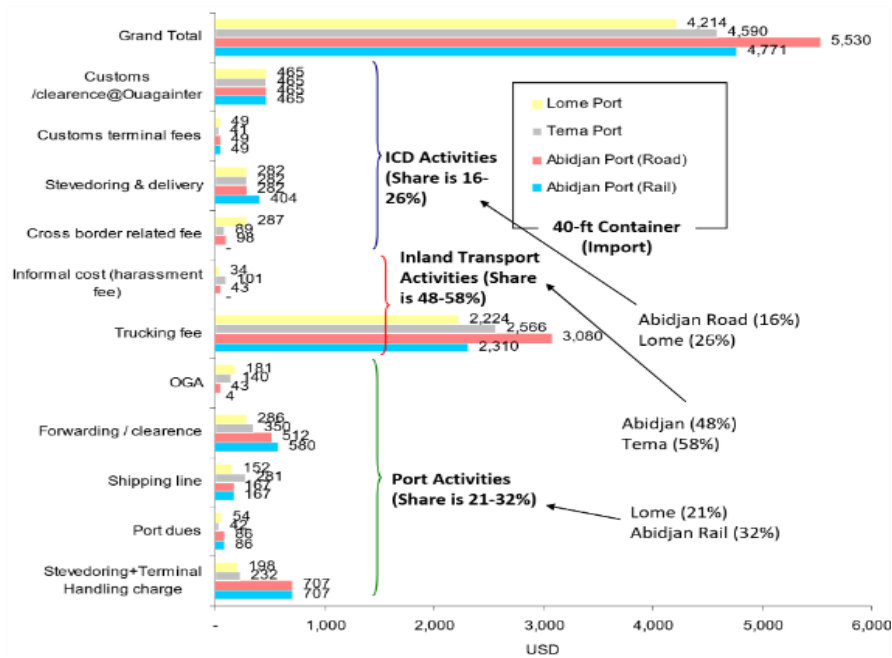
Pays	Rang LPI (rang mondial)			Rang LPI (rang en Afrique de l'Ouest)
	2010	2014	2016	
Burkina Faso	134	98	81	1
Côte d'Ivoire	83	79	95	5
Ghana	108	100	88	2
Togo	97	139	92	4

Source : « Projet du plan directeur de l'aménagement des corridors pour l'anneau de croissance en Afrique de l'Ouest, rapport final (résumé), mars 2018 », JICA ; l'indice de performance logistique (LPI), Banque mondiale, 2016

Tableau 2.3.25 Comparaison des coûts entre les corridors par moyen de transport

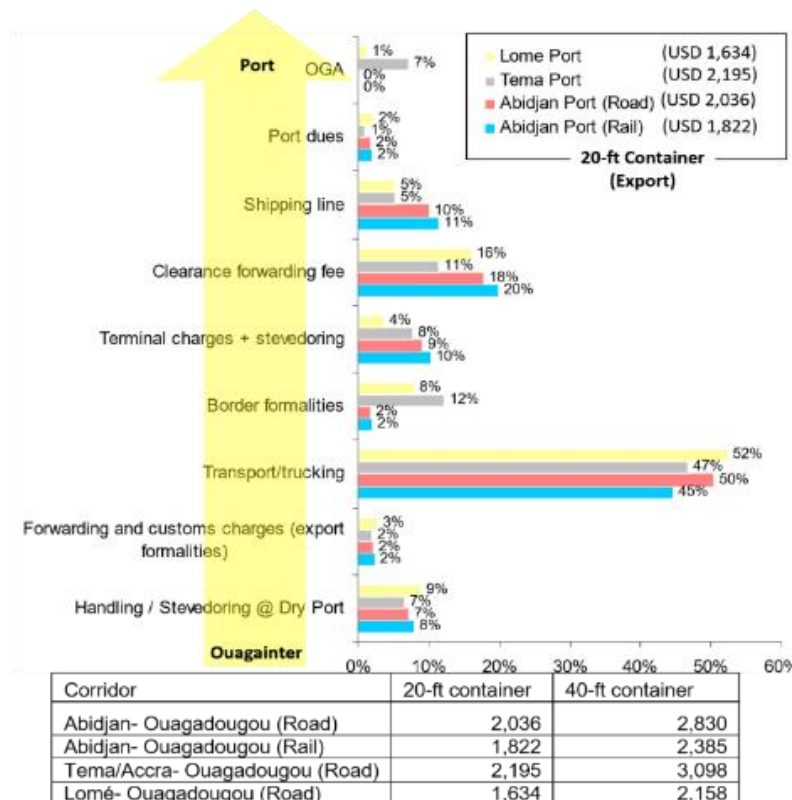
Corridor	Conteneur de 40 pieds (24 t)	Vrac (24 t)	Écart
Abidjan-Ouagadougou (route)	5 531	4 929	602
Abidjan-Ouagadougou (chemin de fer)	4 772	4 345	427
Tema/Accra-Ouagadougou (route)	4 590	3 591	999
Lomé-Ouagadougou (route)	4 214	3 393	821

Source : « Projet du plan directeur de l'aménagement des corridors pour l'anneau de croissance en Afrique de l'Ouest, rapport final (résumé), mars 2018 », JICA



Source : « Projet du plan directeur de l'aménagement des corridors pour l'anneau de croissance en Afrique de l'Ouest, rapport final (résumé), mars 2018 », JICA ; l'étude logistique 2016 par l'équipe d'étude de la JICA : Étude de la chaîne logistique (entre le port et la destination finale) et le système de chaîne d'approvisionnement et de distribution des principales entreprises de fabrication

Figure 2.3.7 Comparaison des coûts d'importation dans chacun des corridors



Source : « Projet du plan directeur de l'aménagement des corridors pour l'anneau de croissance en Afrique de l'Ouest, rapport final (résumé), mars 2018 », JICA ; l'étude logistique 2016 par l'équipe d'étude de la JICA : Étude de la chaîne logistique (entre le port et la destination finale) et le système de chaîne d'approvisionnement et de distribution des principales entreprises de fabrication

Figure 2.3.8 Comparaison des coûts d'exportation des trois principaux corridors

Chapitre 3 Description sommaire de l'état de développement dans chaque corridor, et situation de l'aide des autres donateurs et bailleurs de fonds

3.1 Corridor Nord

3.1.1 Principaux projets

Les « projets phares » sélectionnés dans le plan directeur du corridor Nord sont présentés dans le tableau suivant.

Tableau 3.1.1 Liste des projets phares dans le corridor nord

	Pays ciblés	Domaine	Nom du Projet
1	Kenya/Ouganda	Pétrolier / minier	Projet d'oléoduc Eldoret-Kampala-Kigali
2	Kenya/Ouganda	TIC	Projet de TIC dans le corridor nord
3	Kenya/Ouganda	Routier	Projet d'autoroute logistique
4	Kenya/Ouganda	Logistique	Projet de pôle logistique
5	Kenya	Routier	Projet d'autoroute Eldoret-Juba
6	Kenya	Portuaire	Projet de développement du port de Mombasa
7	Kenya	Développement urbain	Projet de soutien au réaménagement des installations logistiques dans la zone portuaire de Mombasa
8	Kenya	Hydrique	Projet de barrage sur l'Athi
9	Kenya	Hydrique	Projet du barrage de Mwea
10	Kenya	Électrique	Projet de ligne de transport d'électricité Isinya-Nairobi est
11	Kenya	Industrie manufacturière	Industries régionales liées à l'énergie géothermique dans la vallée du Rift
12	Kenya	Électrique	Projet géothermique dans la vallée du Rift
13	Kenya	Électrique	Projet de centrale électrique au charbon de Mombasa / de sous-station de Mariakani
14	Kenya	Électrique	Projet de transport d'électricité Dongo Kundu-Mariakani
15	Kenya	Manufacturier	Projet de zone spéciale économique de Mombasa
16	Kenya	Manufacturier	Projet d'amélioration de la compétitivité de l'industrie des matériaux / machines de construction au Kenya
17	Kenya	Agricole	Projet d'assainissement des finances de l'agriculture urbaine à Nairobi
18	Kenya	Agricole	Projet pilote de la chaîne de valeur du développement agricole national en Ouganda
19	Kenya	Développement urbain	Projet de développement régional axé sur l'industrie logistique dans la zone urbaine de Kisumu
20	Ouganda	Pétrolier / minier	Plan directeur de développement minier national en Ouganda
21	Ouganda	Manufacturier	Projet d'amélioration de la compétitivité de l'industrie des matériaux / machines de construction en Ouganda
22	Ouganda	Agriculture	Projet pilote de la chaîne de valeur du développement de l'agriculture en Ouganda
23	Ouganda	Électrique	Rénovation de la ligne de transport d'électricité de 132 kV Kampala-Namungoona nord-Mutundwe
24	Ouganda	Électrique	Intégration de la ligne principale d'électricité du corridor nord (production, transport, interconnexion)
25	Ouganda	Développement urbain	Projet de développement urbain axé sur l'industrie logistique dans la zone urbaine de Kampala (y compris Jinja)
26	Ouganda	Transport	Plan directeur de développement de transport urbain dans les villes de province
27	Ouganda	Manufacturier	Projet de développement de zone spéciale économique de Jinja

Source : « Projet de formulation du plan directeur sur la logistique dans le corridor économique nord, rapport final (résumé en japonais) mars 2017 », JICA

3.1.2 Situation générale de chaque pays et statut des principaux projets

(1) Kenya

Les mouvements politiques, économiques et sociaux, ainsi que la situation des projets au Kenya pendant et après la formulation du plan directeur du corridor, sont indiqués dans le Tableau 3.1.2. Eu égard à l'économie, malgré le ralentissement du taux de croissance pendant la période chaotique de l'élection présidentielle, le taux de croissance annuel moyen est stable aux alentours de 5 % depuis 2010. En ce qui concerne les principaux projets d'infrastructures depuis 2010, outre le nouveau terminal à conteneurs du port de Mombasa achevé en 2016, différents projets dans les pôles logistiques et dans les grandes villes, y compris des projets d'amélioration des infrastructures routières sur le tronçon Mombasa-Nairobi, d'aménagements ferroviaires, etc. avancent.

Tableau 3.1.2 Principaux événements et projets d'infrastructures au Kenya (depuis 2010)

Année	Principaux événements		
	Politique / économie / société	Taux de croissance du PIB	Projets d'infrastructures
2010	• Abolissement, à quelques exceptions près, des tarifs internes de la Communauté d'Afrique de l'Est (EAC)	8.4%	-
2011	-	6.1%	-
2012	-	4.6%	• Ouverture de la super autoroute de Thika
2013	• Validation commune du Kenya, de l'Ouganda et du Rwanda au sein de l'EAC • Attaque menée par le mouvement Al-Shabaab (organisation antigouvernementale somalienne) dans un centre commercial	5.9%	-
2014	• Attaque menée par le mouvement Al-Shabaab à l'université de Garissa • Le nombre de voitures neuves vendues en 2015, avec 19 492 véhicules, est le plus haut jamais enregistré à cette date	5.4%	-
2015	-	5.7%	• Achèvement des centrales électriques géothermiques d'Olkaria I, IV et V • Achèvement du projet d'amélioration du transport du corridor nord (lancé en 2004)
2016	• Sécheresse (2 700 000 personnes touchées), déclaration de catastrophe nationale	5.9%	• Ouverture du nouveau terminal à conteneurs (postes d'amarrage 20 et 21) du port de Mombasa • Achèvement de la rocade sud de Nairobi
2017	• Élections générales. Réélection du président Kenyatta (mandat de 5 ans). Le candidat de l'opposition, M. Odinga, conteste les résultats et saisit la Cour suprême, qui décide d'annuler l'élection présidentielle. De nouvelles élections sont organisées en octobre. Annonce de la réélection du président Kenyatta.	4.9%	• Inauguration du train rapide « Madaraka Express » (Nairobi-Mombasa)

	<ul style="list-style-type: none"> Impactée par les élections, l'économie stagne de manière temporaire. Annonce par le gouvernement kényan du « Big 4 » en tant que politique économique prioritaire pour les cinq années à venir. Cet agenda est composé de (1) l'industrie manufacturière, (2) la sécurité alimentaire et nutritionnelle, (3) la couverture de santé universelle et (4) l'offre du logement abordable. 		
2018	<ul style="list-style-type: none"> Annonce d'une augmentation de 5,0 % du salaire minimum légal par rapport à l'année précédente Annonce d'un amendement sur les tarifs douaniers et la taxe sur la valeur ajoutée, protection / développement de l'industrie manufacturière nationale 	5.9%	-

Source : élaboré par l'équipe d'étude de la JICA

(2) Ouganda

Les mouvements politiques, économiques et sociaux, ainsi que la situation des projets en Ouganda pendant et après la formulation du plan directeur du corridor, sont indiqués dans le Tableau 3.1.3. Le « projet de réfection de la route Atiak-Nimule » financé par une aide de la JICA et qui relie Atiak en Ouganda à Nimule au Soudan du Sud a été achevé en 2013 et contribue à la dynamisation de la circulation des personnes et des biens des deux pays. D'autre part, bien qu'absent du tableau suivant, un projet d'alimentation électrique réalisé avec l'aide de la Chine devrait s'achever prochainement.

Tableau 3.1.3 Principaux événements et projets d'infrastructures en Ouganda (depuis 2010)

Année	Principaux événements		
	Politique / économie / société	Taux de croissance du PIB	Projets d'infrastructures
2010	<ul style="list-style-type: none"> Abolissement, à quelques exceptions près, des tarifs internes de la Communauté d'Afrique de l'Est (EAC) 	5.6%	-
2011	<ul style="list-style-type: none"> Élection présidentielle et élections législatives, quatrième élection du président Museveni 	9.4%	-
2012	<ul style="list-style-type: none"> Fin de l'aide au retour des personnes déplacées à l'intérieur de leur propre pays (HCR) 	3.8%	<ul style="list-style-type: none"> Achèvement de la centrale hydroélectrique de Bujagali Achèvement de l'installation de la ligne de transmission de Bujagali (financement coopératif entre la JICA et la BAD)
2013	-	3.6%	<ul style="list-style-type: none"> Achèvement du projet de réfection de la route reliant Atiak et Nimule
2015	<ul style="list-style-type: none"> Élaboration du Deuxième plan de développement national (NDPII) (2015/16-2019/20) 	5.2%	-
2016	<ul style="list-style-type: none"> Élection présidentielle et élections législatives, cinquième élection du président Museveni Forte affluence de réfugiés en Ouganda suite au conflit armé au Soudan du Sud 	4.8%	-
2017	<ul style="list-style-type: none"> Tenue du Sommet des Nations Unies pour la solidarité avec les réfugiés en Ouganda 	3.9%	-

	<ul style="list-style-type: none"> • Les réfugiés du Sud-Soudan sont plus d'un million • L'abolition des restrictions d'âge pour les candidats à la présidence est approuvée par le parlement 		
2018		-	Achèvement du pont sur le Nil (prêt APD de la JICA)
2019		-	Achèvement du barrage hydroélectrique d'Isimba

Source : élaboré par l'équipe d'étude de la JICA

3.1.3 État d'avancement du plan directeur du corridor

Les projets ou en cours sont indiqués dans le tableau ci-dessous¹.

Tableau 3.1.4 Principaux projets routiers dans le corridor nord dont les aménagements sont terminés ou en cours

No.	Nom du projet	Statut	Autorités compétentes, etc.
1	Projet d'oléoduc Eldoret – Kampala – Kigali	-	Kenya Pipeline Company
2	Projet TIC dans le Corridor Nord	-	Ministère de l'énergie et du développement minier
3	Projet autoroutier logistique	Le projet devrait être exécuté en PPP pour la section autoroute Nairobi-Nakuru et son coût indicatif est de 1,8 milliard USD. Le concessionnaire sera sélectionné d'ici la fin 2019 (information datant de janvier 2019).	Kenya: Autorité nationale des autoroutes du Kenya Ouganda: Autorité nationale routière d'Ouganda
4	Projet d'un centre de tri et d'aiguillage de la marchandise	-	Kenya: Autorité portuaire du Kenya Ouganda: Ministère des travaux publics et des transports
5	Projet autoroutier Eldoret - Juba	Au total, 960 km de route seront goudronnée. Le projet a démarré avec le soutien de la Banque Mondiale en 2015 et sera achevé en 2021.	Autorité nationale des autoroutes du Kenya
6	Projet de développement du port de Mombasa	Suite à la phase 1 du projet de développement du port de Mombasa de la JICA, l'accord de prêt pour la phase 2 a été signé en 2014. Le nouveau terminal à conteneurs de la phase 1 a ouvert en 2016, et l'agrandissement du nouveau terminal à conteneurs sera achevé en 2021 (information datant de janvier 2019).	Autorité portuaire du Kenya

¹Ceux-ci ne correspondent pas nécessairement aux projets figurant dans le plan directeur du corridor.

7	Projet d'appui à la réorganisation des installations logistiques autour du port de Mombasa	Suite à la phase 1 du projet de la JICA (27,7 milliards JPY), l'accord de prêt pour la phase 2 du projet d'aménagement routier du secteur portuaire de Mombasa a été signé en 2017 (12,5 milliards JPY). Dans le cadre de la phase 2, une route reliant le nouveau terminal à conteneurs avec le corridor Nord, ainsi qu'une route de contournement autour de la ZES de Mombasa sont prévues. Les travaux seront achevés en 2021 (information datant de janvier 2019).	Autorité nationale des autoroutes du Kenya
8	Projet du barrage hydroélectrique Athi Dam	-	Athi Water Services Board
9	Projet de barrage hydroélectrique Mwache	Les travaux de construction ont débuté en octobre 2018 et dureront quatre ans. Le projet est réalisé avec le soutien de l'APD française d'un montant de 150 millions USD (Agence Française de Développement).	National Water Conservation and Pipeline Corporation
10	Projet de ligne de transmission Isinya - Nairobi Est	En construction avec le soutien de la BAD (information datant de janvier 2019)	Kenya Electricity Transmission Co. Ltd
11	Développement industriel régional basé sur l'énergie géothermique dans la vallée du Rift	-	Ministère de l'industrie, du commerce et des coopératives
12	Projet de centrales géothermiques dans la vallée du Rift	<p>- Centrale géothermique Olkaria Au total, six centrales seront développées; Les projets Olkaria 1 à 5 sont déjà terminés et Olkaria 6 sera construite avec un prêt de la Banque mondiale, de la BEI, de KfW et de l'AFD. Les turbines d'Olkaria 1-3 ont été équipées avec le soutien de la JICA (95 millions USD).</p> <p>- Centrale géothermique Eburru La phase 1 du projet (2,4 MW) a été achevée par l'US Geothermal Development Associates et la phase 2 du projet (25 MW) est en cours de construction par la Kenya Electricity Generating Company.</p> <p>- Centrale géothermique Menengai Le projet comporte quatre phases avec une capacité de production totale d'électricité de 1 600 MW. La phase 1 du projet (Menengai I, II et III) a commencé; Menengai I et II sont en construction depuis 2011 (leur opération débutera en 2020) et la construction de</p>	Geothermal Development Company, Kenya Electricity Generating Company, IPPs

		<p>Menengai III débutera en 2020. Le projet est financé par la BAD et le Fond d'investissement pour le climat.</p> <p>- Centrale géothermique Suswa L'usine de 330 MW sera développée par la société américaine CYRQ Energy et devrait être achevée en 2024.</p> <p>- Centrale géothermique Baringo / Silali Des forages d'essai sont en cours avec le soutien de KfW, et le projet sera livré par IPP. La capacité de production attendue pour le total des trois phases sera de 100 MW.</p>	
13	Projet d'un poste de transformation d'électricité pour la centrale à charbon de Mombasa et Mariakani	Le projet financé par la BAD et le gouvernement du Kenya (30 millions USD) sera achevé en octobre 2020 (information datant de janvier 2019).	Kenya Electricity generating company
14	Projet de transmission Dongo Kundu - Mariakani	La Kenya Electricity Transmission Company a soumis la demande du projet au gouvernement du Kenya. Le coût total du projet sera de 30 millions USD. La JICA mène actuellement l'étude de faisabilité du projet (information datant de janvier 2019).	Kenya Electricity generating company
15	Projet de zone économique spéciale de Mombasa	La JICA a formulé le «Projet de plan directeur pour le développement de la Zone économique spéciale de Mombasa » entre 2014 et 2015. En 2017, la JICA a mise en place le « Projet de développement des infrastructures dans la zone économique spéciale de Mombasa » afin d'identifier les infrastructures nécessaires. La JICA mène actuellement l'étude de faisabilité du projet (information datant de janvier 2019).	Ministère de l'industrie, du commerce et des coopératives, Administration portuaire du Kenya
16	Projet de renforcement de la compétitivité de l'industrie des matériaux de construction et des machines au Kenya	-	Ministère de l'industrie, du commerce et des coopératives
17	Projet d'amélioration du financement agricole à Nairobi	-	Ministère de l'Agriculture, Ministère des finances, BAD
18	Projet pilote sur la chaîne de valeur du développement agricole au Kenya	La JICA évalue les possibilités de soutien pour le projet dans le cadre du projet de développement de la chaîne de valeur agricole du	Autorité de l'agriculture, de la pêche et de l'alimentation

		Corridor Nord (information datant de janvier 2019).	
19	Projet de développement régional basé sur le développement de la logistique à Kisumu	-	Ministère de l'industrie, du commerce et des coopératives, Ministère de l'urbanisme, Gouvernement du comté
20	Étude du plan directeur concernant l'exploitation minière en Ouganda	-	Ministère de l'énergie et du développement minier
21	Projet de renforcement de la compétitivité de l'industrie des matériaux de construction et des machines en Ouganda	-	Ministère de l'industrie, du commerce et des coopératives, Bureau national de normalisation ougandais
22	Projet pilote concernant la chaîne de valeur du développement agricole en Ouganda	Le projet sera financé par la BAD. Bien qu'ayant eu l'approbation du Cabinet, le projet est en attente de l'approbation du Congrès pour pouvoir démarrer (information datant de janvier 2019).	Ministère de l'agriculture, Industries Animale et de Pêche
23	Réparation de la ligne de transmission Kampala – Nord Namungona – Munduee (132 kV)	Un accord de prêt avec la JICA (13,7 milliards de JPY) a été signé dans le cadre du « Projet d'amélioration du réseau de transport métropolitain de Kampala » en avril 2018. La sélection d'un contractant est en cours (information datant de janvier 2019).	Uganda Electricity Transmission Company
24	Réseau principal d'intégration du corridor Nord (production, transmission et interconnectivité de l'électricité)	Les lignes de transmission des tronçons Karuma - Kawanda et Karuma - Olwiyo sont livrées dans le cadre de la centrale hydroélectrique de Karuma, soutenue par la Banque d'import-export de Chine. Le développement de la ligne de transmission entre Olwiyo et Juba est prévu et le prêt pour l'étude de faisabilité est examiné par la BAD. Le gouvernement ougandais a demandé un soutien financier à la JICA lors de l'accord de prêt relatif au « Projet d'amélioration du système de transport métropolitain de Kampala » (information datant de janvier 2019).	Gouvernements du Kenya et de l'Ouganda
25	Projet de développement urbain centré sur la logistique relatif au Grand Kampala (y compris Jinja)	Le plan directeur multimodal des transports urbains de la région métropolitaine de Kampala	Ministère de l'industrie, du commerce et des

		(GKMA) a été élaboré avec le soutien de la Banque Mondiale en 2018. En outre, l'UE a soutenu la révision à mi-parcours du plan directeur des transports nationaux (NTMP). L'étude a recommandé que le nouveau NTMP se concentre non seulement sur le développement du système de transport urbain dans la GKMA, mais également sur celui des villes régionales. L'UE a prévu de financer la formulation du nouveau NTMP (information datant de janvier 2019).	coopératives, Ministère du territoire, gouvernement municipal
26	Projet d'un plan directeur pour le développement du transport urbain dans les villes régionales	Le nouveau plan directeur pour le développement du transport urbain dans les villes régionales 2021 - 2040 est en préparation par la société de conseil danoise COWI, avec le soutien de l'UE (information datant de mars 2019).	Ministère des travaux publics et des transports
27	Projet de développement de la zone économique spéciale à Jinja	-	Ministère de l'industrie, du commerce et des coopératives

Source : « Projet de formulation du plan directeur sur la logistique dans le corridor économique nord, rapport final (résumé en japonais) mars 2017 », JICA

3.2 Corridor de Nacala

3.2.1 Principaux projets

Les principaux projets figurant dans le plan directeur du corridor de Nacala sont définis comme « projets phares ». Il s'agit des projets considérés comme particulièrement importants des points de vue suivants.

- La faculté de contribuer au fonctionnement efficace du corridor de transport en tant que moteur de la région du corridor de Nacala au stade initial.
- La faculté d'atténuer les impacts négatifs du développement du corridor de transport sur l'environnement naturel et l'environnement social.
- La faculté de dynamiser le secteur économique en tirant parti des opportunités de développement émanant des améliorations apportées au corridor de transport.
- La faculté de lancer le développement régional et d'assurer une mise en œuvre dans de bonnes conditions des autres développements importants.
- La bonne compréhension des agences concernées, et le niveau de maturité élevé.
- La faculté d'atténuer sans exception les impacts sur l'environnement et la société.

En outre, les projets spécifiques sont énumérés au tableau ci-dessous.

Tableau 3.2.1 Liste des projets phares dans le corridor de Nacala

No.	Pays ciblés	Domaine	Nom du Projet
1	Mozambique	Développement urbain	Projet d'aménagement du parc industriel de Nacala
2	Mozambique	Développement urbain	Projet d'aménagement de la région de la ceinture industrielle de Nacala
3	Mozambique	Portuaire / routier	Projet de la route d'accès au port de Nacala
4	Mozambique	Logistique	Projet de terminal de transport combiné et de parc ferroviaire de Nacala
5	Mozambique	Électrique	Projet d'installation d'urgence de systèmes de production d'électricité d'origine thermique de 30-40 MW dans la région de la baie de Nacala
6	Mozambique	Électrique	Projet de centrale thermique de Nacala
7	Mozambique	Hydrique	Projet d'expansion de l'approvisionnement en eau potable dans la ville de Nacala
8	Mozambique	Développement urbain	Projet d'amélioration de la gestion de la ZES/ZFI de Nacala
9	Mozambique	Routier	Projet de rocade routière de Nampula / zone sud
10	Mozambique	Ferroviaire	Projet de rocade ferroviaire de Nampula
11	Mozambique	Logistique	Projet de déplacement du terminal combiné et du parc ferroviaire de Nampula
12	Mozambique	Ferroviaire	Projet d'amélioration des passages à niveau
13	Mozambique	Routier	Projet d'aménagement de la route de la rocade de Cuamba
14	Mozambique	Développement urbain	Projet d'aménagement du parc industriel de Cuamba
15	Mozambique	Routier	Projet d'aménagement de la route reliant Cuamba à Marrupa
16	Mozambique	Portuaire	Projet du port de Palma
17	Mozambique	Électrique	Projet de centrale thermique de Palma
18	Mozambique	Hydrique	Projet d'approvisionnement en eau municipale de Palma
19	Mozambique	Développement urbain	Projet d'expansion de la zone urbaine de Palma
20	Mozambique	Routier	Projet de construction de ponts sur la route Pemba-Palma-Negomane
21	Malawi	Logistique	Projet de base logistique douanière de conteneurs dans l'intérieur des terres dans la région centrale du Malawi (Malawi)
22	Zambie	Logistique	Projet de base logistique douanière de conteneurs dans la région intérieure de Chipata (Zambie)
23	Mozambique	Routier / logistique	Projet de construction d'une zone de services et de terminal de camions sur l'autoroute RN13
24	Mozambique, Malawi	Poste d'inspection frontalier	Projet d'OSBP à Mandimba
25	Mozambique	Développement logistique / urbain	Projet d'amélioration de la logistique pour la ZES de Mocuba
26	Mozambique	Ferroviaire	Projet de renforcement des capacités de l'agence de régulation du rail
27	Mozambique	Météorologie	Projet de développement d'un système de réseau météorologique et hydrologique et de renforcement des capacités dans ce domaine
28	Mozambique	Hydrique	Projet du barrage de Sanute (approvisionnement en eau municipale de Nacala)
29	Mozambique	Hydrique	Projet de développement des ressources hydriques du fleuve Lurio (approvisionnement en eau dans la région de la baie de Nacala)
30	Mozambique	Hydrique	Projet du barrage de Sanute (approvisionnement en eau municipale de Nampula)
31	Mozambique	Électrique	Projet de renforcement de la sous-station de Nampula / Nacala
32	Mozambique	Électrique	Projet de ligne de transport d'électricité Chimuará-Namialo-Nacala
33	Mozambique	Électrique	Projet de ligne de transport d'électricité Palma-Pemba-Nacala
34	Mozambique	Carburant	Projet de briquettes de forme ovale à Tete
35	Mozambique	Environnemental	Projet de renforcement des capacités de gestion environnementale
36	Mozambique	Foncier	Projet de renforcement des processus d'acquisition du DUAT
37	Mozambique	Réinstallation des populations	Projet de renforcement des capacités liées aux processus de réinstallation des populations
38	Mozambique	Éducatif	Projet de gestion d'écoles sous forme de participation communautaire
39	Mozambique	Éducatif	Programme de renforcement de l'enseignement secondaire axé sur l'enseignement des sciences et des mathématiques

40	Mozambique	Éducatif	Projet de collège d'enseignement et de formation techniques et professionnels à Nacala
41	Mozambique	Éducatif	Projet de collège d'enseignement et de formation techniques et professionnels à Cabo Delgado
42	Mozambique	Éducatif	Projet de lycée technique à Nacala
43	Mozambique	Éducatif	Projet de lycée technique à Cabo Delgado
44	Mozambique	Conception institutionnelle	Projet de renforcement de la gestion du développement régional du corridor de Nacala
45	Mozambique	Promotion des industries	Projet de création d'un réseau entre les grandes entreprises et les industries locales
46	Mozambique	Foncier	Programme de soutien à l'acquisition du DUAT pour les petites exploitations dans les régions reculées
47	Mozambique	Éducatif	Programme de développement de l'enseignement primaire dans les régions reculées
48	Mozambique	Éducatif	Programme de développement d'installations sanitaires dans les régions reculées

Source : « Projet des stratégies de développement économique du corridor de Nacala (PEDEC-Nacala) », document de la réunion explicative du plan directeur du développement / de la stratégie des corridors en Afrique du 18 janvier 2017, Oriental Consultants Global Co., Ltd., etc.

3.2.2 Situation générale au Mozambique et statut des principaux projets

Les mouvements politiques, économiques et sociaux, ainsi que la situation des projets au Mozambique pendant et après la formulation du plan directeur du corridor, sont indiqués dans le Tableau 3.2.2. Les projets d'aménagement des infrastructures logistiques dans les environs de Nacala ainsi que les projets d'aménagement et de réfection des routes et chemins de fer qui relient les ports et l'intérieur des terres avancent. En outre, les implantations des entreprises japonaises progressent activement, en particulier dans le secteur énergétique. D'autre part, depuis 2013, le Mozambique bénéficie du programme du soutien financier du FMI. En outre, les révélations de problèmes de « dette cachée » des entreprises publiques en 2016 ont provoqué également des turbulences dans les milieux économiques, qui se traduisent par une stagnation de la croissance économique.

Tableau 3.2.2 Principaux événements et projets d'infrastructures au Mozambique (depuis 2010)

Année	Principaux événements		
	Politique / économie / société	Taux de croissance du PIB	Projets d'infrastructures
2014	<ul style="list-style-type: none"> Élection présidentielle, élections législatives, élections provinciales (élection du président Nyusi) 	7.4%	<ul style="list-style-type: none"> Ouverture du nouvel aéroport de Nacala Achèvement des améliorations routières sur le tronçon Nampula-Cuamba
2015	<ul style="list-style-type: none"> Investiture du président Nyusi Les précipitations enregistrées entre le mois d'octobre et le mois de décembre étaient les plus faibles de ces 35 dernières années. Déclaration de l'état d'urgence liée à la sécheresse. 	6.6%	<ul style="list-style-type: none"> Achèvement du projet d'amélioration du fonctionnement du port de Nacala par la JICA Démarrage du transport de charbon de Moatize à Nacala-a-Velha
2016	<ul style="list-style-type: none"> Note de la dette souveraine du Mozambique revue à la baisse début 2016 par les agences de notation. Révélations d'une « dette cachée » atteignant 1,350 milliard USD en avril Outre la dégradation de deux crans infligée par Moody's, le FMI, la Banque 	3.8%	<ul style="list-style-type: none"> Remise en état du tronçon ferroviaire Lichinga-Cuamba

	Mondiale, et le Royaume-Uni ont gelé leur aide financière envers le Mozambique		
2017	<ul style="list-style-type: none"> Ouverture du bureau de la JETRO à Maputo 	3.7%	<ul style="list-style-type: none"> Organisation d'une cérémonie d'ouverture des activités ferroviaires et des infrastructures portuaires du corridor de Nacala, par Mitsui & Co. et Vale, une société minière brésilienne, détenant chacun 50% des actions.
2018	<ul style="list-style-type: none"> JBIC, des institutions financières privées et la BAD ont décidé de cofinancer un montant total de 2,73 milliards USD pour des projets de construction de voies ferrées et de ports dans le corridor de Nacala Le ministère de l'Économie et des Finances a annoncé qu'il avait un accord avec certains créanciers afin de restructurer sa dette non divulguée (726 millions USD sur environ 2 milliards USD) Décès d'Afonso Dhlakama, dirigeant du RENAMO, principal groupe d'opposition au Mozambique. M. Momade a été désigné en tant que chef par intérim Le gouvernement et la RENAMO ont convenu d'une réunification militaire dans le cadre d'un processus de paix Des élections locales ont eu lieu en octobre dans tout le pays. 	3.3% ²	<ul style="list-style-type: none"> Signature par Tokyo Gas d'un accord de base sur l'achat commun de GNL mozambicain Achèvement par Sumitomo Corporation et IHI de la centrale à cycles combinés au gaz de Maputo Signature d'un contrat de prospection pétrolière entre Exxon Mobil et le Gouvernement mozambicain
2019	<ul style="list-style-type: none"> Le parti d'opposition RENAMO du Mozambique a élu Ossufo Momade à la tête du parti aux élections législatives 	—	<ul style="list-style-type: none"> La JICA apporte un avis consultatif sur la gestion des opérations portuaires dans le cadre du soutien à l'amélioration des opérations du port de Nacala (coopération technique) Anadaruko annonce la conclusion de deux contrats de vente pour le gaz GNL qui se développe dans le nord du Mozambique. L'un des contrats concerne un approvisionnement commun avec Tokyo Gas et Centrica, une compagnie Anglaise de gaz Signature d'un contrat d'achat entre LNG1 et JERA, une compagnie Taiwanaise de pétrole et de gaz, en coopération avec CPC Corporation, pour le GNL en provenance du Mozambique

Source : élaboré par l'équipe d'étude de la JICA

3.3 Anneau de croissance en Afrique de l'Ouest

3.3.1 Principaux projets

Les principaux projets figurant dans le plan directeur de l'anneau de croissance en Afrique de l'Ouest

² Mozambique National Institute of Statistics (INE), March 2019

sont définis comme « projets prioritaires ». Il s'agit des projets considérés comme particulièrement importants des points de vue suivants.

- Sélection de secteurs porteurs variés contribuant au développement de la région dans son ensemble, et promotion industrielle
- Promotion des investissements dans les secteurs porteurs dont le marché devrait croître à la suite du renforcement de l'union douanière et de l'intégration économique régionale
- Renforcement de la mise en œuvre de l'union douanière entre les quatre pays pour promouvoir l'intégration économique régionale, et facilitation du commerce entre frontières, ports, et corridors
- Amélioration de la stratégie des infrastructures des corridors de transport axée sur la bonne gestion du temps pour promouvoir l'intégration économique régionale et les investissements dans l'intérieur des terres
- Transport ferroviaire et routier intégré pour déployer efficacement le transport des marchandises sur une zone étendue
- Promotion des investissements et aménagement des infrastructures pour élargir et impulser les « ressources minières » et les « produits agricoles traditionnels », qui constituent la source de la croissance économique durable
- Aménagement des infrastructures pour améliorer l'environnement des affaires dans les corridors
- Développement des ressources humaines dans le domaine industriel et enrichissement des services sociaux fondamentaux pour proposer des opportunités de développement des corridors aux résidents sur un vaste territoire
- Développement d'activités de gestion environnementale pour faire face aux risques socioenvironnementaux découlant du développement des corridors
- Renforcement de la sécurité pour le maintien d'une société et d'une économie sûres et fiables

En outre, les projets spécifiques sont énumérés dans le tableau ci-dessous.

Tableau 3.3.1 Liste des projets prioritaires de l'anneau de croissance en Afrique de l'Ouest

No.	Pays ciblés	Domaine	Nom du Projet
1	Burkina Faso	Minier	Expansion de l'exploitation minière de la mine de Manganèse de Tambao en procédant à la réhabilitation et à la construction de la ligne de chemin de fer entre Tambao et Ouagadougou passant par Dori et Kaya
2	Burkina Faso	Agriculture	Projet de développement de produits agricoles distinctifs et de marketing pour les marchés sous-régionaux
3	Burkina Faso	Agriculture	Projets d'expansion de la production animale comprenant 1) le projet d'amélioration de services de base pour le bétail et les petits ruminants, 2) le projet de développement technique pour la production des cultures fourragères et les méthodes d'alimentation, et 3) le projet de développement d'une chaîne de valeur pour les produits animaux
4	Burkina Faso	Investissements	Promotion des investissements pour les secteurs économiques visant les marchés sous-régionaux
5	Burkina Faso	Routier	Projets d'amélioration des routes visant à mieux desservir les zones agricoles potentielles dans les zones intérieures
6	Burkina Faso	Électrique	Projet de développement de lignes d'interconnexion d'électricité (Kompienga-Porga [Bénin]) (Construction de lignes de transport d'électricité interconnectées entre le Burkina Faso et le Bénin)
7	Burkina Faso	Agriculture	Projet de développement de systèmes d'irrigation dans les zones humides
8	Burkina Faso	Ferroviaire	Projets de développement d'installations de chargement et de déchargement pour le bétail et d'enclos d'attente du bétail dans des

			gares ferroviaires (banlieue de Ouagadougou, banlieue de Bobo-Dioulasso et de Kaya)
9	Burkina Faso	Logistique	Renforcement de la mise en œuvre de l'union douanière pour les produits sous-régionaux aux frontières nationales
10	Burkina Faso	Logistique	Projet de construction et d'exploitation du port sec multimodal de Ouagadougou
11	Burkina Faso	Logistique	Projet d'extension du port sec multimodal de Bobo-Dioulasso
12	Burkina Faso	Routier	Construction de la section sud (entre N1 et N4) du périphérique extérieur de Ouagadougou (rocade sud)
13	Burkina Faso	Routier	Projets de construction d'une autoroute entre Ouagadougou et Koudougou et de l'autoroute entre Koudougou et Bobo-Dioulasso
14	Burkina Faso	TIC	Projet de construction et de gestion d'un centre de données à Ouagadougou
15	Burkina Faso	Sécuritaire	Projet de renforcement de la sécurité aéroportuaire avec l'installation d'équipements de sécurité
16	Togo	Agriculture	Projet de soutien de développement pour les agropôles de Kara, Oti et Mono (développement des ressources en eau et centre logistique)
17	Togo	Logistique	Projet de construction d'un parc industriel le long de l'autoroute dans le Grand Lomé
18	Togo	Promotion des industries	Projet de construction d'un parc industriel à Kara
19	Togo	Promotion des industries	Projet de construction d'un parc industriel à Sokodé
20	Togo	Promotion des investissements	Promotion des investissements pour les secteurs économiques visant les marchés sous-régionaux
21	Togo	Routier	Projets d'amélioration de routes visant à mieux desservir les zones agricoles potentielles en milieu humide (pour les agropôles de Kara, Oti, et Mono)
22	Togo	Électrique	Projet de construction du barrage et de la centrale hydroélectrique d'Adjarala
23	Togo	TIC	Projet de construction et de gestion d'un centre de données à Lomé
24	Togo	Logistique	Renforcement de la mise en œuvre de l'union douanière pour les produits sous-régionaux aux frontières nationales
25	Togo	Routier	Projet de construction des sections du Grand Lomé de l'autoroute Abidjan-Lagos
26	Togo	Ferroviaire	Promotion de l'investissement pour la réactivation de la mine de minerai de fer de Bandjeli et la construction d'une ligne de chemin de fer entre Lomé et Kabou (410 km)
27	Togo	Routier	Construction de la rocade de Sokodé dans le cadre de la route de haut niveau à 4 voies (10 km)
28	Togo	Routier	Projet de construction d'une autoroute entre la rocade de Lomé et le nouvel aéroport international (y compris la rocade de Tsévié)
29	Togo	TIC	Projet de construction des câbles en fibre optique dans le corridor nord-sud
30	UEMOA	Promotion des industries	Programme de l'UEMOA pour la coordination et la promotion de la mise en œuvre favorisant les secteurs économiques ciblant des marchés sous-régionaux
31	UEMOA	Agriculture	Programme de l'UEMOA pour la promotion et l'utilisation de principes d'investissements responsables dans les secteurs de l'agriculture, de l'élevage et des pêches
32	UEMOA	Général	Programme de l'UEMOA pour la coordination et la promotion de la mise en œuvre de développement d'infrastructures de base pour les secteurs économiques porteurs, y compris les routes d'accès, l'électricité, les ressources hydriques, les TIC, le pétrole et le gaz
33	UEMOA	Logistique	Projet d'établissement du consensus pour renforcer la mise en œuvre de l'union douanière dans les pays du CACAO avant celle dans les 8 pays membres de l'UEMOA et les 15 pays membres de la CEDEAO (dans le cadre de concertations au sein de la commission de l'UEMOA et de concert avec la CEDEAO)
34	UEMOA	Logistique	Projet d'étude et de mise en œuvre de mesures possibles pour la promotion du transport multimodal ferroviaire et routier par camion
35	UEMOA	Routier	Projet de promotion de la mise en œuvre du programme de réseau routier sous-régional comprenant les autoroutes et les routes de haut niveau à 4 voies
36	Côte d'Ivoire	Agriculture	Projet de développement et d'utilisation efficiente des infrastructures agricoles et des bas-fonds
37	Côte d'Ivoire	TIC	Projet de développement des ressources humaines pour les

			spécialistes des TIC
38	Côte d'Ivoire	Industriel	Projet de construction d'un marché au bétail et d'un complexe d'abattoirs à Anyama
39	Côte d'Ivoire	Industriel	Projets d'établissement du parc industriel de Bonoua, Bouaké Yamoussoukro et Korhogo
40	Côte d'Ivoire	Promotion des investissements	Promotion des investissements pour les secteurs économiques visant les marchés sous-régionaux
41	Côte d'Ivoire	Routier	Projets d'amélioration des routes est-ouest pour fournir un meilleur accès aux zones ayant un potentiel agricole à partir du corridor central
42	Côte d'Ivoire	Ferroviaire	Projets de construction d'une ligne de chemin de fer de San-Pédro aux mines de minerai de fer dans la région de Tonkpi (Mt. Nimba, Mt. Klahoyo, et Mt. Gao)
43	Côte d'Ivoire	Ressources	Projet de développement du pipeline est (longueur totale d'environ 132 km d'Abatta à Assinie)
44	Côte d'Ivoire	TIC	Projet de construction et de gestion d'un centre de données à Grand-Bassam
45	Côte d'Ivoire	Ferroviaire	Construction d'une installation de déchargement du bétail pour le chemin de fer à la gare ferroviaire d'Anyama
46	Côte d'Ivoire	Électrique	Projet de développement d'une ligne d'interconnexion de 330 kV avec le Ghana (150 km)
47	Côte d'Ivoire	Électrique	Projet d'amélioration des réseaux de transport et de distribution, y compris la construction et la mise à niveau de sous-stations dans le Grand Abidjan
48	Côte d'Ivoire	Approvisionnement en eau et assainissement	Projet de développement des eaux de surface du fleuve Mé et des eaux souterraines de Dabou pour le Grand Abidjan
49	Côte d'Ivoire	Approvisionnement en eau et assainissement	Projet d'expansion de la prise d'eau et de l'usine de traitement des eaux du fleuve Bandama pour Yamoussoukro
50	Côte d'Ivoire	Approvisionnement en eau et assainissement	Projet d'expansion de l'usine de traitement des eaux au niveau du barrage de Loca pour Bouaké
51	Côte d'Ivoire	Approvisionnement en eau et assainissement	Projet d'expansion de la prise d'eau et de l'usine de traitement des eaux du fleuve Bandama pour Korhogo
52	Côte d'Ivoire	Logistique	Renforcement de la mise en œuvre de l'union douanière pour les produits sous-régionaux aux frontières nationales
53	Côte d'Ivoire	Routier	Construction d'une autoroute à 4 voies de la sortie est Cocody-Bonoua (45 km)
54	Côte d'Ivoire	Routier	Projet de construction d'une autoroute à 6 voies entre Bonoua et la frontière du Ghana (115 km)
55	Côte d'Ivoire	Logistique	Projet de construction et d'exploitation du port sec multimodal dans la zone suburbaine du Grand Abidjan
56	Côte d'Ivoire	Logistique	Projet de construction et d'exploitation du port sec multimodal de Ferkessedougou
57	Côte d'Ivoire	Routier	Projets de construction d'une autoroute entre Yamoussoukro et Bouaké (y compris la rocade de Yamoussoukro et une partie du périphérique extérieur) et d'une autoroute entre Bouaké et Niakaramandougou
58	Côte d'Ivoire	Sécuritaire	Projet de renforcement de la sécurité aéroportuaire avec l'installation d'équipements de sécurité
59	Ghana	Agriculture	Programme de développement d'une zone de clusters agricoles, ou rassemblement d'exploitations, dans le nord (le cluster Tamale-Mamprusi, le cluster Atebubu-Gonja Est, et le cluster Gonja Kintampo et Bole-Tain)
60	Ghana	Industriel	Projet d'établissement du parc industriel de Prampram
61	Ghana	Industriel	Projet d'établissement du parc industriel de Tamale
62	Ghana	Industriel	Projet d'établissement du parc technologique d'Ashanti à Ejisu
63	Ghana	Attraction d'investissements	Promotion des investissements pour les secteurs économiques visant les marchés sous-régionaux
64	Ghana	Routier	Projets d'amélioration des routes interrégionales et régionales pour fournir un meilleur accès aux zones ayant un potentiel agricole à partir du corridor central
65	Ghana	Ressources	Projet de construction du gazoduc Aboadze-Tema (250 km)
66	Ghana	Électrique	Projet de développement d'une ligne d'interconnexion de 330 kV (Dunkwa 2-Côte d'Ivoire)
67	Ghana	Approvisionnement	Projet d'expansion de l'usine de traitement des eaux au niveau du

		en eau et assainissement	barrage de Weija pour le Grand Accra
68	Ghana	Approvisionnement en eau et assainissement	Projet d'expansion de l'usine de traitement des eaux au niveau du barrage de Barakese pour le Grand Kumasi
69	Ghana	Approvisionnement en eau et assainissement	Projet d'approvisionnement en eau de Tamale
70	Ghana	Logistique	Renforcement de la mise en œuvre de l'union douanière pour les produits sous-régionaux aux frontières nationales
71	Ghana	Routier	Projet de planification principale du transport urbain pour le Grand Accra
72	Ghana	Routier	Projet de construction d'une autoroute est-ouest dans le Grand Accra (100 km)
73	Ghana	Routier	Projet de construction d'une autoroute entre Tema et Prampram (16 km)
74	Ghana	Ferroviaire	Projet de construction de la ligne de chemin de fer Tema-Akosombo
75	Ghana	Portuaire	Projet de construction du Port de Debre sur le lac Volta
76	Ghana	Ferroviaire	Projet de réhabilitation de la section port de Tema-Boakra-Kumasi des chemins de fer orientaux
77	Ghana	Ferroviaire	Projet de réhabilitation de la section Takoradi-Awaso des chemins de fer occidentaux
78	Ghana	Ferroviaire	Projet de construction de la ligne de chemin de fer Awaso-Nyinahin
79	Ghana	Routier	Projet de construction de la section nord-est du périphérique extérieur du Grand Kumasi (25 km)
80	Ghana	Routier	Projet de construction d'une voie rapide à 4 voies de la route nationale No. 1 (Rocades de Juaso, Yawkwei et Konongo, 15 km)
81	Ghana	Sécuritaire	Projet de renforcement de la sécurité aéroportuaire avec l'installation d'équipements de sécurité

Source : Oriental Consultants Global Co., Ltd., 18 janvier 2018, Documents d'introduction du CACAO, etc.

3.3.2 Situation générale de chaque pays et statut des principaux projets

Les informations mises à jour concernant les projets de l'ensemble des corridors et les projets individuels, obtenues à travers des recherches sur le Web et l'enquête par entretiens mise en œuvre auprès des agences gouvernementales et entreprises concernées réalisées dans le cadre de la présente étude, sont présentées ci-dessous.

(1) Burkina Faso

Les mouvements politiques, économiques et sociaux, ainsi que la situation des projets au Burkina Faso pendant et après la formulation du plan directeur du corridor, sont indiqués dans le Tableau 3.3.2. En 2018, le Burkina Faso rompt ses relations diplomatiques avec Taiwan et établit des relations diplomatiques avec la Chine, ce qui laisse pressentir à l'avenir un renforcement des liens avec la Chine sur le plan économique.

Tableau 3.3.2 Principaux événements et projets d'infrastructures au Burkina Faso (depuis 2010)

Année	Principaux événements		
	Politique / économie / société	Taux de croissance du PIB	Projets d'infrastructures
2010	• Élection présidentielle. Réélection du président Compaoré	5.3%	-
2011	• Réforme du gouvernement	6.6%	-
2013	• Réforme du gouvernement	5.7%	-
2014	• Les manifestations contre le projet de loi de référendum sur la révision de	4.3%	-

	la clause d'interdiction d'un troisième mandat présidentiel se transforment en émeutes, entraînant une dégradation de la sécurité publique. Le Président Compaoré annonce sa démission et se réfugie à l'étranger. Chute du régime Compaoré après 27 ans au pouvoir, et formation du gouvernement de transition de Kafando en décembre de la même année.		
2015	• Élection présidentielle / élections législatives, élection du président Kaboré	3.8%	-
2017	-	6.3%	<ul style="list-style-type: none"> • Achèvement du projet de la centrale photovoltaïque de 3 MW de Zatgouli • Signature par la JICA en août 2017 du contrat de l'aide financière non remboursable de 5,801 milliards de yens pour le « Projet d'amélioration de la rocade de Tansoba au sud-est de Ouagadougou »
2018	• Rupture des relations diplomatiques avec Taiwan, reprise des relations diplomatiques avec la Chine	—	• Achèvement du projet de la centrale solaire de 15 MW d'Essakane au sahel

Source : élaboré par l'équipe d'étude de la JICA

Le statut des projets vérifié à travers l'enquête par entretiens auprès des agences concernées sur le terrain mise en œuvre en février 2019 est détaillé dans le tableau ci-dessous.

Tableau 3.3.3 Statut des projets prioritaires au Burkina Faso (situation en mars 2019)

No.	Nom du Projet	Sous-projets composants	Statut	Autorités compétentes, etc.
1	Expansion de l'exploitation minière de la mine de Manganèse de Tambao en procédant à la réhabilitation et à la construction de la ligne de chemin de fer entre Tambao et Ouagadougou passant par Dori et Kaya	-	Négociations en cours avec des entreprises chinoises (financement et construction).	DGNET
2	Projets d'expansion de la production animale comprenant 1) le projet d'amélioration de services de base pour le bétail et les petits ruminants, 2) le projet de développement technique pour la production des cultures fourragères et les méthodes d'alimentation, et 3) le projet de développement d'une chaîne de valeur pour les produits animaux	-	Ceux-ci sont inclus dans le « Projet de soutien au développement du secteur de l'élevage » pour le Burkina Faso adopté en juillet 2017 par la Banque mondiale. Le coût total du projet est de 78,9 millions USD (dont 60 millions fournis par la Banque mondiale).	Site Web de la Banque mondiale
3	Projets d'amélioration des routes visant à mieux desservir les zones agricoles potentielles dans les zones intérieures	Amélioration de la route (R21) entre Banfora et Douna	Les travaux sont déjà terminés par le biais du financement du "Millennium Challenge Account" (Compte du Défi du Millénaire).	DGNET
		Amélioration de la route (N17) reliant	L'étude de faisabilité (E/F) est terminée par le biais du financement de la Banque	DGNET

		N5 et N16 (Guiba-Garango)	islamique de développement. Les entreprises de construction sont en cours de sélection.	
		Amélioration des routes (R9 et N29) reliant N16 et N17 pour fournir un meilleur accès à Bagrepole.	Les travaux sont en cours par le biais du financement de la Banque mondiale.	DGNET
4	Renforcement de la mise en œuvre de l'union douanière pour les produits sous-régionaux aux frontières nationales	-	Points de contrôle de Cinkanse en préparation entre l'UEMOA, les gouvernements togolais et burkinabè.	Site Web de l'UEMOA
			Partiellement inclus dans le « Projet de modernisation du secteur des transports et de facilitation du commerce sur le corridor de transport » adopté en janvier 2017 par la Banque mondiale. Le coût total du projet est de 25 millions USD (dont 20 millions fournis par la Banque mondiale).	Site Web de la Banque mondiale
5	Projet de construction et d'exploitation du port sec multimodal de Ouagadougou	-	Celui-ci avance avec la CCIBF en tant que chef de projet. 300 hectares de terrains et un coût total du projet de 78 milliards FCA (environ 15,6 milliards de yens) sont prévus. Il est prévu que L'E/F soit financée par la Banque africaine de développement (BAD) et démarre en avril 2019 (durée prévue jusqu'à son achèvement : 6 à 7 mois). L'E/F préliminaire dont le coût a été pris en charge par la CCIBF est déjà terminée. Le financement du projet fait actuellement l'objet de discussions entre la JICA et l'UEMOA. Le système de financement reste à déterminer, mais il est supposé qu'il impliquera un PPP ou un financement public (gouvernements étrangers, etc.)	La Chambre de commerce et de l'industrie du Burkina Faso (CCIBF)
6	Projet d'extension du port sec multimodal de Bobo-Dioulasso	-	Des extensions de 120 hectares sont prévues (le port sec actuel occupe une superficie de 19 hectares, et il sera agrandi progressivement par tranche de 20 hectares). La première extension sera financée par la BOAD et le secteur bancaire commercial burkinabè, et l'entreprise de construction est en cours de sélection.	La Chambre de commerce et de l'industrie du Burkina Faso (CCIBF)
7	Construction de la section sud (entre N1 et N4) du périphérique extérieur de Ouagadougou (rocade sud)	-	La BOAD finance le projet, et COGEB (entreprise burkinabè) et AGM s'occupent de la construction (en cours).	DGNET
8	Projets de construction d'une autoroute entre Ouagadougou et Koudougou et de l'autoroute entre Koudougou et Bobo-Dioulasso	Autoroute entre Ouagadougou et Koudougou	La CCIBF en est le chef de file, et des négociations sont en cours avec des entreprises chinoises (financement et construction)	DGNET

Source : élaboré par l'équipe d'étude de la JICA

(2) Côte d'Ivoire

Les mouvements politiques, économiques et sociaux, ainsi que la situation des projets en Côte d'Ivoire pendant et après la formulation du plan directeur du corridor, sont indiqués dans le Tableau 3.3.4. La Côte d'Ivoire a connu une période de turbulence économique due à la première guerre civile en Côte d'Ivoire des années 2000, et à la crise politique autour de l'élection présidentielle de 2010 (deuxième guerre civile ivoirienne). Cependant, ces dernières années, les décisions de remise à niveau /

d'élargissement des infrastructures s'accélèrent. Les exemples comprennent le démarrage des travaux d'extension du port d'Abidjan dans le cadre d'une aide de la Chine.

Tableau 3.3.4 Principaux événements et projets d'infrastructures en Côte d'Ivoire (depuis 2010)

Année	Principaux événements		
	Politique / économie / société	Taux de croissance du PIB	Projets d'infrastructures
2010	<ul style="list-style-type: none"> • Cérémonies d'investiture du président Ouattara et de M. Gbagbo 	2.0%	-
2011	<ul style="list-style-type: none"> • Le Conseil constitutionnel déclare l'élection du président Ouattara. Le président Ouattara prête à nouveau serment au cours d'une nouvelle cérémonie d'investiture. • Formation du gouvernement Soro IV • Tenue des premières élections législatives en 11 ans 	- 4.3%	-
2012	<ul style="list-style-type: none"> • Formation du gouvernement Ahoussou (mars) • Formation du gouvernement Duncan (novembre) 	10.7%	-
2015	<ul style="list-style-type: none"> • Élection présidentielle (réélection du président Ouattara, deuxième mandat à partir du mois de novembre de la même année) 	8.9%	<ul style="list-style-type: none"> • Libéralisation des services de manutention du port d'Abidjan • Démarrage par le Port Autonome d'Abidjan de travaux d'extension du port dans le cadre de financements chinois. Il est prévu de renforcer la capacité du port de 1,2 million EVP/an (en 2015) à 3 millions EVP/an (2020). Le coût du projet est de 1,2 milliard USD, financé à la hauteur de 85 % par le gouvernement chinois
2016	<ul style="list-style-type: none"> • Formation du gouvernement Duncan II • Promulgation de constitution de la Troisième République • Formulation du « PND 2016-2020 » • Taux de croissance du PIB 8,3 %. Toutefois, la morosité du marché international du cacao pèse sur les finances publiques • L'effondrement d'un pont de 250 m enjambant le fleuve Nzi, construit en 1910 a perturbé pendant plusieurs jours les liaisons ferroviaires entre la Côte d'Ivoire et le Burkina Faso 	8.0%	<ul style="list-style-type: none"> • Démarrage de la construction de la centrale électrique de 375 MW de Songon • Signature d'un contrat avec les chemins de fer nationaux italiens visant le développement de la liaison ferroviaire de 1 000 km reliant le port de San-Pédro en Côte d'Ivoire à Bamako, la capitale du Mali
2017	<ul style="list-style-type: none"> • Taux de croissance du PIB 7,8 % 	7.7%	<ul style="list-style-type: none"> • Achèvement du barrage hydroélectrique de Soubré (la Banque d'exportation et d'importation de Chine, Sinohydro Corp)

2018	<ul style="list-style-type: none"> Formation du gouvernement Gon Coulibaly II 	7.4% ³	-
2019	<ul style="list-style-type: none"> Titre exécutoire découlant d'une décision du gouvernement ivoirien pour le lancement de la première phase de la suppression progressive des droits de douane des produits européens dans le cadre d'un accord intérimaire de partenariat économique (APE) avec l'Union européenne (UE) Annonce du Centre de Promotion des Investissements en Côte d'Ivoire (CEPICI) selon laquelle les investissements en 2018 dans le pays ont atteint une somme record de 703 milliards FCFA (environ 133,6 milliards de yens, 1 FCFA = 0,19 yen environ), soit une augmentation de 50,8 % par rapport à l'année précédente 	—	<ul style="list-style-type: none"> Achèvement de l'agrandissement du canal de Vridi dans le cadre du projet d'extension du port d'Abidjan Projet de construction d'une usine d'eau potable à Abidjan en cours de réalisation par Veolia

Source : élaboré par l'équipe d'étude de la JICA

La Côte d'Ivoire n'a pas l'objet d'une étude sur le terrain. Les projets dont le statut a pu être d'une certaine manière vérifié par étude documentaire sont indiqués dans le tableau suivant. Une tendance consistant à avoir recours à des fonds chinois pour les aménagements portuaires est observée.

Tableau 3.3.5 Statut des projets prioritaires en Côte d'Ivoire (situation en mars 2019)

No.	Nom du Projet	Sous-projets composants	Statut	Autorités compétentes
1	Projet de construction d'un marché au bétail et d'un complexe d'abattoirs à Anyama	-	Le projet est mis en œuvre par le biais de fonds privés, et la mise à jour de l'E/F préliminaire a été réalisée par le Bureau National d'Études Techniques et de Développement (BNETD) (situation en mai 2016).	-
2	Projet d'établissement d'un parc industriel à Bonoua, Bouaké, Yamoussoukro et Korthogo	-	Mise en œuvre de l'E/F concernant Bonoua et Yamoussoukro. Le coût des travaux est estimé à 30 millions USD par développement de 50 ha. Il est prévu d'utiliser une concession (situation en mai 2016)	-
3	Projets de construction d'une ligne de chemin de fer de San-Pédro aux mines de minerai de fer dans la région de Tonkpi (Mt. Nimba, Mt. Klahoyo, et Mt. Gao)	Chemin de fer entre San-Pedro-Man	E/F en cours de réalisation. Le coût total est estimé à 1,456 milliard USD. Il est prévu d'utiliser une concession (situation en mai 2016)	-
4	Projet de construction et d'exploitation du port multimodal à Ferkessédougou	-	Il est prévu d'avoir recours à des fonds chinois.	-
5	Projets de construction d'une autoroute entre Yamoussoukro et Bouaké (y compris la rocade de Yamoussoukro et une partie du périphérique extérieur) et d'une autoroute entre Bouaké et Niakaramandougou	Autoroute entre Yamoussoukro et Bouaké	Le projet a démarré en novembre 2018. Le coût total du projet est estimé à 172 milliards FCFA.	-

Source : élaboré par l'équipe d'étude de la JICA

³ Prediction of AfDB (<https://www.afdb.org/en/countries/west-africa/cote-d%E2%80%99ivoire/cote-divoire-economic-outlook/>)

(3) Ghana

Les mouvements politiques, économiques et sociaux, ainsi que la situation des projets au Ghana pendant et après la formulation du plan directeur du corridor, sont indiqués dans le Tableau 3.3.6. Bien que le taux de croissance économique ait augmenté de 15% environ en 2011, soutenu par le démarrage de la production commerciale du pétrole, le pays s'est ensuite trouvé confronté à une baisse soudaine du cedi et à une forte inflation. Le Ghana a bénéficié en 2015 du programme de soutien financier du FMI et a mis en œuvre une politique d'austérité. Ces mesures se traduisent par un redressement de la situation financière. En ce qui concerne les projets d'infrastructures, outre une hausse de la part des projets énergétiques à commencer par le secteur pétrolier, une tendance à la mise en œuvre de projets d'aménagement / d'extension dans le secteur ferroviaire et portuaire est également observée.

Tableau 3.3.6 Principaux événements et projets d'infrastructures au Ghana (depuis 2010)

Année	Principaux événements		
	Politique / économie / société	Taux de croissance du PIB	Projets d'infrastructures
2011	<ul style="list-style-type: none"> Avec la production commerciale du pétrole qui a démarré en décembre 2010, le taux de croissance du PIB réel a atteint 15 % en 2011 	14.0%	-
2012	<ul style="list-style-type: none"> Décès du président Mills. Le vice-président Mahama est nommé président Élection présidentielle. Élection du président Mahama. Élections législatives. Le pays est confronté à une baisse soudaine du cedi et à une hausse de l'inflation 	9.3%	-
2013	-	7.3%	<ul style="list-style-type: none"> Participation de Mitsui & CO, Marubeni et MOL à l'affrètement d'unités flottantes de production, de stockage et de déchargement (FPSO) adaptées aux travaux en eau profonde pour le développement des champs TEN (Tweneboa, Enyenra and Ntomme), et conclusion d'un contrat de prêt
2014	<ul style="list-style-type: none"> Le taux de croissance du PIB réel en 2015 ralentit à 4 % 	2.9%	<ul style="list-style-type: none"> Achèvement du projet d'expansion de la centrale électrique de Takoradi T2 Achèvement de la première phase du projet de rénovation du port de Kumasi
2015	<ul style="list-style-type: none"> Le Ghana bénéficie du programme de soutien financier du FMI (960 millions USD, 3 ans). Le Ghana met en œuvre une politique d'austérité, mais la situation financière se détériore en raison de l'augmentation considérable des dépenses liées aux élections 	2.2%	-

2016	<ul style="list-style-type: none"> Élection présidentielle, élection du président Akufo-Addo, élections législatives, le parti de l'opposition retrouve le pouvoir 8 ans après l'avoir perdu 	3.4%	<ul style="list-style-type: none"> Chemin de fer : démarrage de l'E/F de la ligne de 340 km dans la partie ouest du pays Démarrage en mars 2016 des travaux d'agrandissement du Terminal 3 de l'aéroport international Kotoka d'Accra Lancement le 18 août 2016 de la production de pétrole dans les champs TEN avec 2 unités FPSO visant les champs pétroliers au large du Ghana La JICA accorde un prêt au développement de 100 millions USD pour la construction d'un pont de 520 m enjambant le fleuve Volta à Dofor Adidome (dans le cadre d'un projet de corridor)
2017	<ul style="list-style-type: none"> Le déficit courant se réduit à 4,5 % du PIB. Le solde primaire redevient positif pour la première fois en 15 ans, grâce à de mesures de contrôle des dépenses, et le déficit budgétaire se réduit également au niveau de 6,0 %. Taux de croissance du PIB 8,4 % 	8.1%	<ul style="list-style-type: none"> Système TI pour la gestion intégrée des données de commerce et de transport : lancement de l'enregistrement en ligne avec le guichet en ligne national (GUN) La société YPPL signe un contrat d'affrètement de FPSO d'une durée de 15 ans avec Eni Ghana Exploration and Production Ltd., filiale d'Eni SPA, une grande compagnie pétrolière italienne, et commence en mai 2017 la production pétrolière dans les domaines miniers d'Offshore Cape Three Points (OCTP) situés à environ 60 km au sud-ouest au large du Ghana Ghacem, cimentier ghanéen, lance en juin la construction d'un terminal à camion-toupie à Takoradi (1,2 million d'euros) Ghana Railway Development Authority (GRDA) signe un protocole d'entente avec la compagnie ferroviaire russe Geoservice Ltd. pour la construction d'une ligne de chemin de fer de 947 km reliant Accra à Paga Le gouvernement ghanéen signe avec la Chine un contrat de développement de projets énergétiques, y compris un projet hydroélectrique polyvalent à Pwalugu et la production solaire photovoltaïque, et de projets d'infrastructures (il est prévu de faire appel à la Banque de Développement de Chine pour le financement) Le gouvernement ghanéen signe un accord de 19 milliards USD avec la Chine. En échange de ces fonds, le Ghana fournira à la Chine une

			portion de ses réserves de bauxite (5 % maximum)
2018	-	6.2% ⁴	• Le groupe pétrolier italien, Eni, démarre la production de gaz dans les champs gaziers de Sankofa au large du Ghana
2019	-	—	• Il est prévu d'achever l'extension du port de Tema d'un coût de 1,5 milliard USD, en trois phases, menée par Meridian Port Services (une co-entreprise formée de GPHA, Bolloré, APM Terminals)

Source : élaboré par l'équipe d'étude de la JICA

Au Ghana, en ce qui concerne le statut de mise en œuvre des projets prioritaires qui s'inscrivent dans l'anneau de croissance en Afrique de l'Ouest, la mise en œuvre des projets est coordonnée et surveillée par le ministère de la Planification et la Commission de la planification du développement national du Ghana (NDPC). L'état d'avancement de chaque projet lors de la mise en œuvre de l'étude sur le terrain qui s'est déroulée en mars 2019 est reflété dans le tableau ci-dessous. De nombreux projets sont déjà terminés ou en cours, mais certains demeurent au stade de la conception.

Tableau 3.3.7 Statut des projets prioritaires au Ghana (situation en mars 2019)

No.	Nom du Projet	Sous-projets composants	Statut	Autorités compétentes
1	Programmes de développement d'une zone de clusters agricoles ou rassemblement d'exploitations dans le nord (le cluster Tamale-Mamprusi, le cluster Atebubu-Gonja Est, et le cluster Gonja Kintampo et Bole-Tain)	Développement de l'infrastructure d'irrigation pour la production agricole destinée à l'exportation et à l'industrie agroalimentaire à Tamne, phase I. région du Haut Ghana oriental	En cours de réalisation	Ministère de l'Alimentation et de l'Agriculture
		Construction de l'infrastructure d'irrigation pour la production agricole destinée à l'exportation et l'industrie agroalimentaire à Tamne, Phase II. Garu, région du Haut Ghana oriental	À mettre en œuvre	Ministère de l'Alimentation et de l'Agriculture
		Construction, finition et maintenance de l'infrastructure d'irrigation pour la production agricole axée sur l'exportation et l'industrie agroalimentaire à Kiape, Mandari et Bole, dans la région du Nord.	Achevé (payé par le développement des exportations et le fonds d'investissement agricole)	Ministère de l'Alimentation et de l'Agriculture
2	Projet d'établissement du parc industriel de Prampram		Le projet en PPP démarre en 2017 sous un autre nom.	Ministère du Commerce et de l'Industrie
3	Projet d'établissement du parc industriel de Tamale		Documentation en cours de préparation en vue de la mise en œuvre du projet.	Ministère du Commerce et de l'Industrie
4	Projet d'établissement du parc technologique d'Ashanti à Ejisu		À mettre en œuvre	Ministère du Commerce et de l'Industrie et Ghana Free Zone Authority (GFZA)
5	Promotion des investissements pour les secteurs économiques visant les marchés sous-régionaux		En cours de réalisation	Ministère de Commerce et de l'Industrie et Centre de promotion de

⁴ Prediction of AfDB (<https://www.afdb.org/en/countries/west-africa/cote-d%E2%80%99ivoire/cote-divoire-economic-outlook/>)

				l'investissement au Ghana
		Awgu-Wa (352 km)		Ministère des Routes et des Autoroutes, Autorité routière du Ghana
		1. Wa-Walewale	En cours	Ministère des Routes et des Autoroutes, Autorité routière du Ghana
		2. Mise à niveau de Walewale-Gambag (km 27-38)	Achevé	Ministère des Routes et des Autoroutes, Autorité routière du Ghana
		3. Walewale -Gambaga-Nakpanduri (km 4-26)	En cours	Ministère des Routes et des Autoroutes, Autorité routière du Ghana
		4. Construction de deux (2) ponts à Kulun et Ambalala	En cours	Ministère des Routes et des Autoroutes, Autorité routière du Ghana
		5. Nalerigu-Nakpanduri (km 0-25,8) et Bende-Bunkrugu (km 0-16,2) à mettre à niveau	À mettre en œuvre	Ministère des Routes et des Autoroutes, Autorité routière du Ghana
		Navrongo-Fian (184 km)		Ministère des Routes et des Autoroutes, Autorité routière du Ghana
		1. Mise à niveau de la route Fian-Wahabu	Achevé	Ministère des Routes et des Autoroutes, Autorité routière du Ghana
		2. Construction d'un (1) pont à Sissilli	En cours	Ministère des Routes et des Autoroutes, Autorité routière du Ghana
		Navrongo-Banu (64 km)		Ministère des Routes et des Autoroutes, Autorité routière du Ghana
		1. Route Navrongo-Chuchuliga	En cours	Ministère des Routes et des Autoroutes, Autorité routière du Ghana
		2. Route Navrongo-Naga (km 2,7-42,2)	Phase d'approvisionnement	Ministère des Routes et des Autoroutes, Autorité routière du Ghana
		Tamale-Makango (140,60)		Ministère des Routes et des Autoroutes, Autorité routière du Ghana
		1. Mise à niveau de la route Tamale-Salage (km 51-113,4)	En cours	
		2. Réhabilitation de la route Tamale-Salaga-Makango	En cours	
		Yeji-Kintampo (77 km)		Ministère des Routes et des Autoroutes, Autorité routière du Ghana
		1. Mise à niveau de la route Prang-Kintampo (km 10-21)	En cours	
		2. Mise à niveau de la route Prang-Kintampo (km 21-31)	En cours	
		3. Mise à niveau de la route Prang-Kintampo (km 36-66)	En cours	
		Salaga-Bimbilla (76 km)	Phase d'approvisionnement	Ministère des Routes et des Autoroutes, Autorité routière du Ghana
		Techiman-Agordeke	À mettre en œuvre	Ministère des Routes et des Autoroutes, Autorité routière du Ghana
		Kpando-Torkor-Golokwata (21,5 km)	À mettre en œuvre	Ministère des Routes et des Autoroutes, Autorité routière du Ghana
		Berukum-Banda Nkwanta (140 km)		Ministère des Routes et des Autoroutes, Autorité routière du Ghana

6

Projets d'amélioration des routes interrégionales et régionales pour fournir un meilleur accès aux zones ayant un potentiel agricole à partir du corridor central

		1. Mise à niveau de la route Jema Nkwanta-Nkoranza	En cours	
		2. Mise à niveau de la route Berkum-Seikwa (km 0-36)	En cours	
		3. Mise à niveau de la route Menji-Bui (km 30-43)	En cours	
		4. Mise à niveau de la route Odumase-Seikwa Nkwanta	Phase d'approvisionnement	
		Bolgatanga-Bawku -Polimakum (116,1 km)	En cours	Ministère des Routes et des Autoroutes, Autorité routière du Ghana
		Lawra-Navrongo (222 km)		Ministère des Routes et des Autoroutes, Autorité routière du Ghana
		1. Reconstruction partielle de la route Navrongo-Chuchuliga-Tumu	En cours	
		2. Mise à niveau de la route Tumu-Han-Lawra	En cours	
		3. Mise à niveau de la route Tumu-Sissili	En cours	
7	Projet de construction du gazoduc Aboade -Tema (Construction du pipeline entre Takoradi et Tema : 250 km)		Achèvement de l'étude sur le terrain	Ghana Gas, ministère de l'Énergie
8	Projet de développement d'une ligne d'interconnexion de 330 kV (Prestae-Côte d'Ivoire)		En attente	Ministère de l'Énergie, Electricity Company of Ghana Limited (ECG)
9	Projet d'expansion de l'usine de traitement des eaux au niveau du barrage de Weija pour le Grand Accra		Achèvement de l'E/F préliminaire. Les actions vers l'approbation du gouvernement / de l'Assemblée nationale sont incomplètes.	Ghana Water Company Limited (GWCL), ministère de l'Assainissement et des Ressources en Eau
10	Projet d'expansion de l'usine de traitement des eaux au niveau du barrage de Barakese pour le Grand Kumasi		Contrat conclu en 2012. Malgré l'obtention de l'approbation du gouvernement et de l'Assemblée nationale, il manque la signature du ministère des Finances.	Ghana Water Company Limited (GWCL), ministère de l'Assainissement et des Ressources en Eau
11	Projet d'approvisionnement en eau de Tamale		La proposition de projet est rédigée. Le protocole d'entente est en cours de préparation par le gouvernement.	Ghana Water Company Limited (GWCL), ministère de l'Assainissement et des Ressources en Eau
12	Renforcement de la mise en œuvre de l'union douanière pour les produits sous-régionaux aux frontières nationales			Ghana Revenue Authority (GRA) - le service des impôts du Ghana, ministère des Finances, NFC
13	Projet de planification principale du transport urbain pour le Grand Accra		Achevé	Ministère des Transports
14	Projet de construction d'une autoroute est-ouest dans le Grand Accra (100 km)		En cours de présentation	Ministère des Routes et des Autoroutes
15	Projet de construction d'une autoroute entre Tema et Prampram (16 km)		En cours de présentation	Ministère des Routes et des Autoroutes
16	Projet de construction de la ligne de chemin de fer Tema-Akosombo		Achevé à la hauteur de 22 %	Ministère du Développement ferroviaire, Ghana Railway Development Authority (GRDA)
17	Projet de construction du Port de Debre sur le lac Volta	Projet d'élimination / de dragage des hauts-fonds de Debre	Absence de mise en œuvre (absence de mise en œuvre de l'étude détaillée, coût du dragage des hauts-fonds)	Ministère des transports, Volta Lake Transport Company, Ghana Shippers Authority

18	Projet de réhabilitation de la section port de Tema-Boakra des chemins de fer orientaux		Investissements privés en cours d'approvisionnement	Ministère du Développement ferroviaire, Ghana Railway Development Authority (GRDA)
19	Projet de réhabilitation de la section Takoradi-Awaso des chemins de fer occidentaux	Construction de Kojokrom-Eshiem	Achevé à la hauteur de 40 %	Ministère du Développement ferroviaire, Ghana Railway Corporation
		Construction de Eshiem-Manso	0 %	Ministère du Développement ferroviaire, Ghana Railway Corporation
20	Projet de construction Awaso – Nyinahin		À l'étude	Ministère du Développement ferroviaire
21	Projet de construction de la section nord-est du périphérique extérieur du Grand Kumasi (25 km)		En cours de présentation	Ministère des Routes et des Autoroutes
22	Projet de construction d'une voie rapide à 4 voies de la route nationale No. 6 (Rocades de Juaso, Yawkwei et Konongo, 15 km)		En cours de présentation	Ministère des Routes et des Autoroutes
23	Projet de renforcement de la sécurité aéroportuaire avec l'installation d'équipements de sécurité	1. Installation de l'équipement du système d'atterrissage aux instruments (ILS) à Kumasi pour améliorer les services de navigation.	Achevé	Ministère de l'Aviation
		2. Projet ADS-C / CPDLC (système de surveillance / communications par liaison de données pour le trafic océanique).	Achevé	Ministère de l'Aviation
		3. Mise à niveau des communications ATC dans les aéroports régionaux.	Achevé	Ministère de l'Aviation
		4. Installation d'un nouveau système radio HF pour Accra.	Achevé	Ministère de l'Aviation
		5. Mise à niveau du système ATM à KIA.	Achevé	Ministère de l'Aviation
		6. Installation d'un nouveau réseau VSAT.	Achevé	Ministère de l'Aviation
		7. Installation de l'équipement ILS à l'aéroport de Tamale.	Achevé	Ministère de l'Aviation
		8. Construction d'un centre ANS moderne pour fournir des équipements et bureaux de pointe pour les contrôleurs et ingénieurs.	Achevé à la hauteur de 55 %	Ministère de l'Aviation
		9. Programme de contrôle de la sécurité de Catégorie I de la Federal Aviation Administration (FAA), États-Unis	En cours de réalisation	Ministère de l'Aviation
		10 Déploiement de Ghana Civil Aviation Authority (GCAA)	En cours de réalisation	Ministère de l'Aviation

Source : documents du ministère ghanéen de la Planification

(4)Togo

Les mouvements politiques, économiques et sociaux, ainsi que la situation des projets au Togo pendant et après la formulation du plan directeur du corridor, sont indiqués dans le Tableau 3.3.8. À l'instar d'autres pays subsahariens, la dégradation de la situation financière devient problématique. D'autre part, le terminal à conteneurs de Lomé dans le port de Lomé a été inauguré en 2015, et la création d'une base en tant que pôle logistique, tirant profit du bon accès avec le Nigéria, le Ghana et la Côte d'Ivoire est également en cours.

Tableau 3.3.8 Principaux événements et projets d'infrastructures au Togo (depuis 2010)

Année	Principaux événements		
	Politique / économie / société	Taux de croissance du PIB	Projets d'infrastructures
2010	• Formation du gouvernement Houngbo II	6.0%	-
2012	• Inauguration du gouvernement Ahoomey-Zunu • Taux de croissance aux alentours de 5 % depuis 2012	6.5%	-
2013	• Élections législatives	6.1%	-
2015	• Élection présidentielle (réélection du président Faure Gnassingbé, troisième mandat à partir du mois de mai de la même année) • Inauguration du gouvernement de Komi Klassou	5.7%	• Ouverture du terminal à conteneurs de Lomé dans le port de Lomé
2017	• La dette publique atteint 77,3 % du PIB, et la réduction des déficits et de la dette publique constitue un défi	4.4%	-
2018	• La Banque asiatique d'investissement dans les infrastructures (BAII) approuve l'adhésion du Togo	4.7% ⁵	• Mise en œuvre au deuxième semestre de 2018 de l'étude préparatoire / formulation de projet visant la construction de la rocade de Sokodé (JICA, aide financière non remboursable)
Après 2019		—	• Une étude préparatoire de la JICA concernant la construction d'une route de contournement de Sokodé est prévue (subvention)

Source : élaboré par l'équipe d'étude de la JICA

Le Togo n'a pas fait l'objet d'une étude sur le terrain. Les projets dont le statut a pu être d'une certaine manière vérifié par étude documentaire sont indiqués dans le tableau suivant. Outre le soutien actif à la composition du projet fourni par la BAD, des projets hydroélectriques et de barrages sont également mis en œuvre par des entreprises chinoises.

Tableau 3.3.9 Statut des projets prioritaires au Togo (situation en mars 2019)

No.	Nom du Projet	Composition Sous-projet	Statut	Autorités compétentes
1	Projet de soutien de développement pour les agropôles de Kara, Oti et Mono (développement des ressources en eau et centre logistique)	Projet de transformation agroalimentaire	Approuvé par la BAD, il est prévu que ce projet démarre en juillet 2019. Outre la BAD et le gouvernement togolais, des investissements privés sont également engagés.	-
		Projet pilote de l'agropôle de Kara	Sur le coût total de 64 milliards FCFA, il est prévu que 27 milliards CFA soient offerts par l'ONG Saemaul Globalization Foundation.	
2	Projet de construction du barrage et de la centrale hydroélectrique d'Adjarala	-	Ce projet est en cours par le biais de l'entreprise chinoise Sinohydro Africa. Le coût total	-

⁵ Prediction of AfDB (<https://www.afdb.org/en/countries/west-africa/cote-d%E2%80%99ivoire/cote-divoire-economic-outlook/>)

			du projet est de 266 milliards FCFA.	
3	Projet de construction des sections du Grand Lomé de l'autoroute Abidjan-Lagos	-	La mise en œuvre de l'E/F sur les impacts, socioéconomiques est prévue avec une aide financière de la BAD. Le coût total est estimé à 2 milliards USD.	-
4	Promotion de l'investissement pour la réactivation de la mine de minerai de fer et la construction d'une ligne de chemin de fer entre Lomé et Kabou (410 km)	-	Attente de la participation des opérateurs privés (situation en octobre 2015)	-
5	Construction de la rocade de Sokodé dans le cadre de la route de haut niveau à 4 voies (10 km)	-	Projet de soutien de la JICA (aide financière non remboursable)	-

Source: bureau présidentiel

3.4 Situation de l'aide des autres donateurs et bailleurs de fonds

3.4.1 Situation de l'aide des autres donateurs et bailleurs de fonds

Les informations, y compris la politique de l'aide des autres donateurs et bailleurs de fonds dans les trois corridors prioritaires ciblés ici, une description sommaire des projets connexes (en cours de réalisation et prévus), etc. ont été organisées.

(1) Politique de l'aide des donateurs et bailleurs de fonds

(a) La Banque mondiale

Le Groupe de la Banque mondiale déploie des efforts mettant l'accent sur la croissance économique et la réduction de la pauvreté en Afrique, la diversification économique, ou encore un nouveau cadre de développement global, dont les domaines prioritaires sont l'« amélioration de productivité agricole », la « garantie des ressources énergétiques », l'« intégration régionale », l'« urbanisation », et le « développement des jeunes en tant que ressources humaines de qualité ». Eu égard de l'amélioration de la productivité agricole, sa politique favorise l'aide technique et l'aide financière aux petits agriculteurs, les investissements dans l'agro-industrie, la gestion des ressources hydriques, et l'agriculture respectueuse du climat. Pour ce qui est de l'énergie, elle met l'accent sur l'approvisionnement énergétique à faible coût, stable et pérenne, ainsi que l'adaptation au changement climatique et la prévention des catastrophes. En ce qui concerne l'urbanisation, elle insiste sur la gestion de l'eau, de l'assainissement, du transport, du logement, de l'autorité et de la gouvernance dans le but d'améliorer la productivité et les revenus par le biais de l'urbanisation. S'agissant du développement des jeunes, son approche soutient l'amélioration des compétences techniques des jeunes afin de combler le fossé entre les besoins en matière d'emploi et les ressources humaines disponibles.

(b) Le Programme des Nations Unies pour le développement (PNUD)

Le PNUD est l'organisme d'aide au développement des Nations Unies contribuant à éradiquer la pauvreté, corriger les inégalités, et assurer un développement durable. Le « plan stratégique 2018-2021 du PNUD » présente les orientations visant à éradiquer l'extrême pauvreté, corriger les inégalités, et soutenir les efforts pour atteindre les ODD, proposant pour y parvenir six domaines d'intervention :

l'éradication de la pauvreté, la maintenance du système national, le renforcement des capacités à réagir en cas de crise que ce soit un sinistre ou un conflit, la préservation de l'environnement, la dissémination des énergies propres, et l'égalité des genres. Ce plan stratégique apporte une solution globale pour atteindre les ODD en combinant les recommandations politiques, le soutien technique, les financements, les programmes d'aide adaptés à la situation de chaque pays. Les domaines dans lesquels le PNUD met particulièrement l'accent en Afrique sont le « développement durable », la « gouvernance démocratique et la consolidation de la paix », et la « résilience au changement climatique et aux sinistres ».

En tant qu'effort pour la région des corridors, le « Rapport sur le développement humain - Région du nord du Ghana (NG-HDR) » a été présenté en 2018, et des recommandations sont émises visant l'analyse des facteurs faisant obstacle au développement dans la région intérieure qu'est le nord du Ghana, ainsi que le développement. Outre la promotion des investissements visant l'amélioration du développement social, l'urbanisation pérenne, l'aménagement des infrastructures, l'utilisation efficiente de l'environnement et des ressources, etc., ce rapport fait mention du manque de données servant à mesurer les défis auxquels est confronté le nord du Ghana et les effets des efforts entrepris, et, en ce qui concerne les piliers des propositions, il est recommandé de surmonter ces défis en ayant recours à une approche innovante. Par exemple, il est possible d'élucider la situation de la déforestation, de l'exploitation minière illégale, et de l'utilisation des terres, à l'aide de données satellitaires. En outre, en intégrant les données du recensement national et de l'enquête sur le niveau de vie, il devrait être possible d'élaborer des cartes de la pauvreté au niveau des districts.

(c) La Société financière internationale (IFC)

L'IFC, membre du Groupe de la Banque mondiale, est un organisme international de développement dédié au secteur privé dans les pays en développement. Le but de l'IFC est d'ouvrir des perspectives de prospérité en accroissant la productivité des entreprises, établissant l'accès à de plus grands marchés, élargissant l'inclusion financière et l'inclusion sociale, et limitant les conflits. Les secteurs d'investissement prioritaires de l'IFC pour le développement de l'Afrique subsaharienne sont l'agriculture, l'électricité, la création d'emploi, la santé et l'hygiène, l'éducation, et les marchés financiers, et un soutien est mis en œuvre en collaboration avec les autres membres du Groupe de la Banque mondiale. Par ailleurs, l'IFC met en avant en tant que questions prioritaires la réduction du fossé de l'infrastructure, l'aide à la construction d'une industrie productive, et la promotion d'une approche commerciale globale.

(d) La Banque africaine de développement (BAD)

Le Groupe de la Banque africaine de développement a lancé une nouvelle politique sur la base d'une stratégie décennale annoncée en septembre 2015, à l'occasion du discours inaugural de son président Akinwumi Adesina. Cette politique, dénommée les « High five », est composée des cinq priorités de développement auxquelles s'attachera la Banque africaine de développement. Ces cinq grandes priorités sont les suivantes : 1) éclairer et fournir de l'énergie à l'Afrique, 2) nourrir l'Afrique, 3) industrialiser l'Afrique, 4) intégrer l'Afrique, et 5) améliorer la qualité de vie des Africains. Ces cinq domaines d'intervention prioritaires étant indispensables pour la transformation de l'existence des populations africaines et cadrant avec le programme des Nations Unies relatif aux Objectifs de

développement durable (ODD), ils sont considérés comme extrêmement importants par la Banque africaine de développement.

(e) La Banque européenne d'investissement (BEI)

La BEI investit en Afrique subsaharienne dans une variété de projets allant de petits projets tels que les prêts aux petites entreprises / innovateurs d'institutions de microfinance aux grands projets d'infrastructures. En ce qui concerne les activités de la BEI en Afrique, l'UE et les pays membres de celle-ci ont pour objectif de soutenir le développement économique durable en améliorant l'existence des populations et en créant des opportunités pour les entreprises, conformément au principe directeur qui constitue les orientations de la coopération avec les pays en développement, au « consensus de l'Europe concernant le développement » montrant les stratégies pour atteindre les objectifs de développement durable (ODD), et aux ODD.

Tableau 3.4.1 Exemple de projets dans lesquels la BEI est impliquée : centrales solaires PV (80 MW) développées par Eldosol Energy et Radiant Energy

Projet	Nouvelle construction de deux centrales solaires (Eldosol Energy, Radiant Energy)
Emplacement	À proximité d'Eldoret, Kenya
Capacité de production d'électricité	Eldosol Energy : 40 MW, Radiant Energy : 40 MW
Montant	Total : 151,180 millions USD (ventilation : Eldosol Energy : 75,59 millions USD, Radiant Energy : 75,59 millions USD)
Méthode de financement	Total : 151,180 millions USD Ventilation <ul style="list-style-type: none"> · Investissement : 49,19 millions USD (répartition de l'investissement : Frontier Capital Management 25 %, Paramount Bank 25 %, Interpro International 25 %, Groupe CDC 25 %) · Prêt : 101,990 millions USD (BEI : 51 millions USD, FMO : 51 millions USD)
Date d'élaboration	Le 14 février 2019

Source : élaboré par l'équipe d'étude de la JICA sur la base d'informations d'IJGlobal (<https://ijglobal.com/>)

(f) La Banque islamique de développement (BID)

L'Afrique subsaharienne est la deuxième région la plus peuplée des quatre régions dans lesquelles œuvre la BID, et 21,7 milliards USD du montant total des investissements du Groupe de la Banque islamique de développement depuis sa création jusqu'à la fin du troisième trimestre 2017 (130,8 milliards USD) ont été consacrés à l'Afrique subsaharienne, la plus grande partie ayant été investie dans le secteur des transports⁶. La BID relève, en tant que défis qui se posent en Afrique subsaharienne, l'important fossé de l'infrastructure, la sévérité de l'environnement de l'investissement et du cadre réglementaire, ainsi que la vulnérabilité de la gouvernance et des capacités institutionnelles. En tant que solutions aux défis à court terme, la priorité est donnée au maintien de la croissance économique, au renforcement de la stabilité budgétaire, à la sécurité alimentaire, au développement du secteur agricole, et à l'amélioration du taux de chômage des jeunes. En outre, en ce qui concerne les défis à moyen et long terme, l'importance du développement du capital humain, et non seulement celui des infrastructures, est mise en évidence.

⁶Extrait du site officiel de la BID (<https://www.isdb.org/region/sub-saharan-africa>)

Tableau 3.4.2 Exemple de projets dans lesquels la BID est impliquée : ligne de transport (692 KM) Togo-Bénin

Projet	Nouvelle construction d'une ligne de transport de 692 km reliant le Togo au Bénin (du côté togolais : 345 km de Atakpame, Kara, Dapaong à Mango, côté béninois : 347 km de Djiougou, Natitingou, Parakou, N'Dali, à Bembereke)
Montant	À déterminer
Méthode de financement	Total : à déterminer Ventilation : <ul style="list-style-type: none"> • Investissement : à déterminer • Prêt : à déterminer (la BID est en cours de pourparlers avec le gouvernement togolais)

Source : élaboré par l'équipe d'étude de la JICA sur la base d'informations d'IJGlobal (<https://ijglobal.com/>)

(g) La Banque de développement de l'Afrique australe (DBSA)

La DBSA est une institution financière gouvernementale établie en 1983, qui fournit principalement des prêts et investissements pour des projets de développement d'infrastructures destinés aux pays membres de la Communauté de développement d'Afrique australe (SADC) (Afrique du Sud et d'autres pays). La DBSA fournit au gouvernement d'Afrique du Sud et aux gouvernements des autres pays un soutien au renforcement des compétences et capacités nécessaires pour promouvoir des programmes d'infrastructures dans les secteurs prioritaires tels que l'éducation, la santé et le logement, et des projets autonomes (par exemple : eau, route, électricité, etc.)

(h) La Banque ouest-africaine de développement (BOAD)

La BOAD est une institution financière régionale créée en 1973 dans le but de soutenir les projets de développement dans les huit pays de l'Union économique et monétaire ouest-africaine (UEMOA) (Bénin, Burkina Faso, Côte d'Ivoire, Guinée-Bissau, Mali, Niger, Sénégal, Togo). Les principaux secteurs dans lesquels elle fournit des services financiers tels que des prêts et des garanties à court, moyen et long terme sont 1) le développement agricole et la sécurité alimentaire, 2) les infrastructures de base (le transport, les télécommunications, les aéroports, les ports, l'électricité), 3) l'industrie des services (l'hôtellerie, les transports, etc.).

Tableau 3.4.3 Exemple de projets dans lesquels la BOAD est impliquée : centrale hydroélectrique (44 MW) de Singrobo

Projet	Nouvelle construction de la centrale hydroélectrique de Singrobo
Emplacement	Côte d'Ivoire
Capacité de production d'électricité	44 MW
Forme du projet	Fonds commun de créances (FCC) : Ivoire Hydro Energy (IHE)
Montant	Total : 354,53 millions USD
Méthode de financement	Total : 354,53 millions USD Ventilation <ul style="list-style-type: none"> • Investissement : 46,06 millions USD (répartition de l'investissement : Africa Finance Corporation 52 %, FMO 24 %, Ivoire Hydro Energy 24 %) • Prêt : 308,67 millions USD (BAD : 56,25 millions USD, BOAD : 28,12 millions USD, Fonds OPEP pour le développement international (OFID) : 28,12 millions USD, DEG : 28,13 millions USD, IFC : 168,05 millions USD)
Date d'élaboration	11 mars 2019

Source : élaboré par l'équipe d'étude de la JICA sur la base d'informations d'IJGlobal (<https://ijglobal.com/>)

(i) Banque du commerce et du développement de l'Afrique orientale et australe (TDB)

La TDB, anciennement la PTA Bank, est une institution financière multilatérale de développement fondée sur des traités, dotée d'un actif de plus de 5,6 milliards de dollars américains. La Banque a pour mandat de promouvoir le commerce, l'intégration économique régionale et le développement durable, par le biais du financement du commerce, du financement de projets et d'infrastructures, de la gestion d'actifs et des services de conseil aux entreprises. Le siège est situé à Bujumbura au Burundi et l'équipe de direction est basée à Nairobi, au Kenya. La TDB comprend 20 membres régionaux membres du COMESA, de l'EAC ou de la SADC: Burundi, Union des Comores, République démocratique du Congo, Djibouti, Égypte, Érythrée, Royaume d'Eswatini, Éthiopie, Kenya, Madagascar, Malawi, Maurice, Mozambique, Rwanda, Seychelles, Somalie, Soudan, Soudan du Sud, Tanzanie, Ouganda, Zambie, Zimbabwe, 2 membres non régionaux: Banque de développement du Bélarus et Banque populaire de Chine, et 13 membres institutionnels, dont la Banque africaine de développement.

(j) Banque de développement de l'Afrique de l'Est (EADB)

EADB a été créée en 1967 en vertu du traité de coopération est-africaine et a son siège à Kampala, en Ouganda. La tâche principale consiste à fournir une large gamme de services financiers contribuant au développement socio-économique et à l'intégration régionale dans les pays membres. Actuellement, des pays de la Communauté de l'Afrique de l'Est (CAE) tels que le Kenya, l'Ouganda, la Tanzanie, le Rwanda et d'autres institutions financières de développement et institutions financières commerciales sont financés. EADB est spécialisée dans les investissements et les prêts aux PME du secteur industriel, des services et de l'agriculture, ainsi que dans le développement d'infrastructures transfrontalières, etc.

(2) Politique de soutien aux communautés et initiatives locales

(a) La Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO)

La CEDEAO est une organisation sous-régionale créée en 1975, promouvant l'intégration économique régionale en Afrique de l'Ouest. 15 pays d'Afrique de l'Ouest en sont États membres (Bénin, Burkina Faso, Cabo Verde, Côte d'Ivoire, Gambie, Gambie, Guinée, Guinée Bissau, Libéria, Mali, Niger, Nigéria, Sénégal, Sierra Leone et Togo). Les sujets prioritaires de La CEDEAO sont liés à l'intégration économique régionale des questions industrielles, des transports, des communications, de l'énergie, de l'agriculture, des ressources naturelles, du commerce, des questions financières et financières, ainsi que des questions sociales et culturelles, en particulier dans le domaine de la paix et de la sécurité.

(b) Communauté d'Afrique de l'Est (CAE)

La CAE est une organisation intergouvernementale régionale créée en 2001. Elle compte actuellement six États partenaires: les républiques du Burundi, du Kenya, du Rwanda, du Sud-Soudan, de la Tanzanie et de l'Ouganda. Son siège est à Arusha (Tanzanie). Le processus d'intégration régionale bat son plein, comme en témoignent les progrès encourageants de l'union douanière de l'Afrique de l'Est, la création du marché commun en 2010 et la mise en œuvre du protocole sur l'Union monétaire de l'Afrique de l'Est.

(c) Le Nouveau Partenariat pour le Développement de l'Afrique (NEPAD)

Le NEPAD, une initiative pour le développement de l'Afrique par l'Afrique elle-même, a été adopté en juillet 2001 lors du sommet de l'Union africaine (UA), et reconnaît, comme l'un des préalables du développement, la promotion de la coopération régionale pour la paix et la sécurité, la démocratie et la gouvernance politique et économique, l'expansion du marché et le renforcement de la compétitivité. Il met l'accent sur la « gouvernance des ressources naturelles et la sécurité alimentaire », l'« intégration régionale, les infrastructures et le commerce », l'« industrialisation, la science et la technologie, et l'innovation », et la « formation des ressources humaines » en tant que domaines prioritaires spécifiques. Son objectif est d'élargir l'accès au marché en assurant des fonds, en diversifiant la production, et en encourageant les exportations par le biais de la réduction de la dette, de l'APD, et d'investissements privés, en tant que ressources de développement.

(3) Politique de soutien pour les autres pays

(a) La France

L'Agence française de développement (AFD) est un organisme d'exécution de l'aide publique au développement (APD) qui relève de trois ministères - le ministère des Affaires étrangères, le ministère de l'Économie et des Finances, et le ministère de l'Intérieur - et fonctionne en tant que banque de développement. S'agissant des activités de l'AFD, étant donné qu'il s'agit de pays géographiquement proches, et pour certains d'anciennes colonies, une grande importance est accordée en particulier à l'Afrique, avec 60 % du budget alloué à l'Afrique subsaharienne. Les priorités en Afrique sont : l'« emploi et les solutions aux problèmes des jeunes », l'« élaboration de régions et villes pérennes », l'« élargissement de l'accès aux énergies propres et compétitives », l'« amélioration de la gouvernance sociale », et les « contributions en tant que banque pour la création d'innovations en Afrique ».

(b) La Chine

Dans le cadre du renforcement de son soutien à l'Afrique et de ses relations avec le continent africain, la Chine organise tous les trois ans depuis 2000, alternativement en Chine et en Afrique, le « Forum sur la Coopération Sino-Africaine ». Lors du dernier forum qui s'est tenu à Pékin en septembre 2018, le gouvernement chinois a annoncé une aide pour l'Afrique d'un montant de 60 milliards USD environ, dont 15 milliards USD sous forme de dons, ainsi qu'un allègement de la dette pour certains pays. En outre, il a présenté huit initiatives majeures pour les trois années à venir, et apportera sa coopération pour : (1) la promotion industrielle, (2) l'interconnexion des infrastructures, (3) la facilitation du commerce, (4) le développement vert, (5) le renforcement des capacités humaines, (6) la santé et l'hygiène, (7) les échanges humains et culturels (8) le pays et la sécurité. S'agissant du Kenya et des autres pays à proximité du corridor nord, le gouvernement chinois met en œuvre une aide stratégique par le biais d'infrastructures pour qu'ils fassent partie de l'initiative « une ceinture, une route (la nouvelle route de la soie) » poursuivie par la Chine. En 2017, un accord de 150 millions de rands dans l'exploration de la bauxite, dans le but d'explorer les ressources minières en Afrique de l'Ouest, a été conclu entre le Ghana et la Chine, et, en mars 2018, la CEDEAO a signé avec la Chine un accord pour la construction de son siège au Nigéria d'un coût d'environ 31,6 millions USD⁷.

⁷Voir <https://www.businessinsider.co.za/here-are-150-million-rand-projects-in-africa-funded-by-china-2018-9>.

Tableau 3.4.4 Situation des investissements / des prêts de chacun des organismes chinois dans les projets de chaque pays des corridors (y compris les projets en cours de planification)

Nom de l'organisme		Projet cible de l'investissement / du prêt
Prêt	Banque d'Exportation et d'Importation de Chine	<ul style="list-style-type: none"> • Chemin de fer à écartement standard au Kenya, phase 1 (609 km) (Kenya) • Chemin de fer à écartement standard au Kenya, phase 2A (120 km) (Kenya) • Ligne de transport d'électricité Garissa-Isiolo (285 km) (Kenya) • Mise à niveau du réseau de transport d'électricité de Nairobi (Kenya) • Autoroute Kibwezi-Mutomo-Kitui (472 km), phase 1 (Kenya) • Centrale hydroélectrique de Karuma (600 MW) en PPP (Ouganda) • Centrale hydroélectrique d'Isimba Falls (183,2 MW) (Ouganda) • Coral South FLNG (Mozambique) • Centrale hydroélectrique d'Adjarala (147 MW) (Bénin, Togo)
	Bank of China Limited	<ul style="list-style-type: none"> • Coral South FLNG (Mozambique) • Offshore Cape Three Points (OCTP), phase 1 (Ghana) • Extension du port de Tema (Ghana) • Installation supplémentaire de KPLC 2015 (Kenya)
Investissement	China National Petroleum Corporation (CNPC)	<ul style="list-style-type: none"> • Mamba LNG (Mozambique) • Coral South FLNG (Mozambique)
	China Machinery Engineering Corporation	<ul style="list-style-type: none"> • Acquisition d'une participation de 60 % dans la centrale à charbon de Ncondezi (300 MW) et dans la mine de charbon de Ncondezi (Mozambique)
	Power Construction Corporation of China	<ul style="list-style-type: none"> • Route Illasit-Njukini-Taveta (67 km) en PPP (Kenya)
	State Grid Corporation of China (SGCC)	<ul style="list-style-type: none"> • Projet de transport d'électricité CESUL pour le développement régional « Mozambique Regional Transmission Backbone (CESUL) »
	China Three Gorges Corporation	<ul style="list-style-type: none"> • Centrale hydroélectrique d'Isimba Falls (183,2 MW) (Ouganda)

Source : base de données IJGlobal (<https://ijglobal.com/>)

(c) L'Inde

L'Inde est devenue en 1983 un pays membre non régional de la BAD, et le fait que la 52^e assemblée générale annuelle de la BAD de 2017 se soit déroulée à Jaipur, en Inde, confirmerait la nature étroite de leur relation. Le premier sommet Inde-Afrique s'est tenu à New Delhi en 2008, et a marqué le lancement d'initiatives avec les pays africains. Le troisième sommet a été organisé en 2015, et les participants ont accepté de coopérer pour résoudre les défis que posent aujourd'hui le changement climatique, la cybersécurité, l'énergie, la lutte contre l'insécurité alimentaire, et la protection des ressources hydriques.

La coopération au développement fournie par l'Inde comprend entre autres des projets d'électricité et de construction de barrages au Soudan et au Rwanda, des installations de traitement de l'eau en Tanzanie, la construction d'une usine sucrière en Éthiopie, un parc de TI au Mozambique et au Swaziland, ainsi que la construction du palais présidentiel du Ghana, et de la chambre du parlement de la Gambie. Ces dernières années, le Premier ministre Modi a fait de l'Afrique une priorité absolue,

et, en 2017, il a annoncé le lancement du « Corridor de croissance Asie-Afrique (AAGC) », une initiative de l'Inde en Afrique en collaboration avec le Japon. Avec en arrière-plan la présence accrue de la Chine en Afrique, l'Inde commence à concentrer son aide à l'Afrique en collaboration avec d'autres pays tels que le Japon et les États-Unis⁸. Le 14^e conclave de la Cii-Exim Bank sur les partenariats Inde-Afrique s'est tenu en mars 2019.

En tant que projet réalisé ces dernières années dans un pays constituant les corridors, le projet de ligne de chemin de fer de 84,8 km reliant la région de la capitale ghanéenne, Accra (Tema), et le port d'Akosombo sur le lac Volta a été financé par la banque indienne d'import-export Exim Bank par le biais d'un crédit d'acheteur. Un prêt de 398 millions USD a été accordé au gouvernement ghanéen.

3.4.2 Description sommaire des projets connexes par corridor (en cours de réalisation et en cours de planification)

La description sommaire des projets connexes (en cours de réalisation et en cours de planification) par corridor est transcrite dans le tableau suivant.

Tableau 3.4.5 Nombre de projets connexes mis en œuvre par corridor par chacun des organismes (au mois de mars 2019)

	Corridor Nord						Corridor de Nacala		
	Kenya			Ouganda			Mozambique		
	En cours de réalisation	Prévisions	Total	En cours de réalisation	Prévisions	Total	En cours de réalisation	Prévisions	Total
La Banque mondiale	47	10	57	26	6	32	42	7	49
PNUD	0	0	22	0	0	20	0	0	19
IFC	56	21	77	18	1	19	21	6	27
BAD	16	10	26	18	8	26	17	0	17
BEI	7	5	12	1	0	1	2	1	3
BID	0	0	9	0	0	35	0	0	30
DBSA	0	0	0	0	0	0	0	0	0
BOAD	0	0	0	0	0	0	0	0	0
NEPAD	0	0	22	0	0	20	0	0	18
AFD	0	0	27	0	0	0	0	0	20
Total	405 projets						183 projets		

	Anneau de croissance en Afrique de l'Ouest											
	Ghana			Côte d'Ivoire			Togo			Burkina Faso		
	En cours de réalisation	Prévisions	Total	En cours de réalisation	Prévisions	Total	En cours de réalisation	Prévisions	Total	En cours de réalisation	Prévisions	Total
La Banque mondiale	34	8	42	25	8	33	13	5	18	34	9	43
PNUD	0	0	16	0	0	22	0	0	10	0	0	24
IFC	38	10	48	21	10	31	0	0	0	4	3	7

⁸Voir Gateway House, <https://www.gatewayhouse.in/is-indias-africa-policy-working/>

BAD	14	6	20	14	5	19	8	1	9	12	3	15
BEI	4	0	4	4	1	5	0	0	0	2	0	2
BID	0	0	2	0	0	23	0	0	41	0	0	40
DBSA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
BOAD	0	0	0	0	0	5	0	0	2	0	0	9
NEPAD	0	0	20	0	0	11	0	0	14	0	0	15
AFD	0	0	18	0		22	0	0	14	0	0	3
Total	607 projets											

Source : élaboré par l'équipe d'étude de la JICA sur la base des données disponibles sur le site officiel de chaque organisme

Les résultats de la comparaison du coût des projets mis en œuvre par corridor par les organismes sont indiqués ci-dessous. Les organismes en question sont la Banque mondiale, le PNUD, la BEI et la BOAD dont les informations concernant le coût des projets sont disponibles sur leur site Web respectif.

Tableau 3.4.6 Coût des projets connexes par corridor par chacun des organismes (au mois de mars 2019)

Unité: million USD

	Corridor nord		Corridor de Nacala	Anneau de croissance en Afrique de l'Ouest			
	Kenya	Ouganda	Mozambique	Ghana	Côte d'Ivoire	Togo	Burkina Faso
La Banque mondiale	8 457,48	3 285,94	2 758,24	2 366,61	2 943,48	344,10	2 601,46
PNUD	15,54	12,30	14,85	3,07	10,01	8,80	15,99
BEI	303,00	4,50	47,08	53,31	182,70	0,00	7,98
BOAD	0,00	0,00	0,00	0,00	147,00	24,00	1 810,00

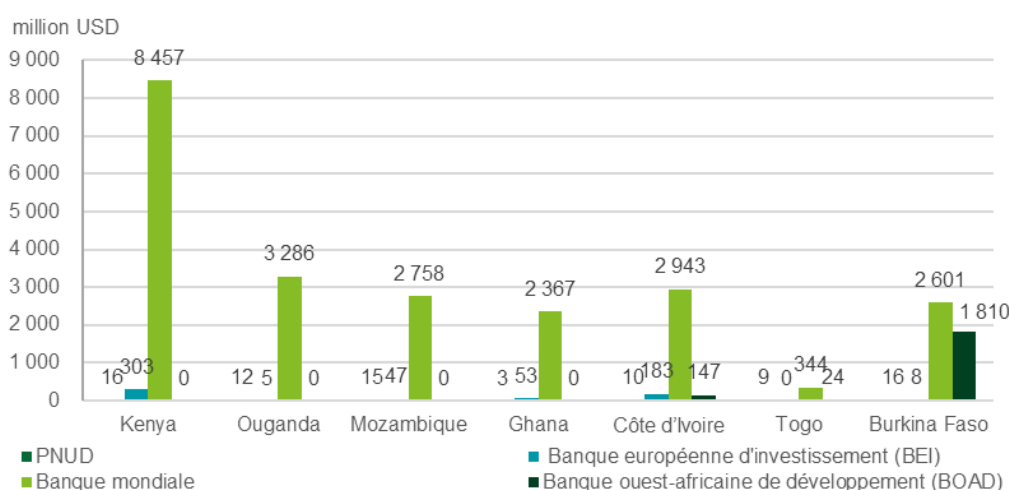
Note : en ce qui concerne la Société financière internationale (IFC), la Banque africaine de développement (BAD), la Banque islamique de développement (BID), la Banque de développement de l'Afrique australe (DBSA), le Nouveau Partenariat pour le Développement de l'Afrique (NEPAD), la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO), l'Agence française de développement (AFD), les montants ne sont pas connus.

Source : élaboré sur la base des données disponibles sur le site officiel de chaque organisme

Programme des Nations Unies pour le développement (<https://www.undp.org/>) le 23 avril 2019

Banque européenne d'investissement (<https://www.eib.org/en/>) le 23 avril 2019

Banque ouest-africaine de développement (<https://www.boad.org/en/>) le 23 avril 2019



Source : élaboré par l'équipe d'étude de la JICA sur la base des données disponibles sur le site officiel de chaque organisme, Programme des Nations Unies pour le développement (<https://www.undp.org/>) le 23 avril 2019, Banque européenne d'investissement (<https://www.eib.org/en/>) le 23 avril 2019, Banque mondiale (<https://www.worldbank.org/>) le 23 avril 2019, Banque ouest-africaine de développement (<https://www.boad.org/en/>) le 23 avril 2019

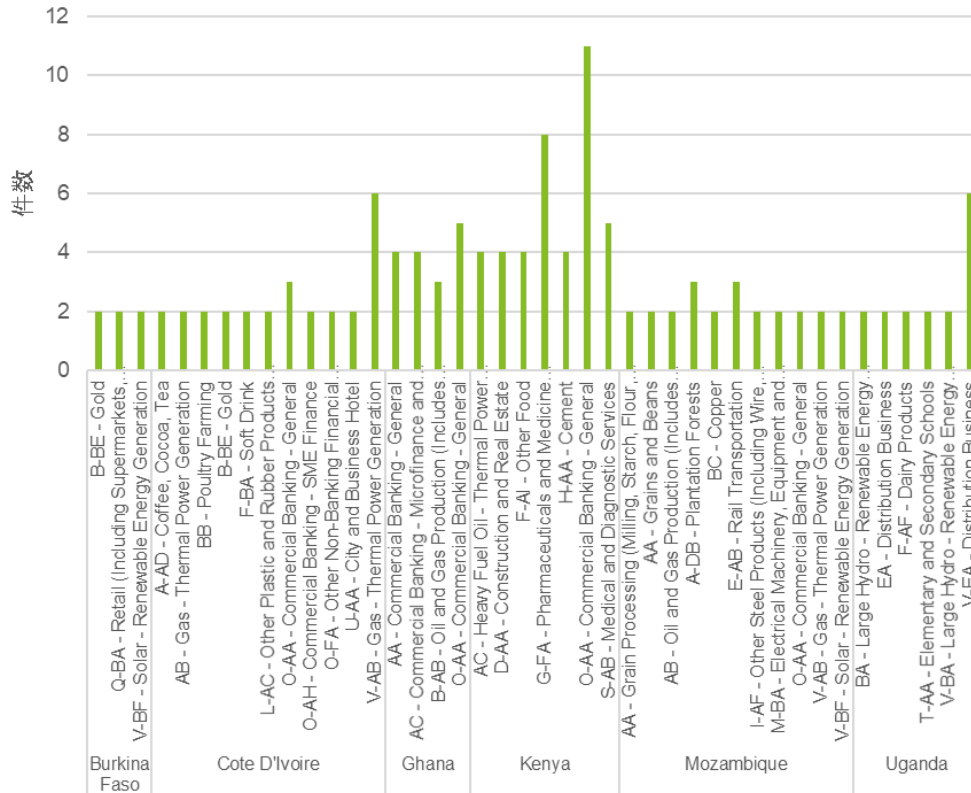
Figure 3.4.1 Coût des projets connexes mis en œuvre par corridor par chacun des organismes (au mois de mars 2019)

Pour ce qui est du statut des projets mis en œuvre par corridor par chacun des organismes, les résultats des comparaisons du nombre et du coût des projets ont pu être confirmés comme suit.

- Une comparaison du nombre de projets mis en œuvre par corridor indique que les mises en œuvre dans l'anneau de croissance en Afrique de l'Ouest sont les plus élevées (607), suivies par celles dans le corridor Nord (405), puis par celles dans le corridor de Nacala (183). Une comparaison du nombre de projets mis en œuvre par chacun des organismes indique que la Banque mondiale occupe la première place, suivie en deuxième position par l'IFC, puis la BID en troisième.
- Dans le corridor Nord, le Kenya compte un nombre élevé de projets mis en œuvre par les organismes à l'exception de la BID et de la BOAD. Pour ce qui est de l'Ouganda, tandis que le nombre de projets mis en œuvre par la BAD et la BID est élevé, le nombre de projets mis en œuvre par l'AFD et la BEI, de 0 ou 1, est faible.
- S'agissant du corridor de Nacala et du Mozambique, au regard du nombre de projets mis en œuvre, la Banque mondiale vient en tête, suivie par la BID.
- Parmi les quatre pays de l'anneau de croissance en Afrique de l'Ouest, l'aide à la Côte d'Ivoire est la plus élevée. Le nombre de projets mis en œuvre au Ghana par l'IFC est important, occupant la deuxième place derrière le Kenya. S'agissant du Togo, bien que l'implication des principaux organismes eu égard au nombre ainsi qu'au coût des projets soit faible, le nombre de projets financés par la BID est élevé avec 41 mises en œuvre. D'après les dires, la BID apporterait un soutien stratégique au Togo et au Burkina Faso plutôt qu'au Kenya et au Ghana, dans lesquels les autres organismes investissent activement et qui ont un PIB comparativement élevé parmi les pays africains.

Voir l'annexe pour de plus amples détails concernant le contenu des projets de chaque organisation par corridor.

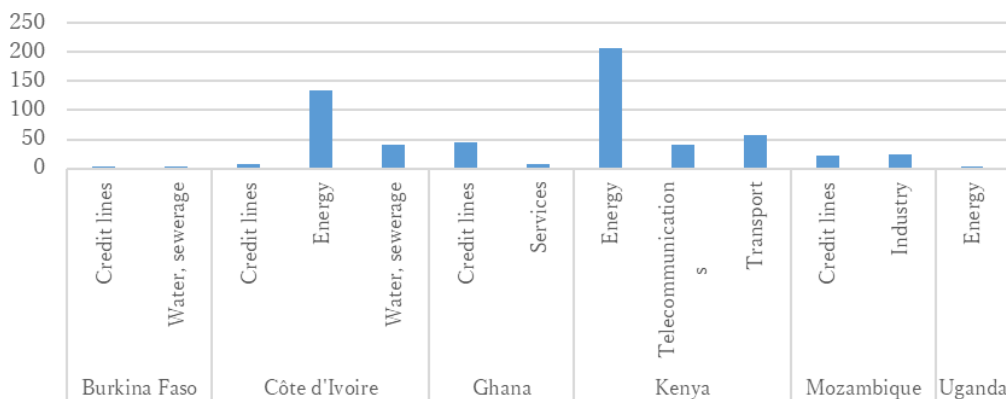
L'IFC et la BEI ont été organisées pour déterminer les types de projets qui sont mis en œuvre par projet.



Source : élaboré par l'équipe d'étude sur la base des informations du site Web de l'IFC (<https://disclosures.ifc.org/#/landing>)
 Note : Extraction uniquement des trois premières catégories comprenant le plus grand nombre de projets pour chaque pays

Figure 3.4.2 Contenu de la mise en œuvre des projets de l'IFC (par pays / nombre de projets)

Au regard du contenu de la mise en œuvre des projets de l'IFC dans chacun des pays, le nombre de projets d'aide dans le secteur bancaire privé et le secteur pharmaceutique au Kenya, dans le corridor Nord, est élevé. Le nombre de projets d'aide dans le commerce du gros et du détail en Ouganda est élevé. Dans le corridor de Nacala, le contenu de la mise en œuvre des projets au Mozambique ne révèle pas de spécificités majeures. S'agissant de l'anneau de croissance en Afrique de l'Ouest, le nombre de projets d'aide dans le secteur bancaire privé est élevé au Ghana, et le nombre de mises en œuvre dans les centrales photovoltaïques est important en Côte d'Ivoire.



Source : élaboré par l'équipe d'étude sur la base des informations du site Web de BEI (<https://www.eib.org/en/projects/index.htm>)

Figure 3.4.3 Contenu de la mise en œuvre des projets de la BEI (par pays / montant)

Au regard du contenu de la mise en œuvre des projets de la BEI dans chacun des pays, le nombre de

projets d'aide dans le secteur énergétique au Kenya et en Ouganda, dans le corridor Nord, est élevé. Dans le corridor de Nacala, les projets de lignes de crédit et les projets dans le secteur industriel sont mis en œuvre dans la même mesure au Mozambique. S'agissant de l'anneau de croissance en Afrique de l'Ouest, les orientations de l'aide de la BEI sont similaires à celles de l'IFC, avec un nombre élevé de projets de lignes de crédit au Ghana, et un nombre important de mises en œuvre dans le secteur énergétique en Côte d'Ivoire.

3.5 Entretiens avec les entreprises japonaises

3.5.1 Description sommaire

Des entretiens concernant la stratégie pour la promotion industrielle dans la région cible, le potentiel de la région en question qui a mené à sa sélection, et les défis dans la conduite des affaires ont été conduits auprès des entreprises japonaises qui exercent leurs activités dans les trois principaux corridors parmi les entreprises japonaises implantées en Afrique.

En ce qui concerne la stratégie commerciale des entreprises japonaises en Afrique, nombreuses sont celles qui ont opté pour la méthode consistant à installer un bureau dans les principaux pôles, avec chaque pôle régional faisant un travail de marketing et développant ses activités dans la zone environnante. D'autre part, en ce qui concerne l'expansion rapide des activités, la tendance observée consistait à stabiliser les activités dans le pôle d'implantation en faisant preuve de prudence puis à examiner les développements à suivre tout en tenant compte de l'éloignement du Japon et des différences des pratiques commerciales. En outre, pour ce qui est de l'approche dans les pays dans lesquels les entreprises japonaises ne sont pas implantées, la tendance dominante consistait à examiner les collaborations avec des entreprises locales suivant les tendances du marché local. S'agissant de l'industrie manufacturière, certaines entreprises passeraient de l'exportation de produits finis à l'établissement des bases de production sur place, et évalueraient le potentiel commercial dans chaque pays constituant les corridors.

Comme indiqué précédemment, bien que dans l'ensemble nombreuses sont les entreprises qui procèdent avec prudence en ce qui concerne l'expansion de leurs activités dans les pays d'Afrique, elles estiment que le potentiel commercial en Afrique à l'avenir sera élevé. La stratégie consistant à vouloir capturer la demande du marché à l'avenir en construisant des bases commerciales à un stade précoce est observée dans tous les pays des corridors où la population jeune est importante, et dans lesquels la croissance démographique et le développement économique sont anticipés à l'avenir.

D'autre part, le coût et le temps de transport élevés en raison du manque d'infrastructures, ce qui représente un goulot d'étranglement du point de vue du développement des affaires, sont cités plusieurs fois en tant que défis auxquels ces entreprises doivent faire face. En outre, les faiblesses / insuffisances du point de vue réglementaire et opérationnel, le manque de transparence, le changement soudain des réglementations, etc. ont également été mentionnés. Il a été constaté que les pays d'Afrique, y compris les pays des corridors, où le risque pays reste élevé, constituent un défi majeur.

3.6 Entretiens dans le cadre de l'étude sur le terrain

Des entretiens ont été mis en œuvre auprès des autorités et entreprises locales dans le cadre d'une étude sur le terrain afin de compléter les données que l'étude documentaire n'avait pas permis à elle

seule d'élucider, et de saisir les améliorations et effets sur les activités que peuvent apporter le développement du corridor dans la région en question, ainsi que les problèmes d'un point de vue local. L'étude sur le terrain a été mise en œuvre pour les quatre principaux pays (Kenya, Mozambique, Ghana et Burkina Faso) dans les trois corridors.

3.6.1 Corridor Nord (Kenya)

Les entités interrogées dans le corridor Nord sont indiquées dans le tableau ci-dessous. Les résultats des entretiens ont mis en évidence les progrès d'optimisation des ports. Bien que des problèmes demeurent concernant le système de transport des marchandises à l'intérieur des terres, il est considéré que les légumes coupés, les fleurs, etc. ont un potentiel à l'exportation, et que l'amélioration du système de transport élargira encore davantage les opportunités.

Tableau 3.6.1 Entités kényanes interrogées dans le cadre de l'enquête par entretiens

Organismes du secteur public	<ul style="list-style-type: none"> Kenya National Bureau of Statistics (KNBS) Trésor national, unité PPP Conseiller auprès du ministère de l'Énergie
Entreprises privées / organisations non gouvernementales	<ul style="list-style-type: none"> Bolloré East African Growers Japan Port Consultants, Ltd. (Expert de la JICA) TradeMark East Africa

Source : élaboré par l'équipe d'étude de la JICA

Tableau 3.6.2 Compilation des résultats des entretiens concernant le corridor Nord

Le potentiel	<ul style="list-style-type: none"> L'exportation des produits agricoles (en particulier les légumes coupés, et les fleurs) a du potentiel dans la région du corridor Nord. Ils sont en effet exportés au Royaume-Uni et aux Pays-Bas. Du point de vue du développement régional du Kenya dans son ensemble, le corridor de transport port de Lamu-Soudan du Sud-Éthiopie (LAPSSSET) attire l'attention en tant que corridor se positionnant juste derrière le corridor nord. Reliant le port de Lamu, le Soudan du Sud, et l'Éthiopie, il est également associé au développement pétrolier et à la planification d'un oléoduc. (TradeMark East Africa)
Les effets du développement	<ul style="list-style-type: none"> Le volume de fret est passé de 12 à 26 millions (aucune information concernant l'unité et les périodes), et le temps de transport de 34 à 12 jours. Le port de Mombasa est devenu un pôle logistique de grande importance. (TradeMark East Africa)
Les défis	<p>[Développement industriel]</p> <ul style="list-style-type: none"> Bien que le rapport du S/D du corridor nord fasse références aux orientations du développement et à la chaîne de valeur par sous-secteur, il ne contient ni évaluation de l'E/F, ni présentation du modèle spécifique de développement, ni mise en œuvre de projet pilote. Une proposition concrète basée sur la situation sur le terrain aurait été souhaitable. (TradeMark East Africa) <p>[PPP]</p> <ul style="list-style-type: none"> Le PPP est un moyen efficace d'attirer les capitaux étrangers dans le développement du corridor, mais il est encore difficile de dire s'il est suffisamment utilisé à cette fin. Il y a également beaucoup de corruption. (TradeMark East Africa)

Source : élaboré par l'équipe d'étude de la JICA

3.6.2 Corridor de Nacala (Mozambique)

Les entités interrogées dans le corridor de Nacala sont mentionnées dans le Tableau 3.6.3. En tant que potentiel associé au développement du corridor de Nacala, la production agricole traditionnelle, et les

abondantes ressources telles que le charbon, le minerai de fer, ainsi que le gaz naturel à l'avenir viennent à l'esprit. Si ces ressources peuvent être exportées de manière efficiente et efficace, elles permettront d'acquérir des devises étrangères, d'attirer des entreprises étrangères, de développer l'économie régionale, etc. En outre, avec les projets mis en œuvre jusqu'à présent, le transport des marchandises a gagné en efficacité, et un effet en chaîne incluant l'augmentation du volume de production, l'attraction d'entreprises, la croissance démographique, etc. se produit. Par ailleurs, les défis qui se posent comprennent le financement pour la mise en œuvre de projets visant une meilleure efficacité, le manque de ressources humaines pour la mise en œuvre de projet plus sophistiqués et efficaces, la concurrence avec les pays voisins et autres corridors, etc.

Tableau 3.6.3 Entités mozambicaines interrogées dans le cadre de l'enquête par entretiens

Organismes du secteur public	<ul style="list-style-type: none"> • UTI-PEDEC, APIEX, ministère de l'Industrie et du Commerce (organisme de promotion du PEDEC) • Direction nationale du soutien au secteur privé, ministère de l'Industrie et du Commerce (MOIT) • Direction nationale de l'Industrie, ministère de l'Industrie et du Commerce (MOIT) • IFC • Administration nationale des routes (ANE) • Institut national des statistiques (INE) • Portos do Norte, S.A • CFM (ports et chemins de fer du Mozambique)
Entreprises privées / organisations non gouvernementales	<ul style="list-style-type: none"> • Mota-Engi Africa • CDN/CEAR/VALE • Fédération de l'Association économique du Mozambique (CTA)

Source : élaboré par l'équipe d'étude de la JICA

Tableau 3.6.4 Compilation des résultats des entretiens concernant le corridor de Nacala

Le potentiel	<ul style="list-style-type: none"> • Les principales industries du Mozambique sont l'agriculture traditionnelle et le développement des ressources minières. En particulier, le charbon et le minerai de fer de Tete ainsi que le gaz naturel à l'avenir (en cours de développement au large de Palma) sont le seul moyen pour le Mozambique d'acquérir des devises étrangères, et ont également un fort impact sur le PIB national. Étant donné que le développement du corridor permet de transporter ces ressources de manière plus efficiente et efficace, il permet d'exporter des ressources plus compétitives. (IFC)
Les effets du développement	<ul style="list-style-type: none"> • L'aménagement des infrastructures le long du corridor de Nacala (en particulier l'aménagement routier du tronçon Nampula-Cuamba très utilisé pour le transport des marchandises et du tronçon transfrontalier Cuamba-Lichinga) progresse, et les entreprises le long du corridor sont de plus en plus à même d'accroître l'efficacité et l'efficacité de leurs productions. Il contribuera à l'augmentation du volume de production dans d'autres régions (en particulier du volume de production des produits issus de l'agriculture traditionnelle, des produits agricoles transformés, des produits avicoles, etc.) L'augmentation de la productivité a des effets bénéfiques, se traduisant par la rentabilité et l'attractivité des entreprises, et par la croissance démographique avec l'établissement de nombreuses nouvelles entreprises dans le corridor de Nacala. En tant qu'industries manufacturières relativement de grande envergure, il y a une cimenterie et une minoterie qui se sont implantées ses dernières années. En outre, étant donné que le corridor de Nacala connecte également le Malawi et la Zambie, l'aménagement des infrastructures du corridor de Nacala et les aménagements douaniers bénéficient aussi aux pays enclavés. (MOIT, ANE) • Étant donné qu'il existe une disposition qui exige qu'un certain nombre de ressortissants mozambicains soient recrutés dans le cadre de tout projet ou activité liée à l'aménagement d'infrastructures, un des effets bénéfiques dans la

	<p>région le long du corridor est l'emploi. En outre, lorsque des entreprises étrangères exercent des activités au Mozambique, étant donné qu'il est leur demandé par le gouvernement de la province concernée de prévoir impérativement des mesures environnementales et antibruit adéquates, l'aménagement des infrastructures sociales tel que la construction d'hôpitaux / d'écoles et l'urbanisme progresse en même temps. (CDN)</p>
<p>Les défis</p>	<p>[Financement]</p> <ul style="list-style-type: none"> • Le plus grand défi dans le développement du corridor de Nacala est le manque de fonds nécessaires à l'exécution du projet. Le gouvernement a approuvé la mise en œuvre du développement du corridor, mais il n'est pas en mesure de budgéter le projet. Il est nécessaire de mettre en œuvre le projet en recourant à des aides de donateurs / bailleurs de fonds, ou de gouvernements, mais depuis l'affaire de la dette cachée du Mozambique qui a éclaté en 2016, l'appréciation qu'ont les entreprises étrangères et les organismes internationaux du gouvernement mozambicain est faible, et il lui est de plus en plus difficile d'obtenir des prêts et d'attirer les investissements. (MOIT, UTI-PEDEC, CTA) <p>[Développement des ressources humaines]</p> <ul style="list-style-type: none"> • Le corridor de Nacala est une zone dans laquelle l'agriculture traditionnelle était à l'origine l'industrie principale, et, en raison du virage vers l'industrie manufacturière, les compétences professionnelles de la main d'œuvre sont rapidement devenues indispensables ces dernières années. Étant donné que la compétitivité de l'industrie manufacturière et la qualité des produits s'améliorent, le défi majeur consiste à assurer le développement des ressources humaines et la main d'œuvre nécessaire. La population active le long du corridor de Nacala est importante, car c'est sur cet axe que se trouve Nampula, la deuxième ville du Mozambique, mais elle ne reçoit pas la formation professionnelle dont ont besoin les ressources humaines locales pour promouvoir le développement (MOIT). • Une grande variété d'industries sont en pleine croissance, mais beaucoup d'entre elles isolées, et il n'est pas possible de les placer sur une route en expansion. Il est nécessaire que les entreprises coopèrent entre elles pour accroître la valeur ajoutée. D'autre part, les connaissances et les collaborations d'experts pluridisciplinaires sont indispensables, ce qui complique une coordination. (UTI-PEDEC) <p>[Coopération avec les pays voisins, concurrence]</p> <ul style="list-style-type: none"> • L'un des défis du développement du corridor réside dans la nécessité de connaissances et collaborations d'experts pluridisciplinaires, telles que la coopération de nombreux secteurs et de pays différents. Afin de raccorder dans le corridor de Nacala, par chemin de fer, Tete (Mozambique) à Nacala (Mozambique) en traversant le Malawi, des négociations avec le Malawi seront nécessaires. En outre, même pour le développement agricole, une collaboration mutuelle est indispensable concernant l'aménagement des routes, l'optimisation logistique, et le renforcement des capacités des ressources humaines. Toutefois, la collaboration actuelle ne fonctionnant pas très bien, certaines choses prennent beaucoup de temps à se développer (UTI-PEDEC). • Une concurrence avec les corridors voisins autres que le corridor de Nacala (port de Beira, port de Maputo, port de Durban, port de Dar es Salaam) apparaît. Il est nécessaire de réduire également le coût total et le temps de transport en ayant recours à des approches non matérielles, en plus de la réduction des coûts et temps de transport par le biais de l'aménagement d'infrastructures. Le premier défi, à savoir le temps de transport, est l'équilibre entre l'offre et la demande au port de Nacala, et le temps passé à charger et décharger les marchandises. En outre, le volume d'importation et le volume d'exportation ne correspondent pas, et le transport de conteneurs vides augmente. (CDN, CTA).

Source : élaboré par l'équipe d'étude de la JICA

3.6.3 Anneau de croissance en Afrique de l'Ouest (Burkina Faso, Ghana)

Les entités interrogées dans l'anneau de croissance en Afrique de l'Ouest sont mentionnées dans le Tableau 3.6.5 pour les entités burkinabè interrogées dans le cadre de l'enquête par entretiens et dans le Tableau 3.6.6 pour les entités ghanéennes interrogées dans le cadre de l'enquête par entretiens. Le potentiel lié au développement de l'anneau de croissance en Afrique de l'Ouest repose sur la production agricole traditionnelle, et les ressources minières telles que le pétrole et l'or. Étant donné qu'il n'y a pas longtemps que le plan directeur de l'anneau de croissance en Afrique de l'Ouest a été achevé, quasiment aucun projet n'a encore vu le jour, et il est trop tôt pour que des effets se manifestent. Par ailleurs, l'un des défis réside dans le fait que de nombreux organismes voient la connectivité avec le Burkina Faso, un pays enclavé, et avec l'intérieur des terres des pays côtiers comme un problème. La connectivité compte également de nombreux endroits dépourvus d'infrastructures physiques, mais il y a aussi des problèmes non matériels tels que les pots-de-vin et la durée de détention inutile.

Tableau 3.6.5 Entités burkinabè interrogées dans le cadre de l'enquête par entretiens

Organismes du secteur public	<ul style="list-style-type: none"> • Institut National des Statistiques et de la Démographie (INSD) • Direction Générale de la Normalisation et des Études Techniques (DGNET) (ministère des Infrastructures) • Union Économique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA) • Société de gestion du patrimoine ferroviaire du Burkina (SOPAFER-B) • Direction générale de la coopération (DGCOOP) • Chambre de commerce et de l'industrie (CCI)
Entreprises privées / organisations non gouvernementales	<ul style="list-style-type: none"> • Société publique des infrastructures ferroviaires, aériennes et maritimes (SPIFAM) • Agence Burkinabè des Investissements (ABI) • Agence pour la Promotion des Exportations du Burkina (APEX)

Source : élaboré par l'équipe d'étude de la JICA

Tableau 3.6.6 Entités ghanéennes interrogées dans le cadre de l'enquête par entretiens

Organismes du secteur public	<ul style="list-style-type: none"> • Northern Development Authority (NDA, autorité pour le développement de la région du Nord) • Ministère de l'Alimentation et de l'Agriculture • University for Development Studies (UDS, Université des études de développement) • Ministère des Finances
Entreprises privées / organisations non gouvernementales	<ul style="list-style-type: none"> • Association des industries du Ghana (AGI) • Autorité des expéditeurs du Ghana (GSA) • PBC LIMITED • COCOBOD • Ghana Railway Development Authority (GRDA)

Source : élaboré par l'équipe d'étude de la JICA

Tableau 3.6.7 Compilation des résultats des entretiens pour l'anneau de croissance en Afrique de l'Ouest

Le potentiel	<ul style="list-style-type: none"> • Pour les pays côtiers, le fait que l'intérieur des terres soit relié à l'anneau de croissance en Afrique de l'Ouest permet une connectivité avec les autres régions de la CEDEAO, et fournit également un accès au marché des pays enclavés tels que le Mali, le Niger, etc., en plus du Burkina Faso. (AGI)
Les effets du développement	—
Les défis	<p>[Financement]</p> <ul style="list-style-type: none"> • Le plus grand défi dans le développement de l'anneau de croissance en Afrique de l'Ouest est le manque de fonds nécessaires à l'exécution du

projet. Le Burkina Faso également voit le montant des financements limités en raison de la situation de la dette, et se trouve dans l'impossibilité de financer les projets prioritaires. En outre, le processus de financement à proprement parler prend beaucoup de temps, ce qui entraîne des retards dans l'avancement des projets.

[Aménagement des infrastructures]

- Le Burkina Faso est également un pays enclavé, et l'insuffisance d'infrastructures pénalise son accès aux marchés internationaux. Dans l'anneau de croissance en Afrique de l'Ouest, il est prévu d'aménager un corridor qui relierait le port Tema, le port d'Abidjan, et le port de Lomé, les portes principales de l'exportation. En outre, les pertes de temps aux douanes qui s'accroissent et les coûts de plus en plus élevés en raison des pots-de vin et du harcèlement deviennent problématiques. Par ailleurs, l'absence d'installations telles que des halls d'exposition pour promouvoir les produits agricoles et leurs produits transformés limite considérablement les activités de promotion industrielle. (APEX)
- Même la chaîne de valeur inexploitée est confrontée en particulier au problème de connectivité des infrastructures. Il y a actuellement une (1) ligne de chemin de fer (Abidjan-Ouagadougou), et il est crucial d'assurer un itinéraire de fret ferroviaire jusqu'aux autres réseaux d'exportation (port de Tema, port de Lomé). En outre, les infrastructures (voies ferrées, routes, voies navigables) ont jusqu'à présent été développées de manière indépendante, et la connectivité entre elles doit être améliorée (DGNET).
- L'un des défis du Ghana est sa faible compétitivité par rapport à la logistique des pays voisins. En particulier, les coûts logistiques au Ghana sont élevés par rapport à ceux de la Côte d'Ivoire et du Togo. Afin de réduire la congestion portuaire qui est à l'origine des coûts élevés actuels, des travaux d'agrandissement sont en cours au port de Tema. Il est estimé que la réduction des retards et de la durée de détention dans le port en éliminant la congestion portuaire se traduira par une importante baisse des coûts. En outre, les améliorations ne sont pas uniquement au niveau des infrastructures, et des mesures non matérielles sont également en cours. En particulier, le système sans papier a récemment été introduit, ce qui, avec notamment la réduction d'interventions inutiles, permet d'améliorer de manière significative les coûts et délais de la logistique. (AGI)
- Apporter leurs produits au marché est une activité coûteuse et chronophage pour les agriculteurs, qui, par ailleurs, ont un niveau de vie stagnant sans accès à l'éducation et aux établissements de santé, en raison d'un transport inadapté. D'autre part, pour les gouvernements, le problème est la faible efficacité due au bas niveau de capacité de production par rapport à l'ampleur des investissements. (AGI)

[Développement des ressources humaines]

- L'un des défis en matière d'organisation provient du fait que le comité de l'anneau de croissance en Afrique de l'Ouest est composé de l'UEMOA et du Ghana, ce qui crée des divergences dans les politiques et retarde l'avancement du projet. (UEMOA)
- Le plus grand défi dans la région du nord est le manque criant de ressources humaines dans les domaines de l'agriculture et de l'ingénierie. Bien que le nord ait une forte population (population active), l'éducation est en retard, et les talents quittent la région pour les villes du sud qui offrent des emplois. Par conséquent, il y a une pénurie de ressources humaines pour mettre en œuvre le projet et améliorer les volumes de production. (NDA)

Source : élaboré par l'équipe d'étude de la JICA

Chapitre 4 Résultats / évaluation des mesures des effets

4.1 Examen de la documentation existante et implications pour la présente étude

4.1.1 Informations relatives aux effets du développement de corridors dans d'autres régions

À des fins de référence lors de l'établissement des indicateurs des trois corridors africains, un examen des études / recherches relatives aux effets du développement de corridors (exemples) principalement en Asie a été effectué. Les rapports et études cibles sont indiqués au tableau ci-dessous.

Tableau 4.1.1 Cibles des collectes d'informations relatives au développement de corridors

Désignation de l'étude / recherche	Équipe d'étude
The Web of Transport Corridors in South Asia (Réseau de corridors de transport en Asie du Sud)	La Banque mondiale
Wider economic benefits of investments in transport corridors and the role of complementary policies (Avantages économiques élargis des investissements dans les corridors de transport et rôle des politiques complémentaires)	La Banque mondiale
What is economic corridor development and what can it achieve in Asia's subregions (Qu'est-ce que le développement de corridors économiques et que peut-il apporter dans les sous-régions asiatiques)	La Banque asiatique de développement
Transport Corridors and Their Wider Economic Benefits (Les corridors de transport et leurs avantages économiques élargis)	La Banque mondiale
Transport corridors and their wider economic benefits : a critical review of the literature (Les corridors de transport et leurs avantages économiques élargis : un analyse documentaire critique)	La Banque mondiale
Trade and transport corridor management toolkit (Boîte à outils de gestion des corridors de commerce et de transport)	La Banque mondiale
Central Asia Regional Economic Cooperation Corridor Performance Measurement and Monitoring (Mesure et suivi des effets des corridors de coopération économique régionale en Asie centrale)	La Banque asiatique de développement
Performance Measurement and Monitoring of the Selected Bangladesh's Trade Corridors (Mesure et suivi des effets de corridors de commerces sélectionnés au Bangladesh)	CESAP-ONU
Economic Corridor Development for Inclusive Asian Regional Integration: Modeling Approach to Economic Corridors (Développement de corridors économiques pour une intégration régionale asiatique inclusive : approche de modélisation des corridors économiques)	La Banque asiatique de développement
Mekong India Economic Corridor Development (Développement du corridor économique Mekong-Inde)	ERIA

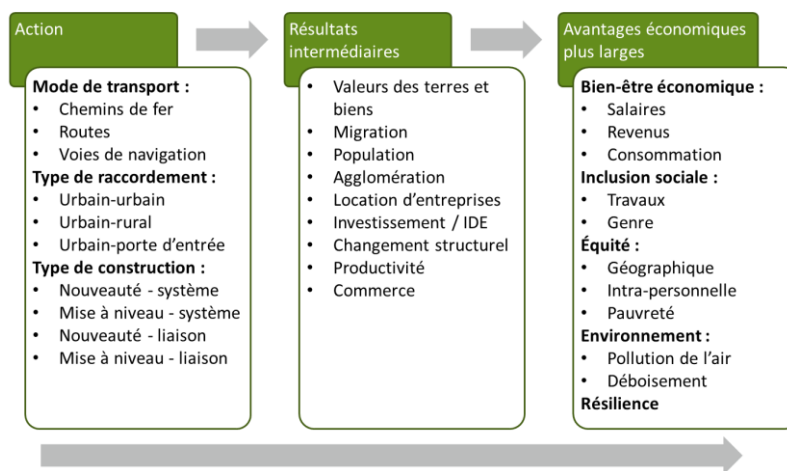
Source : élaboré par l'équipe d'étude de la JICA

4.1.2 Concept du classement des indicateurs

Dans le rapport « Transport corridors and their wider economic benefits : a critical review of the literature », les effets anticipés du développement des corridors sont classés en trois étapes « Intervention », « Résultats intermédiaires », « Avantages économiques élargis ». L'étape « Intervention » comprend les modes de transport (le chemin de fer, les routes, les voies navigables, etc.), le type de connexion (ville-ville, ville-région, ville-porte d'entrée), le type d'aménagement (aménagement / mise à niveau du système, aménagement / mise à niveau de la connexion), et l'étape « Résultats intermédiaires », considérés comme les effets immédiats, met en avant le « prix du foncier », les « immigrants », la « population », l'« agglomération », l'« implantation d'entreprises », les « investissements / investissements directs étrangers », les « changements structurels », la « productivité », et le « commerce ». Puis, l'étape « Avantages économiques élargis », à savoir le but

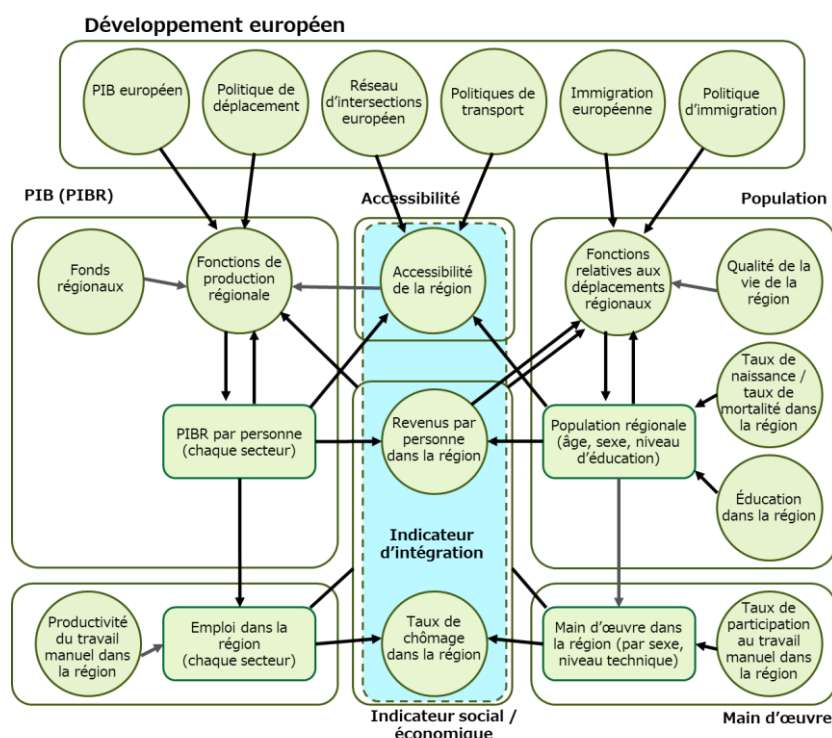
final du développement des corridors, comporte le « Bien-être économique (salaires, revenus, consommation) », l'« Inclusion sociale (emploi, genre) », l'« Égalité (géographique, relations interpersonnelles, pauvreté) », l'« Environnement (pollution de l'air, déforestation) » et la « faculté de recouvrement ».

En outre, l'« Economic Corridor Development for Inclusive Asian Regional Integration: Modeling Approach to Economic Corridors » de la Banque asiatique de développement présente les « Socioeconomic and Spatial Impacts (SAS - Impacts socioéconomiques et spatiaux) », qui est le modèle adopté dans le développement des corridors de l'UE. Le modèle des impacts socioéconomiques et spatiaux est le modèle conçu du point de vue de la surveillance de l'intégration inter-régionale ayant pour but de créer un marché commun dans les infrastructures de transport, ce qui était à l'époque un enjeu politique de l'UE et d'élever le niveau économique intrarégional jusqu'au niveau moyen des États membres. Dans ce modèle en question, les pays membres de l'UE, la Norvège, la Suisse, et les pays des Balkans occidentaux sont divisés en environ 1 330 régions, reliées par un réseau ferroviaire, routier et aérien. En outre, les impacts de l'amélioration des infrastructures de transport, des investissements, du système de transport, qui visent la convergence du développement socioéconomique des régions de l'UE, ont été quantifiés en tant qu'indices intégrés (voir la Figure 4.1.2). D'autre part, il est difficile d'estimer avec précision dans les pays cibles de la présente étude la quantité et la qualité de la main d'œuvre, le taux de chômage, etc. au niveau régional, et il est également difficile à l'heure actuelle de réaliser des simulations sur la base du modèle en question.



Source: « Transport corridors and their wider economic benefits: a critical review of the literature, January 2018 », la Banque mondiale

Figure 4.1.1 Chaîne des effets anticipés dans le développement de corridors



Source : « Economic Corridor Development for Inclusive Asian Regional Integration: Modeling Approach to Economic Corridors, 2014 », la Banque asiatique de développement

Figure 4.1.2 Structure du modèle des impacts socioéconomiques et spatiaux

Par ailleurs, la Banque asiatique de développement a effectué l'évaluation de la situation du développement dans la région Asie-Pacifique en intégrant les « objectifs de développement durable (ODD) » préconisés par les Nations Unies, et les résultats sont publiés dans le rapport « Development Effectiveness Review » (Examen de l'efficacité du développement). L'évaluation est classée en deux groupes : « pauvreté » et « autres », et la valeur des indicateurs liés aux résultats de chaque ODD y est indiquée (voir le Tableau 4.1.2). Ce système d'évaluation est utilisé également lors de l'évaluation par la Banque asiatique de développement des effets du développement de corridors. En ce qui concerne également ces indicateurs, étant donné que des points communs entre les ODD et les objectifs du plan directeur de développement des corridors sont observés malgré la difficulté à se procurer un grand nombre d'entre eux au niveau local dans les pays cibles de la présente étude, il est considéré nécessaire de mesurer continuellement les effets par le biais d'une collecte des indicateurs aussi poussée que possible.

Tableau 4.1.2 Mécanisme d'évaluation par la Banque asiatique de développement de la situation du développement dans la région Asie-Pacifique

Catégorie	ODD connexes	Exemple d'indicateur
Pauvreté	Pas de pauvreté (No Poverty)	Taux de pauvreté
	Travail décent et croissance économique (Decent work and Economic growth)	Taux de croissance du PIB par habitant
	Inégalités réduites (Reduced Inequality)	Pourcentage de salariés dans tous les emplois
Investissements dans les	Faim « zéro » (Zero Hunger)	Taux de mortalité infantile, taux de mortalité maternelle

	personnes	Bonne santé et bien-être (Good Health and Well-being)	Taux de mortalité de maladies non transmissibles (MNT), assurance médicale
		Éducation de qualité (Quality Education)	Pourcentage d'obtention du brevet des collèges (par sexe)
Autres	Infrastructures pour le développement durable	Énergie propre et d'un coût abordable (Affordable and clean Energy)	Pourcentage de la population ayant accès à l'électricité, pourcentage de la dépendance aux combustibles fossiles
		Eau propre et assainissement (Clean Water and Sanitation)	Pourcentage de la population ayant accès à l'eau courante potable, pourcentage de la population ayant accès à un système d'assainissement bien entretenu
		Industrie, innovation et infrastructure (Industry, Innovation, and Infrastructure)	Longueur de routes revêtues par 10 000 habitants, pourcentage de la population ayant accès à un réseau de téléphone mobile 2G
	Environnement permettant un développement durable	Travail décent et croissance économique (Decent work and Economic growth)	Temps nécessaire pour monter une entreprise, volume des échanges commerciaux dans la région, pourcentage de la population ayant un compte dans une institution financière ou accès à un service bancaire par téléphonie mobile
		Paix, justice et institutions efficaces (Peace, Justice, and Strong Institutions)	Indice d'évaluation de la gouvernance et de gestion du secteur public (Governance and Public Sector Management Assessment Index)
		Partenariats pour la réalisation des objectifs (Partnerships for the Goals)	
	Protection de la planète	Mesures relatives à la lutte contre les changements climatiques (Climate Action)	Pourcentage de la superficie forestière, pourcentage de la consommation de combustibles fossiles dans les émissions de dioxyde de carbone et dans les émissions de gaz à effet de serre par 100 USD de PIB
		Vie terrestre (Life on Land)	Situation de la pollution atmosphérique

Source : rapport « 2017 Development Effectiveness Review, May 2018 », Banque asiatique de développement

D'autre part, dans les « Performance Measurement and Monitoring of the Selected Bangladesh's Trade Corridors » de CESAP-ONU, les indices d'évaluation sont réduits à ceux permettant d'estimer l'état d'amélioration du transport des marchandises (voir le 4.1.3).

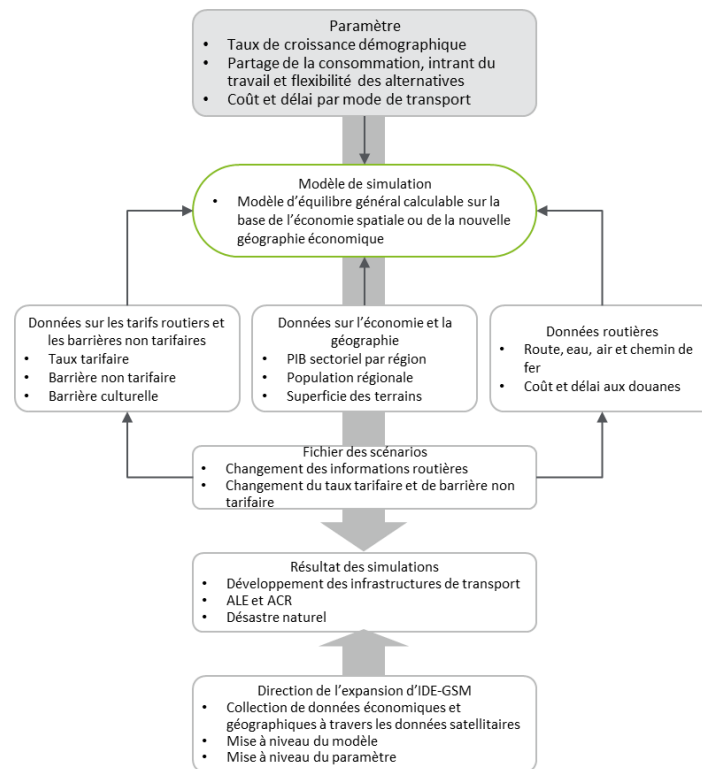
Tableau 4.1.3 Exemples d'indices d'évaluation dans les corridors commerciaux

Indicateurs
Distance totale (km)
Total du temps de transport avec retard
Total d'arrêts
Total des heures d'arrêts
Total du temps de transport sans retard
Vitesse avec retard (SWD) (km/heures)
Vitesse sans retard (SWOD) (km/heures)
Coûts officiels encourus dans le corridor (en USD)
Coûts officiels encourus dans le corridor / Tonnes (en USD)
Total des coûts (en USD)
Total des coûts par tonne (en USD)

Calcul de la valeur maximale, minimale, moyenne

Source : « Performance Measurement and Monitoring of the Selected Bangladesh's Trade Corridors, 2017 » de la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP) des Nations Unies

Outre les indices d'évaluation de la Banque asiatique de développement et de la Banque mondiale, un modèle de simulation qui prévoit à long terme au niveau régional la distribution géographique de la population et de l'industrie en Asie de l'Est s'appuyant sur la théorie de l'économie spatiale appelée « modèle de simulation géographique-Institut des Économies en Développement : IDE-GSM » a été développé au Japon par l'Institut des Économies en Développement (IDE), Organisation Japonaise du Commerce Extérieur (JETRO). La structure de base dudit modèle est présentée dans la figure suivante.



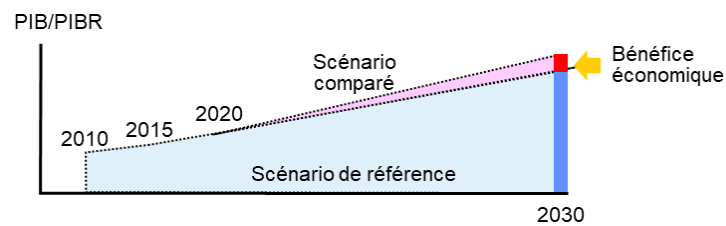
Source : « Modèle de simulation géographique » Kumagai / Isono (2015)

Figure 4.1.3 Structure de base de l'IDE-GSM

Ledit modèle a été lancé en 2007 en tant que modèle reliant par la route 361 régions dans 10 pays, principalement dans la région du Mékong, puis comme résultat de la collecte / du classement des données connexes effectuées ensuite, celui-ci a évolué en 2014 en un modèle reliant par voie terrestre (route et chemin de fer), voie maritime, et voie aérienne 1 800 régions dans 18 pays. Les prévisions découlant dudit modèle sont utilisées par des organismes internationaux tels que l'Institut d'études économiques pour l'ASEAN et l'Asie de l'Est (ERIA) (Economic Research Institute for ASEAN and East Asia: ERIA). Étant donné que lors de la création dudit modèle, celui-ci n'incluait pas les données économiques au niveau régional couvrant toute l'Asie de l'Est, celles-ci avaient été remplacées par des indicateurs connexes pour une partie des pays / des régions.

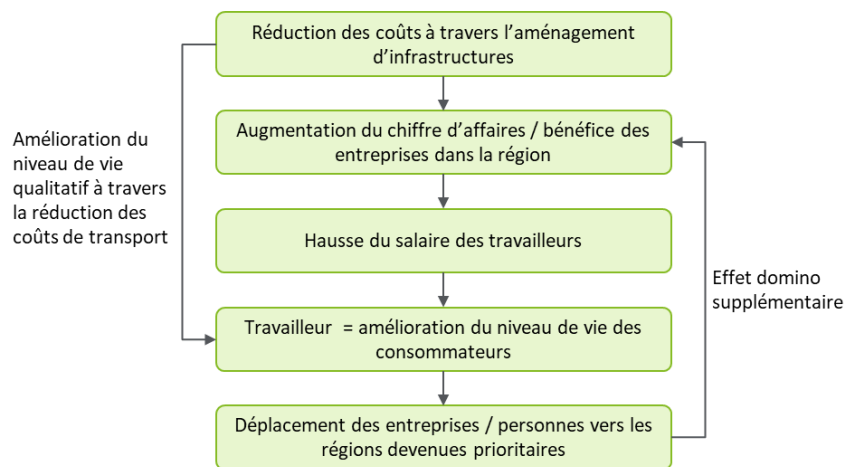
En outre, ledit modèle n'est pas une évaluation des politiques menées jusqu'alors, et met l'accent sur les prévisions des effets des politiques futures. Cela s'expliquerait notamment par le fait que dans la région de l'Asie de l'Est cible dudit modèle il n'est pas possible de recueillir des jeux de données suffisantes pour valider les politiques du passé. L'effet économique calculé par ledit modèle l'est en tant que différence du PIB dans chaque région dans les cas « sans mise en œuvre de politiques de facilitation du commerce et du transport » et « avec mise en œuvre de politiques de facilitation du commerce et du

transport » (voir la Figure 4.1.4). Par ailleurs, l'« effet économique » utilisé dans ledit modèle tient compte des « économies de coût », des « économies de temps de transport » et des « activités économiques en découlant ». En ce qui concerne le concept des impacts de l'aménagement d'infrastructures de transport dans ledit modèle sur le PIB, à la suite de la réduction des coûts de transport par le biais de l'aménagement d'infrastructures de transport dans la région, le chiffre d'affaires et les bénéfices des entreprises dans la région cible augmentent, et un retour à l'augmentation des salaires des travailleurs est constaté. Par conséquent, le niveau de vie des travailleurs (=consommateurs) dans la région s'améliore, et des mouvements de population dans la région, qui possède certains avantages par rapport à d'autres, sont observés. Ces prévisions sont réalisées en ayant recours aux diverses données accumulées avec l'IDE-GSM.



Source : « Procédure de l'analyse des effets économiques à l'aide de l'IDE-GSM et son application dans la planification des politiques : corridors économiques / sinistres / accord de libre-échange », Isono

Figure 4.1.4 Concept des effets économiques utilisés dans l'IDE-GSM



Source : « Procédure de l'analyse des effets économiques à l'aide de l'IDE-GSM et son application dans la planification des politiques : corridors économiques / sinistres / accord de libre-échange », Isono

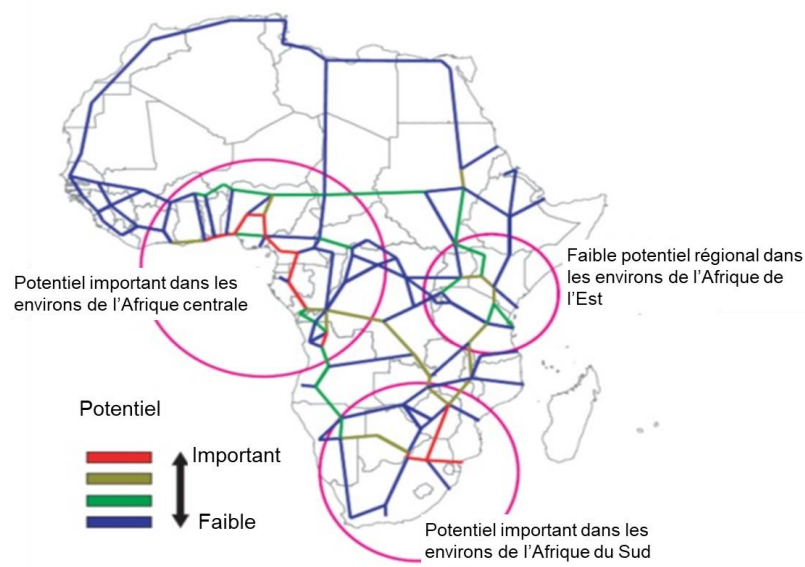
Figure 4.1.5 Concept des impacts de l'aménagement des infrastructures de transport dans l'IDE-GSM sur le PIB

Lors de la mise en œuvre de ladite simulation, outre l'enregistrement des données initiales (population dans chacune des régions, le PIB par industrie, les itinéraires i En 2019, la capacité maximale de manutention dans le port de Tema est de 100 millions EVP, mais la capacité maximale de manutention, avec l'ajout des postes d'amarrage en cours d'élargissement, sera de 3,7millions EVP nter-régionaux), il sera nécessaire d'établir divers scénarios et paramètres correspondants, y compris des mesures de facilitation du dédouanement, des accords de libre-échange, des zones économiques spéciales, etc. En Afrique, cible de la présente étude, il est fréquent qu'il soit impossible de collecter les données

pertinentes, et, en ce qui concerne ledit modèle, étant donné que les modèles, programmes, paramètres, données, et scénarios sont étroitement liés, et que les simulations sont effectuées tout en classant ces éléments en les confirmant entre parties intéressées, ledit modèle n'a pas encore atteint le stade de la publication ou de l'utilisation universelle. Par conséquent, il est impossible d'utiliser ledit modèle pour estimer l'activité économique des pays et régions cibles de la présente étude.

En outre, le modèle gravitationnel appliqué au commerce a déjà été utilisé en tant que méthode d'analyse de l'effet du volume des échanges commerciaux pouvant être considéré comme l'un des éléments importants même parmi les résultats du développement de corridors. Avec la théorie indiquant que le modèle gravitationnel du commerce applique la loi de la gravité de Newton et que le volume des échanges commerciaux entre deux pays est déterminé par l'échelle économique de chaque pays et la distance entre eux, Tinbergen et Poyhonen ont commencé des travaux dans les années 60, et ceux-ci ont été établis en fondement théorique par la suite par de nombreux experts.

L'estimation du potentiel du commerce intrarégional appliquant le modèle gravitationnel dans le commerce a été effectuée même dans les études passées sur l'Afrique de la JICA. À cette occasion, les résultats de l'analyse ont indiqué clairement que les environs de l'Afrique centrale, qui comprend l'anneau de croissance en Afrique de l'Ouest, et les environs de l'Afrique australe offrent un potentiel important, alors que les environs de l'Afrique de l'Est, qui comprend le corridor nord, offrent un faible potentiel (voir la Figure 4.1.6). Bien que ledit modèle ne permette pas d'estimer le volume des échanges commerciaux par zone de corridor, une estimation par pays est tout à fait possible. En outre, les données nécessaires, à savoir les données relatives au commerce, les données relatives au PIB, les données relatives aux distances, et la liste des divers projets ayant un impact sur le commerce, sont des pièces qui peuvent être obtenues de façon relativement simple, et ce même dans les pays cibles de la présente étude.



Source : « Un passage transfrontalier : Vers la croissance et le développement - Transcender les frontières en Afrique » JICA

Figure 4.1.6 Résultats de l'analyse du potentiel du commerce de la région de l'Afrique subsaharienne

4.1.3 Considérations préliminaires pour établir les indicateurs et réaliser l'évaluation dans le cadre de la présente étude

Les considérations préliminaires pour mesurer les effets des trois corridors cibles et établir les indicateurs spécifiques figurent ci-dessous.

(1) Zones cibles

En ce qui concerne les zones cibles de développement des corridors, étant donné que la hiérarchie des autorités locales qui collectent les données diffère suivant les pays, l'étendue des effets du développement des corridors a été établie au niveau auquel chaque pays collecte les données. En ce qui concerne le Togo dans l'anneau de croissance en Afrique de l'Ouest, étant donné que le réseau routier du corridor principal traverse toutes les régions, toutes les régions constituent la région cible.

Tableau 4.1.4 Cibles des mesures des effets du plan directeur

Corridor	Pays	Zone cible du corridor
Corridor Nord	Kenya	Comtés cibles Mombasa, Kwale, Kilifi, Taita, Taxeta, Machakos, Makueni, kiambu, Uasin-Gishu, Nandi, Baringo, Nakuru, Kajiado, Kericho, Kakamega, Bungoma, Busia, Nairobi
	Ouganda	Régions cibles Centre (Kampala), Est, Ouest
Corridor de Nacala	Mozambique	Provinces cibles Niassa, Cabo Delgado, Nampula, Zambezia, Tete
Anneau de croissance en Afrique de l'Ouest	Burkina Faso	Régions cibles Boulgou, Kouritenga, Ganzourgou, Kadiogo (Ouagadougou), Bazega, Zoundweogo, Nahouri, Boulkienme, Sanguie, Les Balé, Tuy, Houet, Comoe
	Ghana	Régions cibles Haut Ghana oriental, Nord, Brong-Ahafo, Ashanti, Orientale, Grand Accra (Accra), Centrale, Occidentale
	Côte d'Ivoire	Régions cibles Région des Savanes Région de la vallée du Bandama Région des Lacs Région du N'zi-Comoe Région d'Agnéby Région des Lagunes (Abidjan) Région du Moyen Comoe Région du Sud-Comoe
	Togo	Régions cibles (toutes les régions) Savanes, Kara, Centrale, Plateaux, Maritime (Lomé)

Source : élaboré par l'équipe d'étude de la JICA

(2) Population / économie en général

S'agissant de la population, outre les informations générales (population des régions cibles), les indicateurs cibles doivent inclure la création de zones métropolitaines, la densité démographique, le nombre d'immigrants avec à l'esprit le développement économique, etc. Par ailleurs, outre l'adoption du taux de croissance du PIB/PIBR en tant qu'indicateur pour mesurer l'activité économique régionale, il y a également des études consacrées à la corrélation entre la réduction de la pauvreté et le PIB/PIBR, et à la corrélation entre la consommation d'énergie, la destruction de l'environnement

et le PIB/PIBR.

Tableau 4.1.5 Exemples d'indicateurs économiques généraux et possibilité de collecte de données connexes dans les trois corridors

Catégorie	Nom de l'indicateur	Possibilité de collecte de données connexes dans les trois corridors		
		Corridor Nord	Corridor de Nacala	Anneau de croissance en Afrique de l'Ouest
Population	Population (nombre absolu et taux de croissance)	○	○	○
	Nombre d'immigrants	×	×	×
	Création de zones métropolitaines (population urbaine)	○	○	○
	Densité démographique	○	○	○
PIB	Taux de croissance du PIB	○	○	○
	PIBR	△	○	△
	Réduction de la pauvreté	△	△	△
	Corrélation entre la consommation d'énergie et le taux de croissance économique	×	×	×
Commerce	Volume des échanges commerciaux	○	○	○
	Diversité des articles / des montants des exportations	○	○	○
Revenus	Augmentation des revenus par région	×	×	×
	Revenu nominal	×	×	×
	Distribution spatiale (tendance régionale de la production et de la consommation)	×	×	×
Dépenses de consommation	Consommation et taux de croissance	△	○	×
Autres	Prix du terrain	×	×	×

Légende : ○ Collecte au niveau régional △ Collecte au niveau régional dans une partie du pays (comportant des déséquilibres annuels), × Collecte irréalisable

Source : élaboré par l'équipe d'étude de la JICA à partir de chaque rapport

(3) Structure industrielle / emploi

Le changement de la structure industrielle (par secteur), le nombre d'entreprises dans un secteur spécifique, la situation des terres arables, etc. sont adoptés en tant qu'indicateurs relatifs à la structure industrielle. La situation de l'IDE et de l'établissement / de la disparition d'entreprises, etc. est utilisée en tant qu'indicateur relatif à l'investissement. En outre, divers indicateurs relatifs à l'établissement de la chaîne logistique (changement des ressources utilisées, envergure du marché, changement des pôles de production, coût d'inventaires) sont également appliqués. Par ailleurs, l'augmentation des chiffres de l'emploi et la productivité du travail sont adoptées en tant qu'indicateurs de l'emploi.

Tableau 4.1.6 Exemples d'indicateurs relatifs à la structure industrielle / à l'emploi et possibilité de collecte de données connexes dans les trois corridors

Catégorie	Nom de l'indicateur	Possibilité de collecte de données connexes dans les trois corridors		
		Corridor Nord	Corridor de Nacala	Anneau de croissance en Afrique de l'Ouest
Structure industrielle	Complexité des exportations (produits de plus en plus complexes (pièces, technologies, etc.))	×	×	×
	Évolution de la population / de l'industrie dans les zones cibles	○	○	○
	Pourcentage du nombre d'entreprises industrielles spécifiques par rapport au total	△	○	△
	Nombre d'entreprises non agricoles (par type de propriété)	△	○	△
	Avantage comparatif (*)	×	×	×
	Pourcentage de terres arables	△	△	△
Investissements	IDE	○	○	○
	Situation de l'établissement / de la disparition d'entreprises	×	×	×
Chaîne logistique	Changement des ressources utilisées	×	×	×
	Envergure du marché	△	△	△
	Changement des pôles de production	×	×	×
	Coût d'inventaires	×	×	×
Relatif à l'emploi	Inclusion sociale (augmentation des chiffres de l'emploi)	×	×	×
	Productivité du travail	×	×	×

Note (*) : avantage concurrentiel des régions raccordées par un corridor dans les secteurs de production commercialisable

Légende : ○ Collecte au niveau régional △ Collecte au niveau régional dans une partie du pays (comportant des déséquilibres annuels), × Collecte irréalisable

Source : élaboré par l'équipe d'étude de la JICA à partir de chaque rapport

(4) Logistique

Les coûts et les temps de transport, le volume transporté, etc. sont adoptés comme indicateurs majeurs. En outre, les objectifs des projets (aménagement de l'infrastructure, etc.) pour atteindre les résultats susmentionnés sont dans certains cas utilisés comme valeurs cibles.

Tableau 4.1.7 Exemples d'indicateurs des effets relatifs à la logistique et possibilité de collecte de données connexes dans les trois corridors

Catégorie	Nom de l'indicateur	Possibilité de collecte de données connexes dans les trois corridors		
		Corridor Nord	Corridor de Nacala	Anneau de croissance en Afrique de l'Ouest
Coût	Coût de transport (réduction)	○	○	△
Temps	Temps / vitesse de transport	○	○	△
	Nombre total / durée de détention	○	○	△
Volume	Volume transporté / distance de transport	○	○	△
Aménagement de pôles	Nombre d'aéroports dans la région du corridor	○	○	○
	Connectivité entre les bases (personnes / quantités transportées)	△	△	△

Légende : ○ Collecte au niveau régional △ Collecte au niveau régional dans une partie du pays (comportant des déséquilibres annuels), × Collecte irréalisable

Source : élaboré par l'équipe d'étude de la JICA à partir de chaque rapport

(5) Environnement

En ce qui concerne l'environnement naturel, les éléments liés à la pollution de l'air et à la déforestation sont utilisés en tant qu'indicateurs. En outre, pour ce qui est de l'environnement social, l'amélioration des conditions d'accès à l'éducation, de l'égalité hommes-femmes, de l'accès aux services bancaires et financiers sert d'indicateur.

Tableau 4.1.8 Exemples d'indicateurs environnementaux et possibilité de collecte de données dans les trois corridors

Catégorie	Nom de l'indicateur	Possibilité de collecte de données connexes dans les trois corridors		
		Corridor Nord	Corridor de Nacala	Anneau de croissance en Afrique de l'Ouest
Environnement naturel	Pollution atmosphérique (NO)	×	×	×
	Émissions de dioxyde de carbone (CO ₂)	×	×	×
	Déforestation	×	×	×
Environnement social	Égalité d'accès à l'éducation (collège, etc.)	△	×	×
	Égalité hommes-femmes	×	×	×
	Accès aux services bancaires et financiers	×	×	×

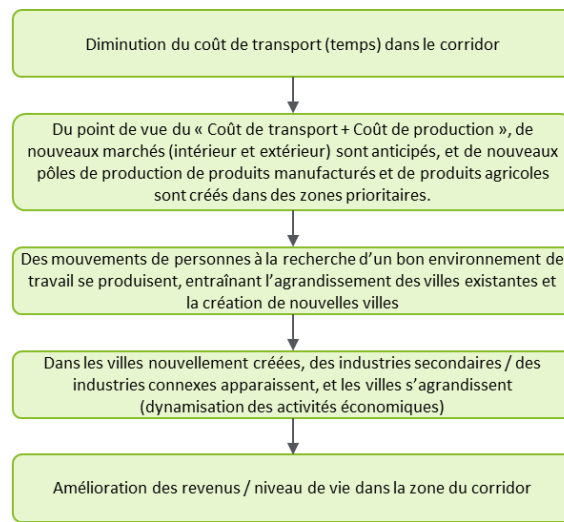
Légende : ○ Collecte au niveau régional △ Collecte au niveau régional dans une partie du pays (comportant des déséquilibres annuels), × Collecte irréalisable

Source : élaboré par l'équipe d'étude de la JICA à partir de chaque rapport

4.2 Établissement des indicateurs de mesure des effets

Les mesures des effets sont réalisées sur la base de cas précédents d'évaluation du développement de corridors et des données pouvant être collectées dans chacun des pays des trois corridors stratégiques africains. Le plan directeur de développement des corridors vise non seulement le développement économique dans la zone du corridor, mais également un développement dans lequel les aspects sociaux et environnementaux sont équilibrés. D'autre part, si l'objectif consistant à développer toute la zone du corridor au-delà du cadre des frontières nationales est considéré, il est estimé que des actions visant la

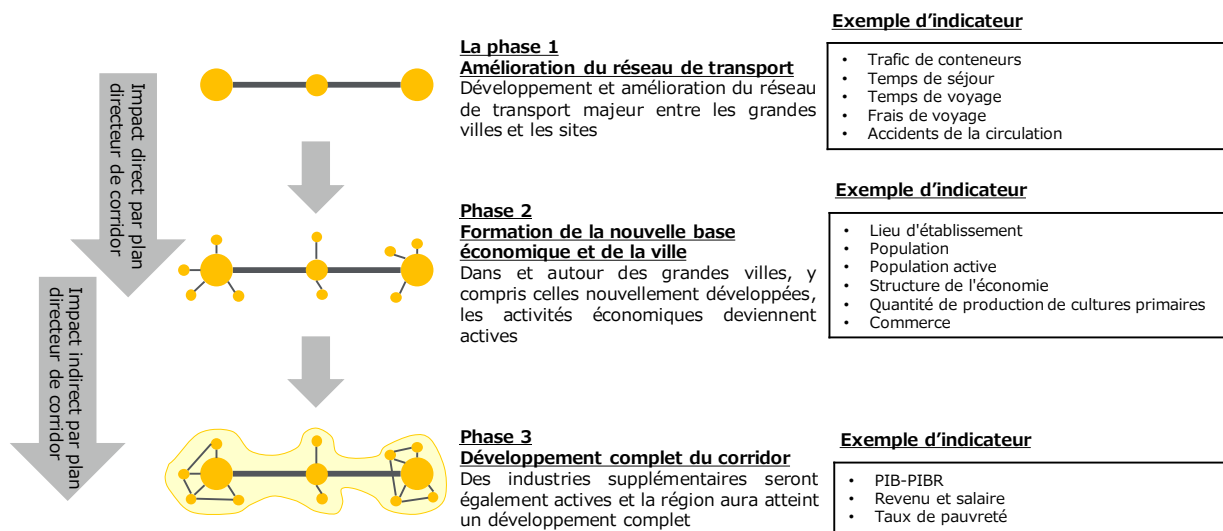
promotion de la circulation des personnes et des biens, l'aménagement approprié de bases de production / de résidence se manifesteront avec, en tant que déclencheur, l'amélioration de l'environnement mobile entre les bases. Par conséquent, dans le cadre de travail de mesure, les données seront collectées en supposant un effet domino, avec comme point de référence les « effets des améliorations du système des infrastructures logistiques (indices fondamentaux) ». Par ailleurs, comme indiqué dans ce qui suit, la collecte de données / d'informations permettant d'avoir une vue d'ensemble exhaustive des régions de chacun des pays des corridors stratégiques cibles n'a pas pu être réalisée dans le cadre de la présente étude. Par conséquent, dans le cadre de la présente étude, il a été décidé de collecter dans toute la mesure du possible des données statistiques permettant de vérifier le cadre susmentionné.



Source : élaboré par l'équipe d'étude de la JICA

Figure 4.2.1 Scénarios possibles de développement de corridors axés sur l'amélioration du système / de la structure des infrastructures logistiques

En outre, dans le plan de chaque corridor cible de la présente étude, il est proposé également de mettre en œuvre des projets en dehors du secteur du système des infrastructures logistiques en fonction des caractéristiques de chaque corridor. Les effets anticipés résultant de ces projets seront inclus en tant qu'indicateur supplémentaire. D'autre part, comme indiqué dans ce qui suit, il est difficile de dire si les données statistiques de chacun des pays cibles sont collectées / agrégées systématiquement, et il a été extrêmement compliqué de vérifier les effets et la corrélation entre les statistiques à partir des données obtenues dans le cadre de l'étude conformément au plan directeur.



Source : élaboré par l'équipe d'étude de la JICA

Figure 4.2.2 Liste des données cibles de mesure des effets dans les trois corridors stratégiques africains

4.3 Points à garder à l'esprit lors de la vérification des effets

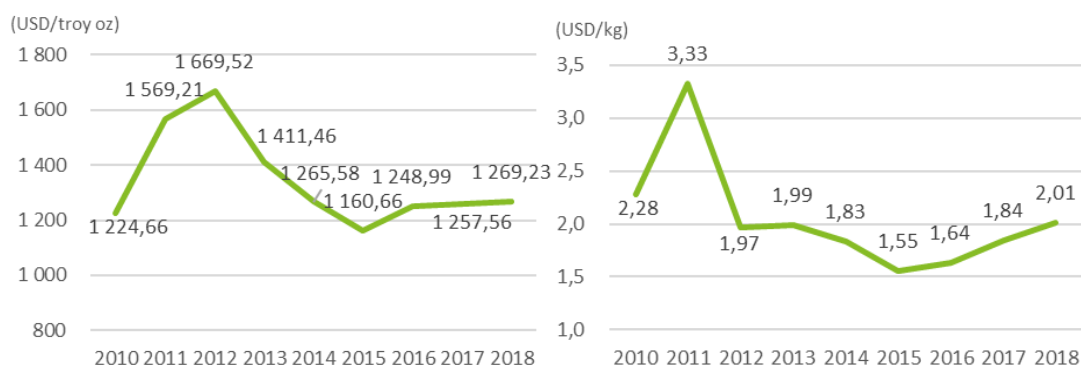
Dans un bon nombre des pays cibles de la présente étude, c'est l'exportation de produits primaires qui est le moteur de l'économie (voir le Tableau 4.3.1).

Tableau 4.3.1 Principaux produits d'exportation de chaque pays

Corridor	Pays	Principaux produits d'exportation
Corridor Nord	Kenya	Thé, cultures horticoles, café, poisson
	Ouganda	Café, pétrole, ciment, graines de maïs, cacao
Corridor de Nacala	Mozambique	Aluminium, coke (charbon), gaz naturel, énergie, tabac, etc.
Anneau de croissance en Afrique de l'Ouest	Burkina Faso	Or, coton, sésame
	Côte d'Ivoire	Cacao, produits pétroliers, caoutchouc naturel
	Ghana	Or, pétrole, fèves / produits de cacao, noix
	Togo	Phosphate, coton, ciment, or

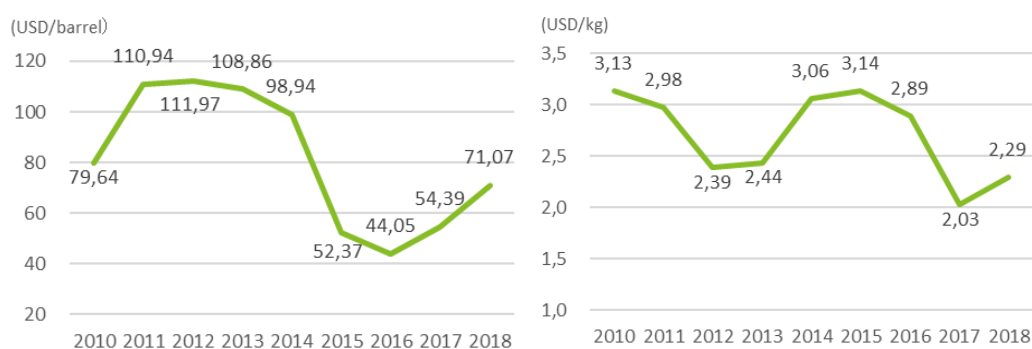
Source : page d'accueil des ministères des Affaires étrangères

Le prix des produits primaires fluctue considérablement suivant la situation internationale (voir les figures 4.3.1 à 5), et il y avait également des pays où la chute des cours a contribué à la détérioration de la situation financière. Bien que l'un des objectifs ultimes du plan directeur des corridors soit de passer à une structure économique qui ne soit pas trop dépendante des exportations des produits primaires, il y a peu de cas dans lesquels les effets des projets apparaissent à court terme, et pour le moment il est nécessaire de prendre en considération les risques que fait planer une fluctuation du prix et de la demande des produits primaires sur la macroéconomie de chaque pays.



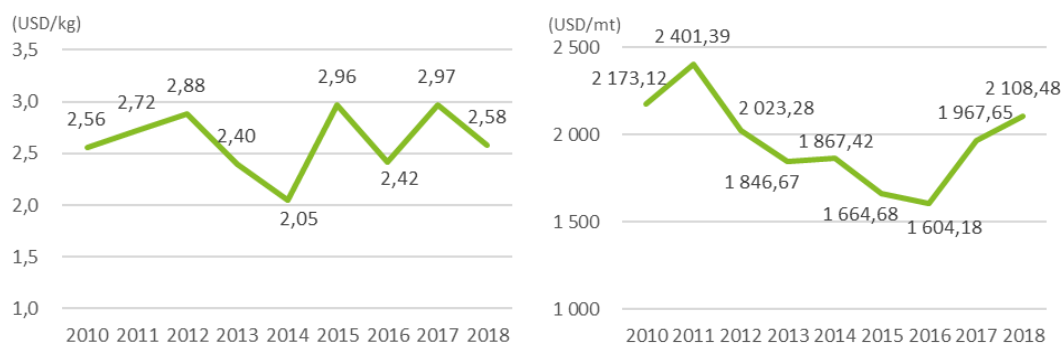
Source : Banque mondiale (<https://www.worldbank.org/>) le 23 avril 2019

Figure 4.3.1 Évolution du prix de l'or (marché de New York) (à gauche) et évolution du prix du coton (indice-A) (à droite) (prix nominal)



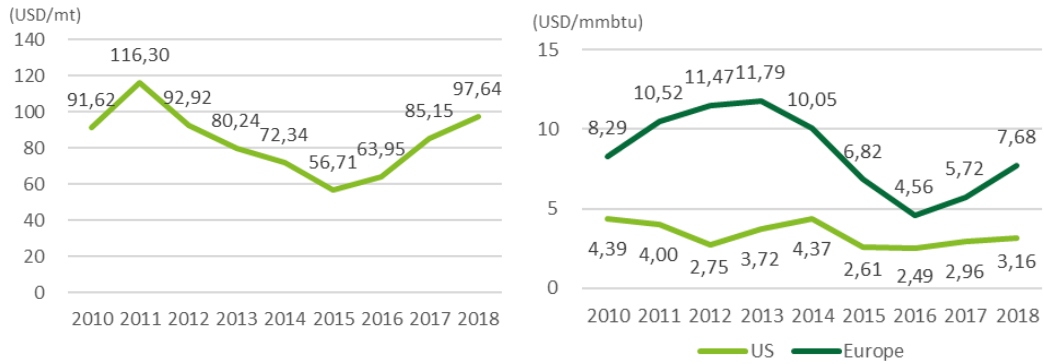
Source : Banque mondiale (<https://www.worldbank.org/>) le 23 avril 2019

Figure 4.3.2 Évolution du prix du pétrole (pétrole brut Brent de la mer du Nord) (à gauche) et du prix du cacao (à droite) (prix nominal)



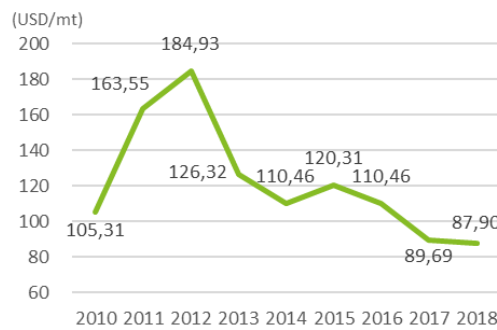
Source : Banque mondiale (<https://www.worldbank.org/>) le 23 avril 2019

Figure 4.3.3 Évolution du prix du thé (enchères de thé de Mombasa) et du prix de l'aluminium (prix nominal)



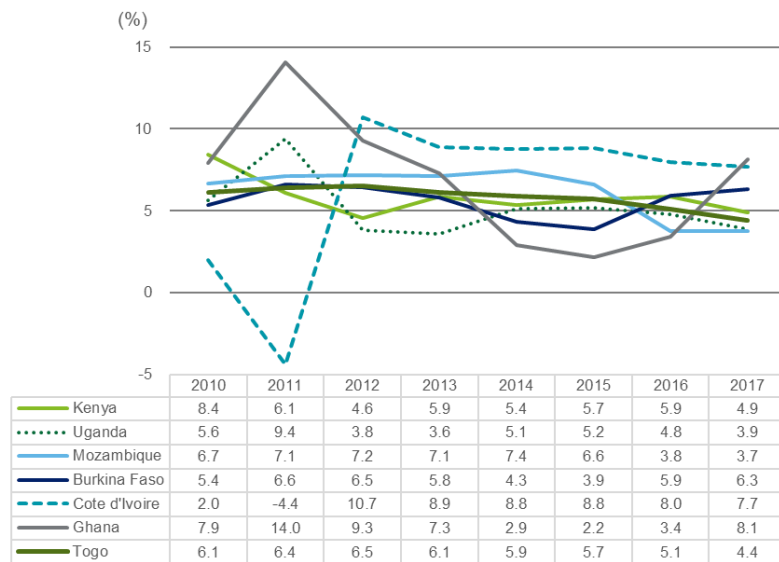
Source : Banque mondiale (<https://www.worldbank.org/>) le 23 avril 2019

Figure 4.3.4 Évolution du prix du charbon (Afrique du Sud) et du prix du gaz naturel (États-Unis, Europe) (prix nominal)



Source : Banque mondiale (<https://www.worldbank.org/>) le 23 avril 2019

Figure 4.3.5 Évolution du prix du phosphate (prix nominal)



Source : Banque mondiale (<https://www.worldbank.org/>) le 23 avril 2019

Figure 4.3.6 Évolution du taux de croissance du PIB de chaque pays cible du plan directeur des corridors

4.4 Vérification des effets

4.4.1 Vérification des effets d'ordre logistique

(1) Situation de la collecte des données

Les résultats de la collecte des informations / des données nécessaires pour vérifier les effets et estimer la situation d'ordre logistique figurent au tableau suivant.

Tableau 4.4.1 Résultats de la collecte des données relatives au transport des marchandises

	Corridor Nord		Corridor de Nacala		Anneau de croissance en Afrique de l'Ouest	
	Résultats de la collecte	Période applicable	Résultats de la collecte	Période applicable	Résultats de la collecte	Période applicable
A1. Volume manutentionné dans les ports (conteneurs)	○	2013-2017	○	2013-2018	○	2013-2017
A2. Comparaison du temps de transport entre les points principaux	○	2010, 2015, 2017 2013-2017	○	2011, 2017	○	2008, 2012
A3. Comparaison des coûts de transport entre les points principaux	○	2010, 2015, 2017 2013-2017	○	2011, 2017	○	2012, 2016, 2008
A4. Efficacité portuaire	○	2013-2018	○	2018	○	2012, 2016
A5. Volume transporté par route	○	2015-2018	○	2011-2017	×	—
A6. Accidents de la route	△ (Ensemble du territoire)	2013-2017	×	—	×	—
Délai portuaire (référence)	○	2013-2017	×	—	×	—

Légende : ○ Collecte achevée △ Collecte partielle, × Collecte impossible

Source : élaboré par l'équipe d'étude de la JICA

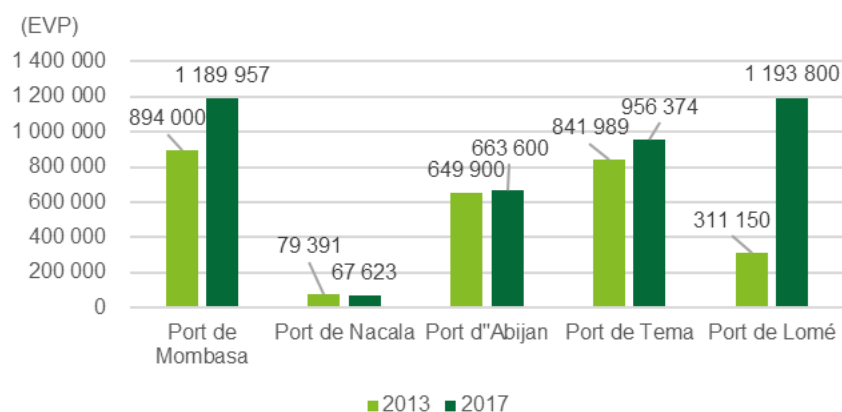
(2) Vérification des effets sur la base des indicateurs individuels

■ Indicateur A1 : Volume manutentionné dans les ports (conteneurs)

1) Aperçu de tous les corridors

Comme l'indique la Figure 4.4.1, le volume manutentionné dans les principaux ports des trois corridors stratégiques a généralement tendance à augmenter. Le volume manutentionné dans le port de Lomé au Togo, en particulier, a été multiplié par quatre en quatre ans, passant de 310 000 EVP en

2013 à environ 1 190 000 EVP en 2017. D'après les médias, les opérations du terminal à conteneurs du port de Lomé en particulier contribuent largement à l'augmentation des volumes manutentionnés, et, à l'exception du port de Lagos au Nigéria, c'est désormais le plus grand port d'Afrique de l'Ouest en termes de volume manutentionné⁹. En outre, en ce qui concerne également le port de Mombasa au Kenya et le port de Tema au Ghana dans lesquels les travaux d'aménagement / d'expansion des infrastructures se poursuivent, le volume manutentionné augmente régulièrement. D'autre part, la manutention dans le port d'Abidjan en Côte d'Ivoire et dans le port de Nacala au Mozambique stagne en raison du retard pris dans la construction de nouvelles installations portuaires et infrastructures routières d'accès.



Source : Autorité portuaire de chaque pays, « The Maritime Executive », port de Lomé : Port autonome de Lomé (<https://www.togo-port.net/statistiques-pal/conteneurs-port-autonome-de-lome/>) le 23 avril 2019

Figure 4.4.1 Envergure de la manutention des conteneurs dans les ports principaux des trois corridors stratégiques (en 2013 et 2017)

Le changement des volumes manutentionnés dans chacun des ports, les effets, ainsi que le résultat de l'analyse contextuelle et factorielle figurent au tableau suivant.

Tableau 4.4.2 Changement des volumes manutentionnés dans les ports et causes probables avancées

Corridor	Nom du port	Effet	Analyse contextuelle / factorielle
Corridor Nord	Port de Mombasa	↗	La capacité de manutention a augmenté après l'achèvement des travaux d'extension du port de Mombasa. Des progrès majeurs sont également observés en matière d'aménagement d'infrastructures connexes telles que les routes d'accès, etc.
Corridor de Nacala	Port de Nacala	→	La stagnation du volume manutentionné pourrait notamment s'expliquer par la restriction physique, à savoir l'exiguïté de la superficie du port. Toutefois, l'efficacité continue de s'améliorer avec l'envoi en cours de conseillers en exploitation et gestion portuaires après l'achèvement du projet d'amélioration de la gestion portuaire dans le cadre d'une aide de la

⁹ Togo First (<https://www.togofirst.com/en/logistics/2910-1898-lome-s-port-becomes-west-africa-s-leading-container-port-overtaking-lagos>)

			JICA. Étant donné que l'étude préparatoire portant sur les routes d'accès mise en œuvre par la JICA est terminée, et qu'un don de la Banque mondiale est à l'étude, le volume manutentionné pourrait augmenter à l'avenir. En outre, il est estimé que l'impact de la faible production agricole à la suite de sécheresses et d'inondations, ainsi que du problème de dette non déclarée, pourrait également expliquer cette stagnation.
Anneau de croissance en Afrique de l'Ouest	Port d'Abidjan	↘	L'aménagement des infrastructures connexes n'est pas conforme à la demande.
	Port de Tema	↗	L'extension des infrastructures connexes progresse régulièrement, ce qui se traduit par une augmentation du volume manutentionné.
	Port de Lomé	↑	Le grand terminal à conteneurs est achevé. En outre, son utilisation augmente également en raison de la congestion du port de Lagos non loin de là.

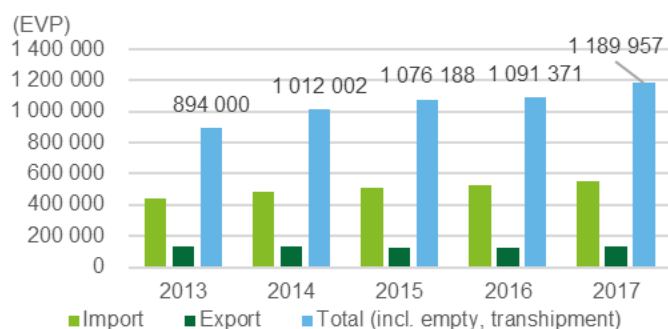
Source : élaboré par l'équipe d'étude de la JICA

Afin d'accroître le volume manutentionné des cargaisons en conteneurs, il est dans un premier temps nécessaire d'aménager le matériel adapté aux conteneurs. Même dans les corridors cibles, les ports qui s'adaptent au traitement des conteneurs réussissent à attirer les cargaisons en conteneurs. En revanche, le port de Nacala par exemple n'est toujours pas équipé de grues-portiques, et le volume manutentionné est extrêmement faible par rapport aux autres ports. Toutefois, l'efficacité continue de s'améliorer malgré les difficiles contraintes géographiques, avec la présence de conseillers en exploitation et gestion portuaires actuellement dépêchés sur place après l'achèvement du projet d'amélioration de la gestion portuaire de la JICA. En outre, étant donné que l'étude préparatoire portant sur les routes d'accès mise en œuvre par la JICA est achevée, et qu'un don de la Banque mondiale est à l'étude, l'efficacité opérationnelle portuaire ainsi que le volume manutentionné, grâce à l'aménagement continu de l'environnement dans le périmètre du port, devraient s'améliorer.

2) Effets de chacun des corridors

(a) Corridor Nord (port de Mombasa)

Le port de Mombasa au Kenya est le plus grand port commercial d'Afrique de l'Est et la porte d'entrée du corridor nord qui relie les pays enclavés comme l'Ouganda et le Rwanda au reste du monde. Avec le développement des principales villes dans les pays enclavés et au Kenya, la demande de services dudit port augmente rapidement, et des travaux d'extension sont mis en œuvre pour répondre à la demande de manutention. L'envergure de la manutention portuaire (capacité) du port de Mombasa est passée de 720 000 EVP en 2014, à 1 300 000 EVP en 2016 à l'achèvement de la phase 1 des travaux de développement du port de Mombasa, et devrait atteindre 1 800 000 EVP à la fin 2021 à l'achèvement de la phase 2 dudit projet. Comme indiqué à la Figure 4.4.2, le volume manutentionné dudit port est passé de 890 000 EVP en 2013 à environ 1 190 000 EVP en 2017. En outre, il est escompté que la demande dépassera 2 600 000 EVP en 2025. Toutefois, la situation de l'excédent des importations reste inchangée, et l'augmentation des exportations est l'un des défis à l'avenir.



Source : élaboré par l'équipe d'étude de la JICA sur la base de documents fournis par Kenya Ports Authority

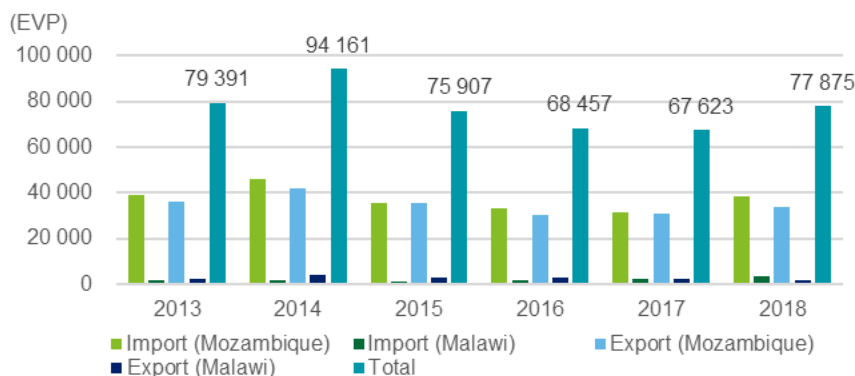
Figure 4.4.2 Évolution du volume manutentionné des conteneurs dans le port de Mombasa

Comme indiqué dans le Chapitre 3, l'extension du port de Mombasa et l'amélioration de la route d'accès font figure de projets phares dans le plan directeur dudit corridor. Bien que peu de temps se soit écoulé depuis la formulation du plan directeur, il est reconnu qu'il a contribué d'une certaine manière à la promotion de ces projets, et, par conséquent, à l'augmentation du volume manutentionné dans le port de Mombasa.

(b) Corridor de Nacala (port de Nacala)

L'envergure de la manutention portuaire (capacité) du port de Nacala est inférieure à 100 000 EVP, et le volume manutentionné est extrêmement faible par rapport aux autres ports. Peu d'efforts ont été entrepris pour accroître l'envergure de la manutention. À l'heure actuelle, l'aire portuaire dudit port est étroite, le déchargement des conteneurs est effectué à l'aide des grues de bord, et le volume manutentionné des porte-conteneurs de ligne est faible. Au regard de l'évolution de la manutention du port de Nacala, le volume manutentionné n'augmente pas comme dans les ports des autres corridors. D'après la Figure 4.4.3, le volume manutentionné spécifique a augmenté entre 2013 et 2014, passant de 79 000 EVP à 94 000 respectivement, mais était retombé à 78 000 EVP en 2018. La baisse de la production de produits agricoles à la suite de conditions météorologiques anormales (sécheresse) en 2015 et les révélations de dette non déclarée en 2016 sont considérées comme des facteurs ayant eu une influence sur ce recul.

D'autre part, étant donné qu'il est à craindre que l'efficacité de la manutention des conteneurs diminue si les exportations de charbon, l'un des principaux produits manutentionnés dans le port de Nacala, évoluent de façon stable, il est nécessaire à l'avenir d'éliminer les contraintes physiques auxquelles est confronté ledit port.



Source : élaboré par l'équipe d'étude de la JICA sur la base de documents fournis par Port do Norte SA

Figure 4.4.3 Évolution du volume manutentionné des conteneurs dans le port de Nacala

Il est actuellement prévu d'aménager dans les environs du port de Nacala une route d'accès comprenant le port, mais des limites en termes de capacité du port de Nacala à proprement parler sont reconnues.

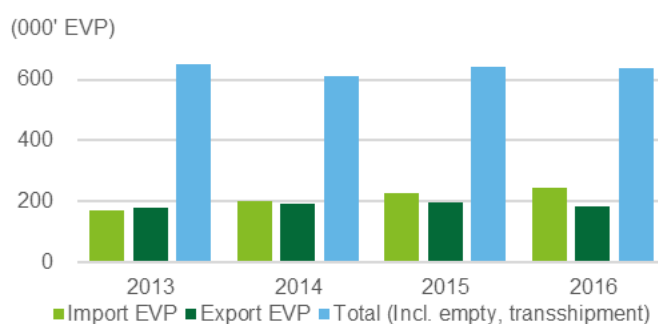
Dans l'étude sur le terrain qui vient d'être réalisée, alors que la manutention du charbon est en augmentation, des efforts sont mis en œuvre pour renouveler les équipements côté port et dans l'aire portuaire, et il a été confirmé que les fonctions portuaires étaient maintenues malgré les contraintes physiques. Un soutien de la JICA auprès du conseil d'exploitation et de gestion portuaires est actuellement mis en œuvre, et les autorités portuaires ont fait remarquer pendant les entretiens dans le cadre de la présente étude que les compétences en termes d'exploitation et de gestion portuaires s'amélioreraient grâce à ce soutien.

(c) Anneau de croissance en Afrique de l'Ouest

i. Port d'Abidjan (Côte d'Ivoire)

Le port d'Abidjan est l'un des principaux ports de l'Afrique subsaharienne, et, en tant que point de départ, il est la porte d'entrée de l'intérieur des terres de la Côte d'Ivoire et des pays enclavés tels que le Burkina Faso et le Mali sur le reste du monde. D'après la Figure 4.4.4, le volume manutentionné de conteneurs en 2013 dans ledit port était de 650 000 EVP. En revanche, aucun nouvel investissement n'a été fait depuis les années 80, et la capacité de manutention portuaire actuelle ne permet pas de faire face à l'augmentation du volume de marchandises allant de pair avec la croissance démographique et la croissance économique de la Côte d'Ivoire et des pays enclavés tels que le Mali et le Burkina Faso. Le volume manutentionné dans le port d'Abidjan n'a quasiment pas bougé depuis 2013. 650 000 EVP est la limite de la capacité de manutention du port d'Abidjan, et il est impossible d'augmenter davantage le volume manutentionné tant que le port ne fait pas l'objet de travaux d'aménagement et d'agrandissement.

Le plan directeur de l'anneau de croissance en Afrique de l'Ouest venant juste d'être formulé (2018), il n'y a pas de divergences entre la situation actuelle du volume manutentionné dans ledit port et les valeurs numériques dans le plan directeur.



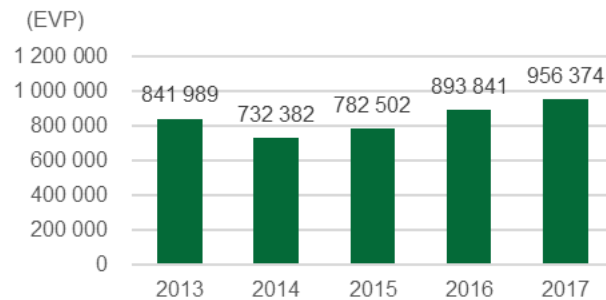
Source : élaboré par l'équipe d'étude de la JICA sur la base de documents fournis par Port Management Association of West and Central Africa

Figure 4.4.4 Évolution du volume manutentionné de conteneurs dans le port d'Abidjan

ii. Port de Tema (Ghana)

Le Ghana dispose de deux ports commerciaux le long du golfe de Guinée, dont les rôles sont en principe répartis comme suit : les exportations sont assurées par le port de Takoradi, et les importations par le port de Tema à proximité d'Accra. Étant donné que les installations du port de Tema ont été développées ces dernières années, le port de Tema assure désormais le traitement

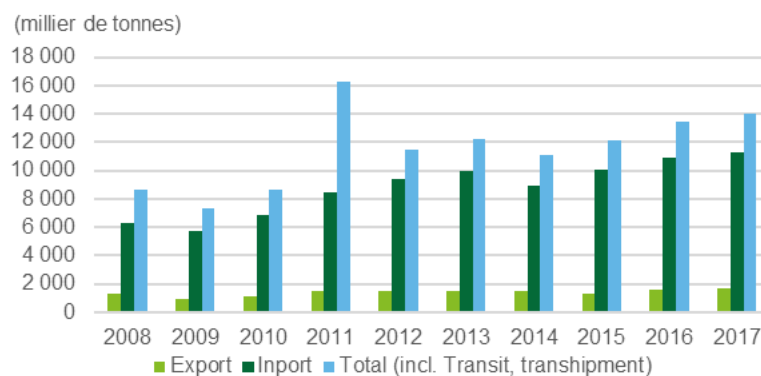
aussi bien des importations que des exportations, qui représente aujourd’hui jusqu’à 85 % des importations et des exportations de l’ensemble du pays. Comme le montre la Figure 4.4.5, bien que le volume manutentionné de conteneurs dans le port de Tema ait à un moment diminué par rapport au niveau de 840 000 EVP en 2013, la situation s’est retournée, et le niveau était de 960 000 EVP en 2017. La chute du volume manutentionné entre 2013 et 2014 pourrait être due à l’impact de la crise économique qui a été ressentie à cette période-là.



Source : élaboré par l’équipe d’étude de la JICA sur la base de documents fournis par l’autorité portuaire du Ghana

Figure 4.4.5 Évolution du volume manutentionné des conteneurs dans le port de Tema

La situation concernant le volume des marchandises manutentionnées est à la base similaire à celle du volume manutentionné de conteneurs, mais, à l’instar des autres ports africains, le pourcentage du volume manutentionné des produits importés est en hausse. En 2019, la capacité maximale de manutention dans le port de Tema est de 1 millions EVP, mais la capacité maximale de manutention, avec l’ajout des postes d’amarrage en cours d’élargissement, sera de 3,7 millions EVP.



Source : élaboré par l’équipe d’étude de la JICA sur la base de documents fournis par Port Management Association of West and Central Africa

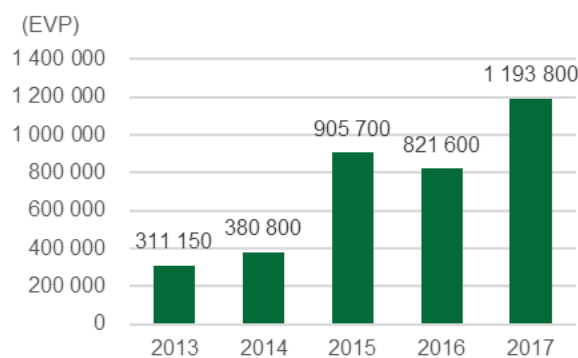
Figure 4.4.6 Évolution du volume des marchandises manutentionnées dans le port de Tema

Le plan directeur de l’anneau de croissance en Afrique de l’Ouest venant juste d’être formulé (2018), il n’y a pas de divergences entre la situation actuelle du volume manutentionné dans ledit port et les valeurs numériques dans le plan directeur.

iii. Port de Lomé (Togo)

Le port de Lomé est un port en eau profonde (plus de 10 m, et 12 m pour le terminal 2) en mesure d’accueillir de gros navires de transport de marchandises. Outre son rôle de base de transport vers l’intérieur des terres, il dispose également des fonctions de port d’éclatement pour le transfert des

marchandises vers les ports d’Afrique de l’Ouest (le port de Lagos au Nigéria, le port de Cotonou au Bénin, le port de Tema au Ghana, le port d’Abidjan en Côte d’Ivoire) en transbordant les conteneurs acheminés par de gros navires sur des navires collecteurs. Comme mentionné dans ce qui précède, le terminal à conteneurs du port de Lomé, dont l’exploitation à plein régime a commencé pour les gros navires en 2015, a contribué largement à l’augmentation du volume manutentionné dans le port de Lomé. D’après les dires, les entreprises qui ne supportent pas la congestion et le service de faible qualité du port de Lagos au Nigéria, qui est le plus grand pays d’Afrique de l’Ouest, se reporteraient sur le port de Lomé qui est vite devenu le port ayant le plus gros volume manutentionné d’Afrique de l’Ouest. D’autre part, des problèmes tels que le faible niveau des importations et exportations à destination et en provenance du Togo, la capacité insuffisante du quai à conteneurs, et le fait qu’il est devenu habituel pour les navires d’attendre ancrés au large des côtes avant d’entrer dans le port, sont pointés du doigt.



Source : Port autonome de Lomé (<https://www.togo-port.net/statistiques-pal/conteneurs-port-autonome-de-lome/>)

Figure 4.4.7 Évolution du volume des marchandises manutentionnées dans le port de Lomé

Le plan directeur de l’anneau de croissance en Afrique de l’Ouest venant juste d’être formulé (2018), il n’y a pas de divergences entre la situation actuelle du volume manutentionné dans ledit port et les valeurs numériques dans le plan directeur.

■ Indicateur A2 : Comparaison du temps de transport entre les points principaux

1) Aperçu de tous les corridors

Bien que la période d’obtention des données varie suivant le corridor, une comparaison aux alentours de l’année 2010 indique que le temps de transport entre les points principaux a diminué, quel que soit le corridor. Les résultats de l’analyse des effets et des causes envisageables figurent au tableau suivant. Il est jugé que c’est l’introduction partielle dans le dédouanement de l’échange de données informatisé (EDI), et non pas le développement des infrastructures portuaires ou l’aménagement des infrastructures routières, qui a contribué à cette diminution du temps de transport.

Tableau 4.4.3 Situation de la réduction du temps de transport entre les principaux points

Nom du port		Effet	Analyse contextuelle / factorielle
Corridor Nord	Port de Mombasa - Nairobi/Kampala	↗	Outre l'aménagement des routes connexes, les aménagements portuaires, le renforcement des capacités des opérateurs, et l'amélioration des formalités douanières ont contribué à ce résultat.
Corridor de Nacala	Port de Nacala - Blantyre	↗	L'efficacité résultant de la mécanisation portuaire et l'introduction de l'EDI dans le dédouanement ont contribué à ce résultat.
Anneau de croissance en Afrique de l'Ouest	Port de Tema - Ouagadougou	↗	L'amélioration des infrastructures portuaires et routières a contribué à ce résultat.

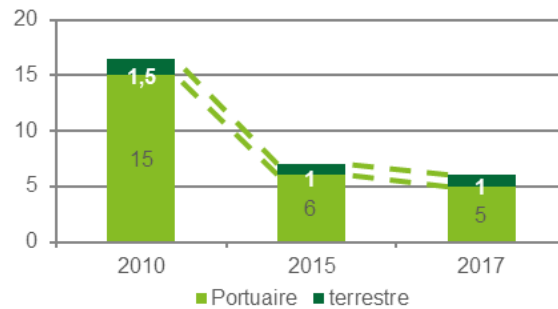
Source : élaboré par l'équipe d'étude de la JICA

Le temps de transport est la somme de chacun des éléments suivants : port, dédouanement, transport terrestre, passage des frontières, et procédures. S'agissant en particulier du dédouanement, étant donné qu'il se fait pendant la détention des marchandises dans les ports, le délai [entrée dans le port du navire ⇒ dédouanement ⇒ acheminement] est beaucoup plus long que le temps de transport. Bien que le temps du travail portuaire ait été réduit grâce aux équipements portuaires pour le traitement des conteneurs, la mise en œuvre de mesures non matérielles telles que le dédouanement ayant recours à l'EDI est citée en tant qu'effet majeur dans la réduction du temps. En ce qui concerne le transport terrestre, l'aménagement d'infrastructures routières progresse, et il est nécessaire de réorienter à l'avenir les politiques d'aide vers l'amélioration de la qualité des camions, l'amélioration de l'équipement des véhicules à proprement parler et de l'environnement de travail, l'aménagement de dépôts, etc.

2) Effets de chacun des corridors

(a) Corridor Nord

En ce qui concerne le corridor Nord, le temps de transport entre Mombasa, qui est le port principal du corridor, et Nairobi, le centre industriel du Kenya, et Kampala, la capitale de l'Ouganda, en 2010 / 2015 / 2017 a fait l'objet de comparaisons. Comme indiqué dans la Figure 4.4.8 et dans la Figure 4.4.9, de grandes améliorations ont été réalisées à partir de 2010. Dernièrement, sur la période 2015 / 2017, sur les deux itinéraires, un effet de réduction d'une (1) journée est observé dans la partie portuaire. D'autre part, l'effet de réduction de temps de la partie routière est limité, et sur le trajet Mombasa - Kampala sur la période 2015/2017 il fallait même compter environ une demi-journée supplémentaire. Toutefois, lors des entretiens avec des expéditeurs / transitaires, il a été relaté que la congestion du trafic sur la route autour de Mombasa s'était considérablement allégée.

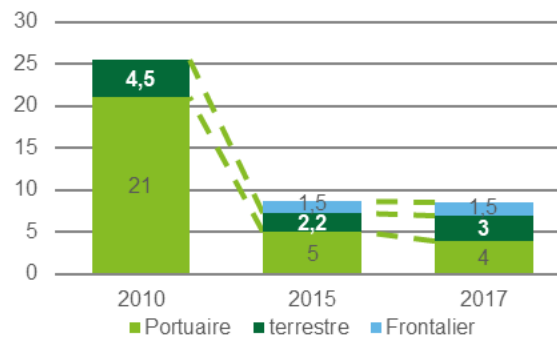


Source: données de 2010: « Impact assessment of the northern corridor performance activities », CPCS

Données de 2015 : étude du plan directeur du corridor nord de la JICA

Données 2017 : élaborées par l'équipe d'étude de la JICA sur la base des entretiens avec les expéditeurs / transitaires sur place et l'étude « Observatory survey » de la Northern Corridor Transit and Transport Coordination Authority (NCTTCA)

Figure 4.4.8 Évolution du nombre de jours requis entre Mombasa et Nairobi



Note : En 2010, le transport terrestre et le passage des frontières n'étaient pas séparés, et les chiffres indiqués combinaient les deux composantes (partie en bleu foncé sur le graphique).

Source: données de 2010: « Impact assessment of the northern corridor performance activities », CPCS

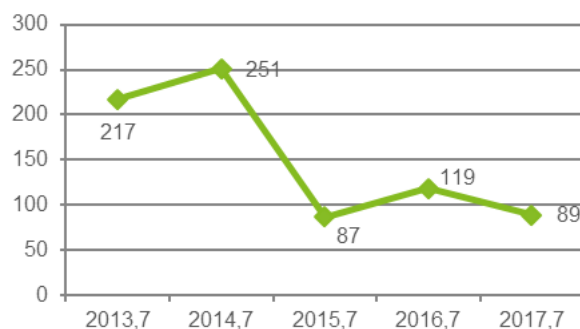
Données de 2015 : étude du plan directeur du corridor nord de la JICA

Données 2017 : élaborées par l'équipe d'étude de la JICA sur la base des entretiens avec les expéditeurs / transitaires sur place et l'étude « Observatory survey » de la Northern Corridor Transit and Transport Coordination Authority (NCTTCA)

Figure 4.4.9 Évolution du nombre de jours requis entre Mombasa et Kampala

En outre, au sein de la NCTTCA, le temps de transport par route est mesuré de l'achèvement des formalités douanières dans le port jusqu'à l'achèvement des formalités de transport au Kenya, à la frontière avec l'Ouganda (Malaba) (voir la Figure 4.4.10). Une comparaison avec les années précédentes montre que jusqu'en 2015 le temps de transport évolue bien, mais que par la suite, y compris en 2017, il cesse de diminuer. Cela montre une tendance similaire aux données de la Figure 4.4.8 et de la Figure 4.4.9 ci-dessus.

Comme indiqué dans le Chapitre 3, l'extension du port de Mombasa, la rationalisation des opérations, et l'amélioration de la voie d'accès font figure de projets phares dans le plan directeur dudit corridor. Dans les données ci-dessus, la réduction des délais pour les tâches portuaires en particulier a été reconnue. Il est reconnu que le plan directeur a fait avancer les projets connexes, et, par conséquent, a contribué d'une certaine manière à la réduction du temps de transport.

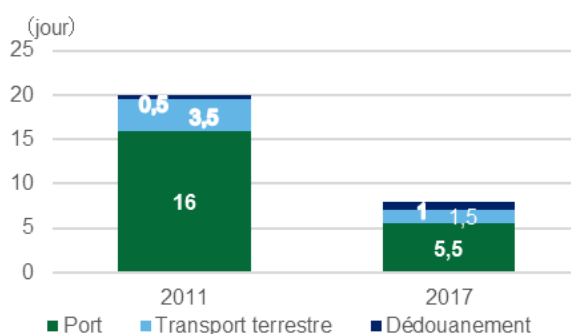


Source: « Observatory survey », NCTTCA

Figure 4.4.10 Évolution du temps requis entre Mombasa et la frontière de Malaba

(b) Corridor de Nacala

En ce qui concerne le corridor de Nacala, l'évolution du temps de transport du port de Nacala à Blantyre, le cluster industriel du Malawi, a fait l'objet de comparaisons avec les données de 2011 et de 2017. Une comparaison entre 2011 et 2017 montre que le temps requis dans le port est passé de 16 heures à 5,5 heures (environ 3 fois moins) et que le temps de transport par route de 3,5 jours à 1,5 jour (environ la moitié moins). Il est supposé que cet effet de réduction est le résultat de la privatisation du port de Nacala en 2013 et des efforts tels que la mécanisation, et ce malgré des contraintes comme l'exiguïté du terrain. En outre, l'EDI a été introduit dans le dédouanement. Avant son introduction, il fallait compter 3 à 4 jours de la déclaration de douanes à l'autorisation, mais aujourd'hui cela se fait en quelques heures, ce qui contribue à la réduction du temps de transport. S'agissant de l'effet de réduction du temps de transport pour le transport terrestre, il est jugé que l'amélioration des aménagements routiers le long du corridor du port de Nacala jusqu'à Nampula, qui est la deuxième ville du Mozambique, s'est traduite par une réduction du temps de transport. En ce qui concerne le dédouanement à la frontière entre le Mozambique et le Malawi, le nombre absolu du trafic routier diminue, et il semble qu'il y a eu une légère dégradation entre 2011 et 2017, mais il n'y a aucun facteur de fluctuation majeure. D'autre part, les procédures de passage de la frontière se simplifient, et les conditions requises concernant la caution vont en s'assouplissant, mais il est estimé que les effets ne se manifestent pas encore.



Source : données de 2011 : « Logistics review of the Beira and Nacala corridor », L'Agence des États-Unis pour le développement international (United States Agency for International Development) (2012)
Données 2017 : « Nacala corridor and port performance assessment » USAID (2018)

Figure 4.4.11 Comparaison du temps du transport sur le corridor de Nacala

Comme indiqué dans le Chapitre 3, le plan directeur du corridor de Nacala met en avant non seulement les infrastructures matérielles pour le transport des marchandises, mais également le

renforcement de mesures non matérielles, à savoir la rationalisation des opérations des postes de douanes et des points de contrôle. Bien que l'amélioration du port de Nacala proprement dit et des routes d'accès ne progresse pas, il a été confirmé qu'il serait possible de réduire le temps de transport en améliorant les composantes non matérielles. Dans ce sens, il est reconnu que le plan directeur a fait avancer ces projets, et, par conséquent, a contribué d'une certaine manière à la réduction du temps de transport le long du corridor.

(c) Anneau de croissance en Afrique de l'Ouest

Il est difficile d'obtenir des informations relatives au temps de transport dans l'anneau de croissance en Afrique de l'Ouest, et la seule chose qu'il a été possible de confirmer c'est qu'une comparaison du temps transport sur le tronçon port de Tema - Ouagadougou, capitale du Burkina Faso, qui est un pays enclavé, entre 2008 et 2012, avait été réalisée dans le cadre d'une étude d'USAID. Les données sont quelque peu anciennes, mais, d'après ladite étude, entre les deux années examinées le temps requis a été réduit d'une (1) journée pour les tâches portuaires et le transport terrestre respectivement, soit d'environ deux jours au total. Il est estimé que cette réduction reflète les effets des améliorations portuaires et routières apportées par divers donateurs et bailleurs de fonds. Le délai requis pour le dédouanement est inclus dans le temps de transport terrestre, et il n'a pas été possible de déterminer le temps requis à la frontière entre le Ghana et le Burkina Faso. Même l'étude du plan directeur de l'anneau de croissance en Afrique de l'Ouest qui a été formulé en 2016, ne contient pas d'informations / d'analyses portant sur le temps de transport.

Tableau 4.4.4 Comparaison du temps de transport dans l'anneau de croissance en Afrique de l'Ouest (jours)

	Année	Port	Terre	Total (jours)
Tema - Ouagadougou	2008	3,7 - 6,6	3,8 - 5,5	10,5 - 18,1
	2012	3,0 - 3,8	1,3 - 5,7	8,9 - 17,3

Source : « Trends in transport and logistics Tema-Ouagadougou-Bamako corridor », l'Agence des États-Unis pour le développement international (United States Agency for International Development) (2013)

Le plan directeur de l'anneau de croissance en Afrique de l'Ouest a été formulé en 2018, et n'est pas lié aux données susmentionnées. Par conséquent, il n'a pas été possible de vérifier les effets du plan directeur.

■ Indicateur A3 : Comparaison des coûts de transport entre les points principaux

1) Aperçu de tous les corridors

Comme indiqué dans le Tableau 4.4.5, des réductions fixes des coûts de transport sont réalisées dans les trois corridors stratégiques. L'effet sur les tronçons port de Mombasa - Nairobi / Kampala est particulièrement remarquable. D'autre part, si les projets portuaires et les projets ferroviaires sont réalisés par le biais de PPP, il sera nécessaire de fixer le montant du droit d'utilisation afin d'assurer la rentabilité, et il est difficile de s'attendre à une amélioration significative du point de vue de la réduction des coûts de transport. En outre, la même chose est anticipée même si de grands investissements dans les ports et les chemins de fer, non limités aux PPP, sont réalisés.

En tant qu'éléments de réduction des coûts, il est possible d'augmenter les revenus par unité de temps et de réduire le coût global du transport de marchandises en diminuant le temps requis et en améliorant le taux de roulement des équipements utilisés par les opérateurs logistiques. En outre,

l'augmentation du volume transporté encouragera de nouveaux arrivants sur le marché de la région en question et entraînera de nouvelles baisses des prix par le biais de la concurrence entre différentes entreprises. Par exemple, dans le cas du corridor nord, l'effet de la réduction de temps susmentionnée et l'effet de la concurrence se manifestent l'un comme l'autre avec comme résultat d'importantes réductions des coûts. D'autre part, l'effet de l'amélioration des coûts aux points de passage des frontières ne se manifeste pas. Dans le corridor de Nacala, le volume de marchandises n'augmente pas, et l'effet de la réduction du coût est limité. En ce qui concerne également l'anneau de croissance en Afrique de l'Ouest, une réduction des coûts aussi importante que dans le corridor Nord n'est pas observée.

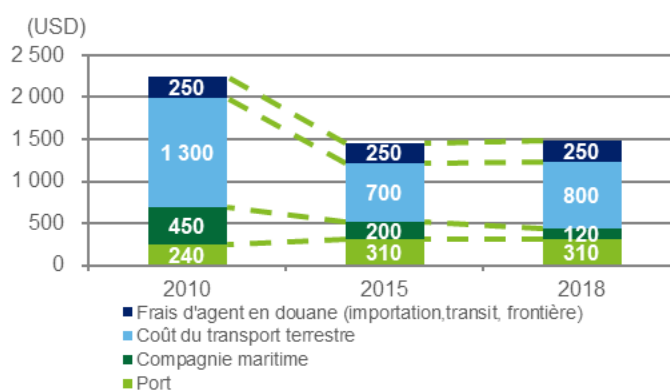
Tableau 4.4.5 Situation de la réduction des coûts de transport entre les points principaux

Nom du port		Effet	Analyse contextuelle / factorielle
Corridor Nord	Port de Mombasa - Nairobi/Kampala	↗	Les coûts de camionnage ont tendance à diminuer en tant qu'effet de l'aménagement d'infrastructures. Les effets de transport ferroviaire également baissent en raison de l'aménagement de nouvelles lignes, mais il est difficile de réaliser une baisse sensible en l'absence d'une concurrence avec les camions.
Corridor de Nacala	Port de Nacala - Blantyre	→	Le marché du fret dans son ensemble s'est stabilisé en raison du maintien du niveau de la qualité du travail portuaire, de l'aménagement d'infrastructures routières, et la réduction des délais de dédouanement. Les opérations ferroviaires gérées par les opérateurs en PPP ont tendance à augmenter.
Anneau de croissance en Afrique de l'Ouest	Port de Tema - Ouagadougou	→	Une réduction fixe de temps de transport en raison de l'aménagement d'infrastructures est observée, mais l'effet n'est pas considérable.

Source : élaboré par l'équipe d'étude de la JICA

(a) Corridor Nord

Dans le corridor nord, les coûts de transport ont fait l'objet d'une comparaison au moment de l'achèvement du plan directeur du corridor en 2015, et en 2018 sur le trajet du port de Mombasa jusqu'aux grandes villes (Nairobi et Kampala) pour le transport d'un (1) EVP.

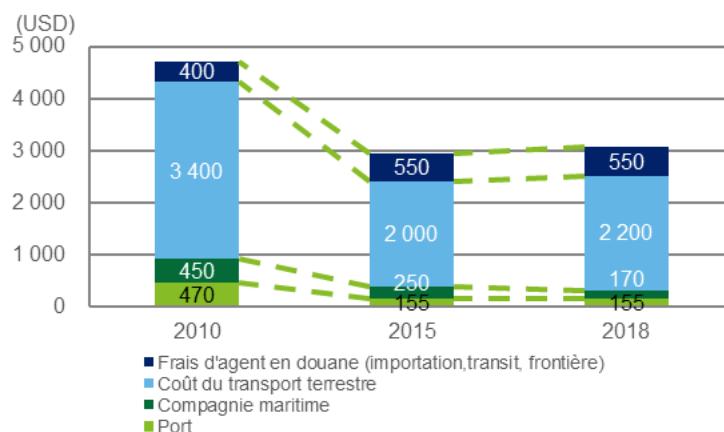


Source: données de 2010 : « Impact assessment of the northern corridor performance activities, May 2015 », CPCS

Données de 2015 : étude du plan directeur du corridor nord de la JICA

Données 2017 : élaborées par l'équipe d'étude de la JICA sur la base des entretiens avec les expéditeurs / transitaires sur place et l'étude « Observatory survey » de la Northern Corridor Transit and Transport Coordination Authority (NCTCA)

Figure 4.4.12 Évolution des coûts de transport entre Mombasa et Nairobi



Source : données de 2010 : « Impact assessment of the northern corridor performance activities, May 2015 », CPCS

Données de 2015 : étude du plan directeur du corridor nord de la JICA

Données 2017 : élaborées par l'équipe d'étude de la JICA sur la base des entretiens avec les expéditeurs / transitaires sur place et l'étude « Observatory survey » de la Northern Corridor Transit and Transport Coordination Authority (NCTTCA)

Figure 4.4.13 Évolution des coûts de transport entre Mombasa et Kampala

Les composants de base des coûts de transport sont les droits d'utilisation portuaire, les coûts de transport terrestre (par camion ou chemin de fer), les frais de douane, et les frais des compagnies maritimes.

Les droits d'utilisation portuaire n'ont pas été révisés depuis 2013. En ce qui concerne le port de Mombasa, étant donné que KPA (Kenya Ports Authority), et non pas un opérateur portuaire global, s'occupe de la gestion portuaire, nombreux sont ceux qui s'attendent à une réduction des tarifs portuaires si la gestion portuaire était privatisée. D'autre part, du point de vue de KPA, il est difficile de baisser les tarifs portuaires actuels en raison de la nécessité qui lui incombe de rembourser le coût de construction des terminaux.

S'agissant des effets de transport terrestre, une baisse des coûts de l'ordre de 100 à 200 USD entre 2015 et 2017 au sein de la NCTTCA est supposée avoir été observée, mais à la suite d'un examen approfondi des entretiens par l'équipe d'étude, il est jugé que la baisse en question au cours de ladite période n'a pas eu lieu. D'autre part, en ce qui concerne le transport ferroviaire, un service de chemin de fer à écartement standard de Mombasa à Nairobi a été inauguré en 2018. Les effets de transport ferroviaire ont grandement diminué par rapport à la période à écartement étroit.

Pour ce qui est des frais de douane, à l'heure actuelle, le Kenya impose aux expéditeurs et entreprises de logistique de procéder au dédouanement des marchandises à destination de Nairobi à la gare ferroviaire de Nairobi, et certains affirment que les progrès du fret ferroviaire sur la période de janvier à mars 2018 ne sont pas déterminés par le marché. Concernant les coûts de transport ferroviaire, les prix ne sont pas concurrentiels par rapport au transport par camion dans le cas de courtes distances. Ceux-ci commencent à se manifester que pour des trajets de plus de 1 000 km. Par conséquent, la compétitivité des prix sur la ligne de 480 km reliant Mombasa à Nairobi est faible. Une comparaison des coûts de transport en 2015 et 2018 sur l'ensemble de l'itinéraire de transport montre qu'il n'y a pas eu de réduction des coûts de transport, mais plutôt une augmentation.

En raison de l'importante réduction des coûts opérée entre 2010 et 2015, il est jugé naturel qu'il

soit difficile de confirmer un quelconque effet du plan directeur dans la réduction des coûts après 2015.

(b) Corridor de Nacala

Eu égard des coûts de transport dans le corridor de Nacala, l'évolution des coûts de transport entre le port de Nacala et le Malawi - Blantyre en 2011 et 2017 est indiquée au Tableau 4.4.6.

Tableau 4.4.6 Comparaison des coûts sur le tronçon Nacala - Blantyre (20 tonnes de fret Unité : USD)

	2011		2017	
	Camion	Chemin de fer	Camion	Chemin de fer
Port	230	265	230	265
Compagnie maritime	250	300	250	300
Coût du transport terrestre	2 600-4 600	2 300	2 300	2 500
Frais du terminal	-	-	200	260
Frais relatifs aux services frontaliers	100	80	100	80
Total	3 180-5 180	2 945	2 980	3 325

Source : 2011 « Logistics review of the Beira and Nacala corridor », l'Agence des États-Unis pour le développement international (United States Agency for International Development) (2012) ; « Collecte d'informations / étude de vérification relatives aux prévisions des industries en croissance au Malawi, août 2013 », JICA ; « Projet d'étude du développement du corridor de Sena » JICA (2012) , 2017 ; « Nacala corridor and port performance assessment », l'Agence des États-Unis pour le développement international (United States Agency for International Development) (2018) ; « Competition assessment in Malawian transport sector », Commission malawienne des pratiques commerciales loyales.

Les droits d'utilisation portuaire ont augmenté de 10 % entre 2011 et 2017. Il est estimé que cela s'explique principalement par l'augmentation du coût de maintenance du port de Nacala et des coûts de gestion liés à l'agrandissement du port de Nacala. Dans le transport terrestre, les coûts de camionnage ont tendance à diminuer. La grande différence par rapport aux coûts de camionnage de 2011 est considérée comme étant le résultat du faible volume transporté durant l'année en question et de l'absence d'un marché du camionnage, qui n'avait pas encore été créé. En 2017, le volume de marchandises a augmenté, et le marché du fret a été stable, et l'effet de la réduction du coût de transport se manifeste même par rapport au seuil atteint en 2011. D'autre part, les coûts du transport ferroviaire ont tendance à augmenter. Il est jugé qu'il ne sera pas possible de baisser les tarifs après la privatisation des chemins de fer en raison de la nécessité de récupérer le coût de maintenance ferroviaire.

D'autre part, pour ce qui est du port de Nacala, si le volume manutentionné de charbon augmente à l'avenir, il est à craindre, avec les capacités portuaires actuelles, que le temps de transport soit de nouveau affecté négativement, avec le risque d'étranglement que cela comporte pour le développement du corridor. Il est difficile à l'heure actuelle d'améliorer de façon notable les capacités du port, mais il est important de poursuivre le soutien matériel et non matériel mis en œuvre jusqu'à présent par la JICA et d'autres donateurs / bailleurs de fonds.

(c) Anneau de croissance en Afrique de l'Ouest

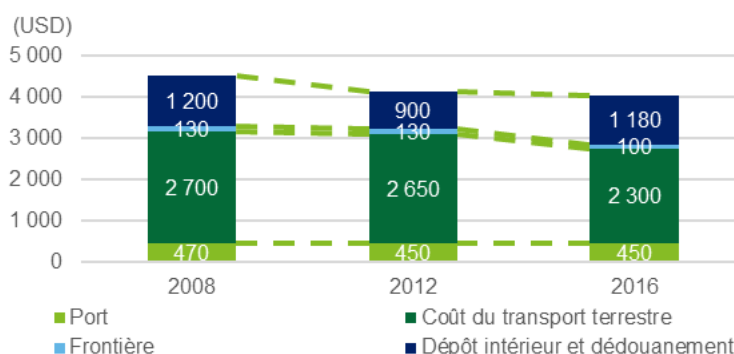
Il est possible de comparer les coûts de transport du port d'Abidjan et du port de Tema jusqu'à Ouagadougou. Abidjan et Ouagadougou sont également reliées par le chemin de fer, mais la liaison ferroviaire entre le port de Tema et Ouagadougou n'en est qu'à l'étape de la planification, et par

conséquent le trajet sur ce tronçon n'est assuré que par la route. Les coûts de transport terrestre du port d'Abidjan jusqu'à Ouagadougou n'ont cessé de diminuer de 2012 à 2016. En revanche, les autres coûts tels que les droits d'utilisation portuaire, les coûts des armateurs, les frais de douane, etc. ne diminuent pas. Dans le cas du transport du port de Tema à Ouagadougou, les coûts de camionnage et les coûts annexes au transport terrestre (frais d'utilisation des dépôts, les frais de douanes) ont diminué de 11 % au total entre 2012 et 2016.

**Tableau 4.4.7 Comparaison des coûts sur le tronçon Abidjan - Ouagadougou (20 tonnes de fret
Unité : USD)**

	2012		2016	
	Camion	Chemin de fer	Camion	Chemin de fer
Port	520	520	600	600
Compagnie maritime	130	130	170	170
Coût du transport terrestre	2 800	2 200	2 200	1 800
Frais du terminal	900	900	900	900
Frais relatifs aux services frontaliers	220	220	250	300
Total	4 570	3 970	4 120	3 770

Source : Données de 2012 « Trends in transport and logistics Tema-Ouagadougou-Bamako corridor », l'Agence des États-Unis pour le développement international (United States Agency for International Development) (2013), Données de 2016 : le « Projet d'élaboration du plan directeur du développement des corridors pour l'anneau de croissance en Afrique de l'Ouest, rapport final (résumé), mars 2018 », JICA



Note : Les redevances portuaires en 2016 peuvent être divisées en droits de port (200 USD) et frais de compagnie maritime (250 USD). Par ailleurs, le dépôt intérieur et les douanes également peuvent être divisés en frais de dépôt intérieur (280 USD) et frais d'agent en douane (900 USD)

Source : identique à la source précédente.

Figure 4.4.14 Comparaison des coûts de transport entre Tema et Ouagadougou

Le plan directeur de l'anneau de croissance en Afrique de l'Ouest vient juste d'être formulé (2018), et aucun effet du plan directeur n'est encore reconnu. D'autre part, il est escompté que l'amélioration des coûts se poursuivra également à l'avenir, notamment en raison de la coopération technique des douanes, en plus de l'aménagement d'infrastructures pour le transport terrestre depuis 2016.

■ Indicateur A4 : Efficacité portuaire

1) Aperçu de tous les corridors

La productivité des grues, le taux d'occupation des postes d'amarrage, et la durée de détention portuaire sont adoptés en tant qu'indicateurs de l'efficacité portuaire. La productivité des grues indique la quantité de conteneurs pouvant être manutentionnés en 1 heure dans ledit port, et plus la

manutention est élevée, plus l'efficacité portuaire est grande. Bien qu'il soit difficile de vérifier les effets en raison de la disparité du type et de la période des données disponibles auprès du port, l'efficacité portuaire du port de Mombasa dépasse largement celle des autres ports. En ce qui concerne le port de Mombasa, l'aménagement des infrastructures portuaires se poursuit avec le soutien de la JICA, une approche jugée comme une contribution majeure à l'amélioration de l'efficacité.

Tableau 4.4.8 Situation de l'efficacité portuaire des ports principaux

	Corridor Nord	Corridor de Nacala	Anneau de croissance en Afrique de l'Ouest		
	Port de Mombasa	Port de Nacala	Port d'Abidjan	Port de Tema	Port de Lomé
Productivités des grues (EVP/heure)	31 (2017)	5-6 (2018)	18,23 (2018)	28-30 (2018)	18-20 (2018)
Taux d'occupation des postes d'amarrage (2017)	75 %	S/O	S/O	S/O	S/O
Durée de détention portuaire	3,7 jours (89 heures)	10-12 jours	0,92 jour	6,1 - 21,3 jours	18 jours

Source : élaboré par l'équipe d'étude de la JICA

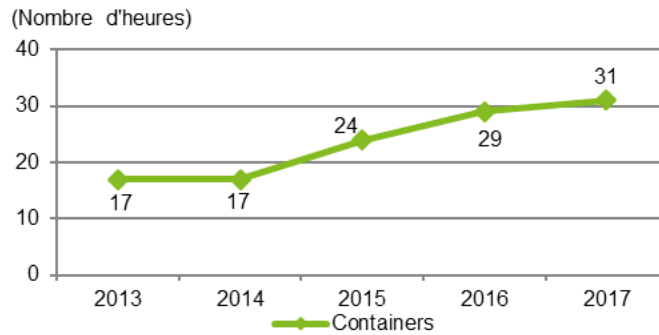
2) Effets de chacun des corridors

(a) Corridor Nord (port de Mombasa)

Les données relatives à l'efficacité de l'exploitation portuaire du port de Mombasa sont indiquées dans les figures 4.4.15 à 4.4.17. D'après ces données, l'efficacité du port de Mombasa s'est grandement améliorée depuis 2016. La productivité des grues du port de Mombasa s'est grandement améliorée avec la mise en service en 2016 du poste d'amarrage 21, à savoir le nouveau terminal à conteneurs. Le taux d'occupation des postes d'amarrage était dans la plage appropriée en 2016 (70-75 %). Avant 2016, les postes d'amarrage étaient trop encombrés, mais le soutien fourni visant l'amélioration des opérations portuaires, la formation des ressources humaines, etc. a permis de réduire le taux d'occupation des postes d'amarrage et de mettre en place une gestion plus efficace¹⁰. La durée de détention portuaire s'est considérablement améliorée depuis la mise en service du nouveau terminal à conteneurs en 2016. Il est considéré que l'augmentation du nombre de portes de retrait, l'installation d'une aire de stockage de conteneurs vides, et non seulement l'exploitation portuaire, ont également contribué à ce résultat¹¹.

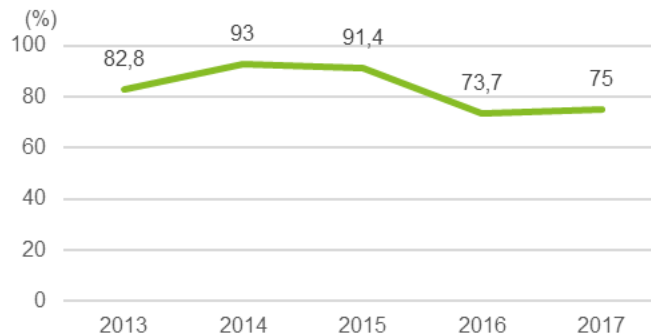
¹⁰Le taux d'occupation des postes d'amarrage est un indicateur du temps que passe un navire dans un port. En ce qui concerne l'indicateur du taux général d'occupation des postes d'amarrage, 70-75 % est la valeur appropriée. Au-dessus de celle-ci, il est considéré que la congestion est excessive, et au-dessous que l'exploitation portuaire est inefficace.

¹¹La durée de détention portuaire fait référence à la période à partir du débarquement de la cargaison, les formalités douanières jusqu'à l'acheminement. Cette valeur correspond au délai total composé de la rapidité de déchargement, des formalités douanières, et du travail des portes, et peut être considérée comme la « capacité générale » du travail portuaire.



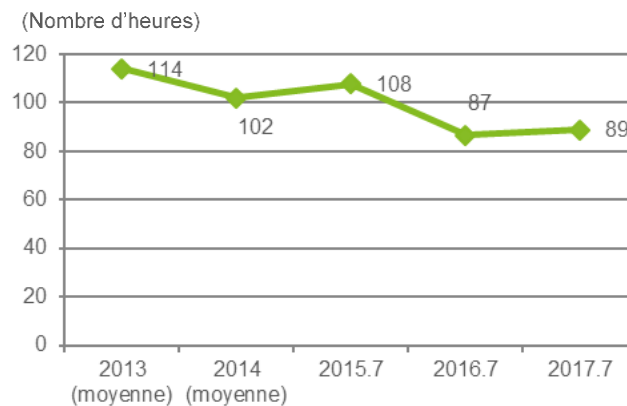
Source : Kenya Ports Authority (Mombasa), Port do Norte SA (Nacala)

Figure 4.4.15 Efficacité de déchargement des conteneurs dans le port de Mombasa



Source: Kenya Ports Authority, la Banque mondiale (« Why Does Cargo Spend Weeks in Sub-Saharan African Ports, Lessons from Six Countries », 2012)

Figure 4.4.16 Évolution du taux d'occupation des postes d'amarrage dans le port de Mombasa



Source : Nacala Port do Norte SA (Nacala), Mombasa : 2013-2014, Observatory survey (2014), 2015-2017 Port Charter

Figure 4.4.17 Durée de détention portuaire dans le port de Mombasa

Pour ce qui est de l'efficacité de l'exploitation de ces ports, il est considéré que la modernisation du port de Mombasa sur la base du plan directeur (y compris la mise en service du poste d'amarrage 21 en 2016) constitue une contribution majeure.

(b) Corridor de Nacala (port de Nacala)

En ce qui concerne le port de Nacala, seules les données les plus récentes étaient disponibles, mais, d'après l'étude sur le terrain, le nombre de conteneurs déchargés à l'heure se limite au niveau de 4 ou 5. Ceci s'explique largement par le fait que la manutention des conteneurs est réalisée avec les grues à bord du navire et non pas à l'aide de grues-portiques. Toutefois, l'introduction de grues-

portiques est prévue en 2020. Les données récentes du taux d'occupation des postes d'amarrage n'étaient pas disponibles. Pour ce qui concerne la durée de détention portuaire, seules les données les plus récentes étaient disponibles, mais le temps nécessaire est supérieur à celui dans les autres corridors. D'après les autorités portuaires, cela s'expliquerait par le fait qu'il n'est pas possible d'acheminer les cargaisons la nuit, en raison du fait que les procédures douanières sont à l'arrêt la nuit et que l'aire portuaire est trop étroite pour entasser les marchandises.

Il est difficile à l'heure actuelle d'améliorer de façon notable la capacité portuaire, mais le soutien non matériel mis en œuvre jusqu'à présent par la JICA, notamment le conseil d'exploitation et de gestion portuaires, a contribué à améliorer les effets.

(c) Anneau de croissance en Afrique de l'Ouest

i. Port d'Abidjan

Le port d'Abidjan est équipé de 4 grues-portiques (40 MT), 2 autres grues (quai 14) (100 MT), et 20 grues mobiles (de 10 à 200 MT), et son efficacité de déchargement est de 18,23 EVP/heure au barème commercial. Le taux d'utilisation moyen des grues-portiques est de 93,94 %. Le taux d'occupation des postes d'amarrage n'était pas disponible. Le terminal à conteneurs est exploité bien plus efficacement que dans les autres ports d'Afrique, avec une durée de détention portuaire de 0,92 jour. En ce qui concerne les effets du plan directeur, aucune vérification n'a pu être effectuée.

ii. Port de Tema

27 grues-portiques sont arrivées en décembre 2018 et leur installation est en cours, visant leur mise en service en 2019. Il est prévu que le volume de marchandises manutentionnées de 3,5 millions EVP augmentera une fois les aménagements achevés, et que l'efficacité de déchargement sera également considérablement renforcée. À l'heure actuelle, l'opération de déchargement est de 28-30 EVP/heure. Le taux d'occupation des postes d'amarrage n'était pas disponible. D'après l'« Étude sur les transports maritimes 2017 » de la CNUCED, malgré l'ancienneté des données (2011), le taux de détention portuaire du port de Tema était de 30 jours, ce qui est extrêmement mauvais en comparaison avec les autres grands ports africains (par ex. 16 jours en moyenne en Afrique subsaharienne, 4 jours au port de Durban). En outre, selon les rapports de Meridian Port Service, la durée de détention portuaire est de 16,7 jours lors de l'importation de conteneurs, 21,3 jours pour le transbordement de conteneurs, 4,2 jours lors de l'exportation de conteneurs, et 6,1 jours pour l'acheminement de conteneurs vides. En ce qui concerne les effets du plan directeur, aucune vérification n'a pu être effectuée.

iii. Port de Lomé

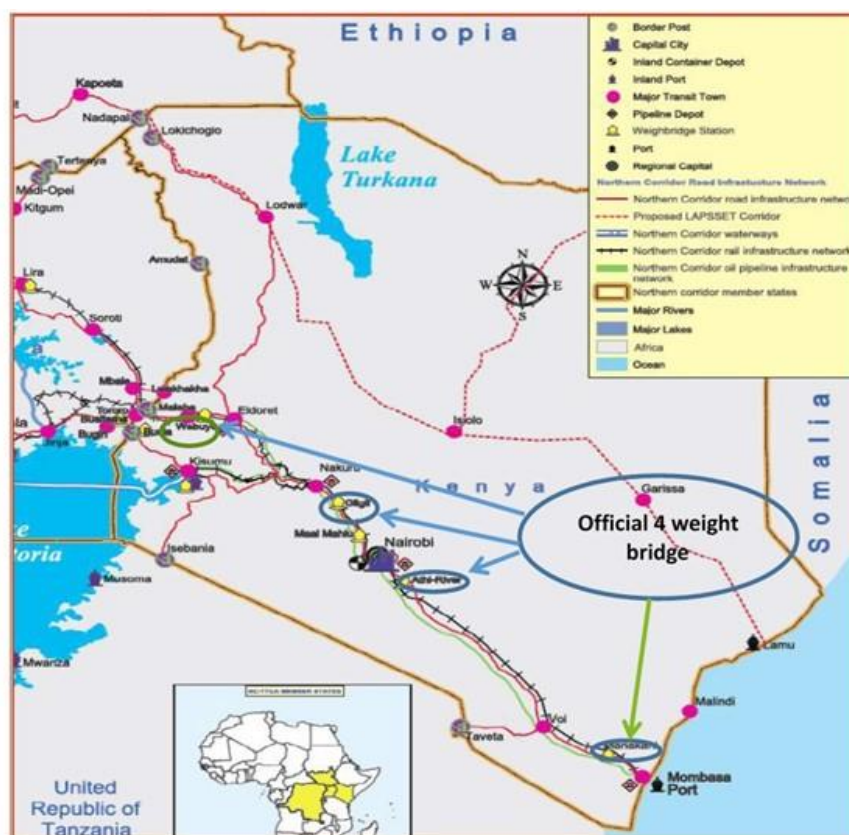
L'efficacité de déchargement actuelle est de 18-20 EVP/heure. Le taux d'occupation des postes d'amarrage n'était pas disponible. Depuis la privatisation du port de Lomé en 2001, le volume des exportations et des importations de l'Afrique de l'Ouest et centrale augmente, et dépasse largement les capacités de manutention de port. Une comparaison avec les autres ports d'Afrique de l'Ouest (le port d'Abidjan, le port de Tema, et le port de Cotonou) montre que la stratégie consiste, compte tenu du fait que le marché togolais est petit, à promouvoir davantage son utilisation pour l'importation et l'exportation en prolongeant le temps de détention portuaire (21 jours) à titre

gracieux. Par conséquent, le temps de détention portuaire dans le port de Lomé a tendance à être long (18 jours en 2012). En ce qui concerne les effets du plan directeur, aucune vérification n'a pu être effectuée.

■ Indicateur A5 : Volume transporté par route

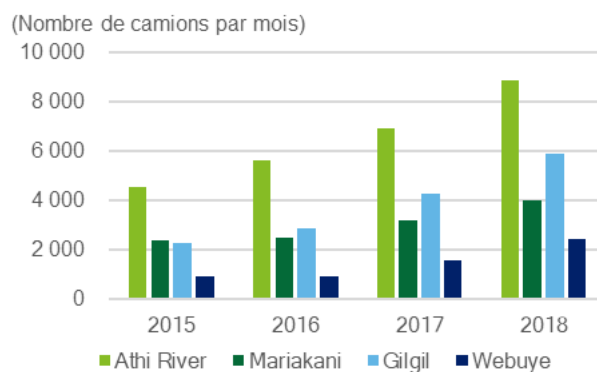
(a) Corridor Nord

Dans le corridor Nord, il a été possible de recueillir, en tant que volume transporté par route, le nombre de camions qui franchissent les quatre stations de pesage routier à l'intérieur du Kenya depuis 2015 (conversion en base journalière). D'après ces informations, il s'avère que la croissance du débit routier à Athi River et Gilgil dans les alentours de Nairobi est très importante et que le nombre de véhicules est également élevé. Il s'avère ainsi que le flux de marchandises, non seulement entre Mombasa et Nairobi, mais également dans la région périphérique de Nairobi, est important (les données divulguées étant celles de la période de janvier à mars 2018, une estimation annuelle a été établie sur la base de celles-ci). Le volume transporté au-delà de Gilgil augmente régulièrement, bien que faible par rapport à celui dans Nairobi. Il est jugé que les effets du développement du corridor sont visibles. En outre, le transport jusqu'à Nairobi par le chemin de fer à écartement standard Mombasa-Nairobi a commencé en janvier 2018. Il était anticipé qu'il entraînerait une réduction du camionnage, mais son développement sans perte de parts de marché attire également l'attention.



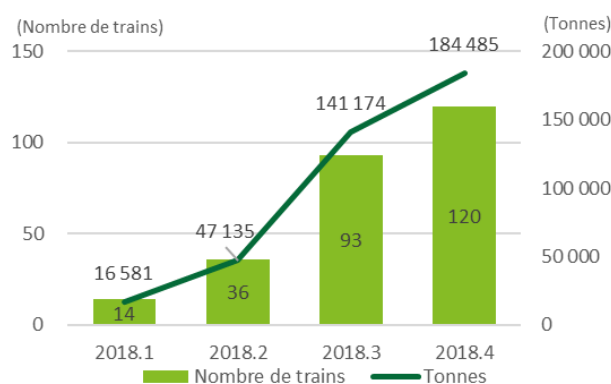
Source: « Observatory survey », NCTTCA

Figure 4.18 Emplacement des stations de pesage routier



Source: « Observatory survey », NCTTCA

Figure 4.4.19 Évolution du volume transporté par route dans le corridor Nord (volume journalier)



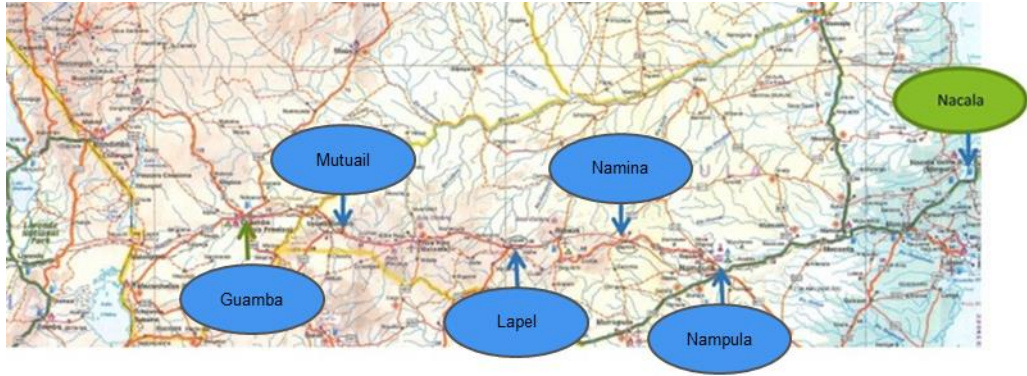
Source: « Observatory survey », NCTTCA

Figure 4.4.20 Évolution du volume transporté par chemin de fer à écartement standard

Bien qu'il soit difficile de vérifier strictement le lien de causalité entre le plan directeur et l'augmentation du volume transporté, il est considéré que l'aménagement routier conformément au plan directeur notamment a joué un certain rôle.

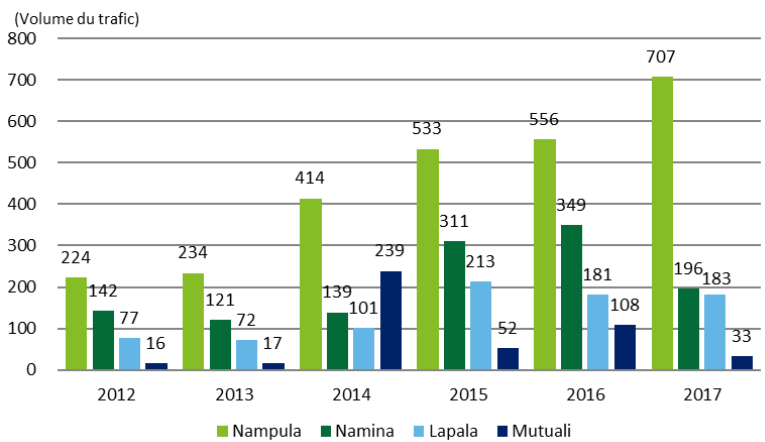
(b) Corridor de Nacala

L'administration nationale des routes (ANE) du Mozambique collecte les données du trafic moyen journalier annuel (TMJA) aux postes de contrôle routiers depuis 2012. Sur la base du volume transporté par camion, ce volume est extrêmement faible (707*30=21 210 véhicules par mois à Nampula). En outre, le camionnage au-delà de Nampula est extrêmement minoritaire. Par conséquent, ceci permet d'affirmer que l'activité économique dans ledit corridor est encore faible. Il peut être souligné qu'alors que tout le réseau du corridor Nord est entièrement revêtu, les infrastructures routières dans le corridor de Nacala ont pris du retard. Alors que le débit routier augmente constamment depuis 2012 sur le tronçon Nacala - Nampula, où l'aménagement routier est comparativement bon, au-delà de Nampula le volume transporté par route ne montre aucun signe d'évolution durable. Toutefois, entre Nampula et Cuamba, les aménagements avancent dans le cadre d'un cofinancement de la JICA et de la BAD, et il est anticipé que le volume transporté augmentera une fois l'aménagement de tout le réseau ciblé achevé.



Source : élaboré par l'équipe d'étude de la JICA

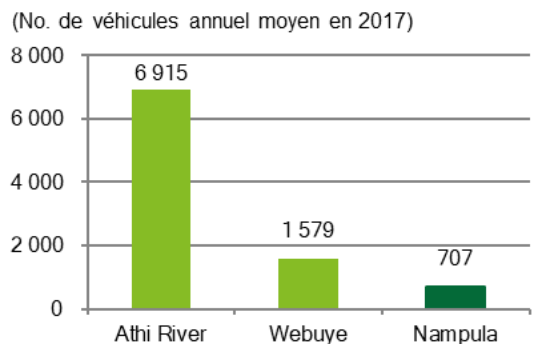
Figure 4.4.21 Itinéraire du port de Nacala jusqu'à Guamba



Source : élaboré par l'équipe d'étude de la JICA sur la base de documents fournis par l'ANC

Figure 4.4.22 Évolution du volume transporté par route dans le Corridor de Nacala (moyenne annuelle du débit routier journalier des poids lourds)

En comparaison avec le corridor Nord, le volume transporté dans le corridor de Nacala est extrêmement faible. En 2017, l'année des dernières données de Nacala, il était de 44 % à Webuye, qui enregistre le plus faible passage de camions sur le corridor Nord. Il ne faisait que de 10 % à Athi River, qui enregistre le plus élevé passage de camions sur le corridor Nord.



Source : élaboré sur la base de documents fournis par l'ANC et la NCTTCA

Figure 4.4.23 Comparaison du volume transporté par route dans le Corridor Nord et dans le corridor de Nacala (nombre de véhicules annuel moyen)

Malgré son faible niveau en termes de volume, il peut être considéré que l'effet du plan directeur

est réalisé sur le tronçon Nacala - Nampula.

(c) Anneau de croissance en Afrique de l'Ouest

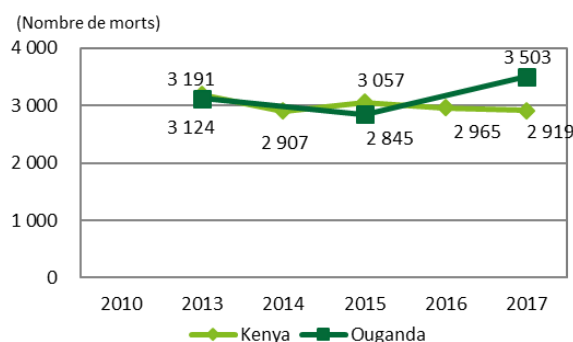
Le corridor Abidjan - Ouagadougou dispose d'un réseau routier et ferroviaire. D'après Sitarail, le chemin de fer est exploité en séparant les infrastructures et l'exécution / les opérations dans le cadre d'un PPP. En raison de la limitation du coût de maintenance, les voies se dégradent et les wagons sont en nombre insuffisant, ce qui ne permet pas d'assurer la capacité de transport pour répondre à la demande. Pour ce qui est du corridor Accra - Ouagadougou, il est anticipé que le transport sera assuré par le chemin de fer, mais à l'heure actuelle, c'est le transport par route qui prédomine. Des limitations de charge à l'essieu encouragées par l'UE et l'UEMOA ont également été mises en œuvre. En ce qui concerne les produits importés par le port de Tema, un important réseau routier est développé même au Mali, et pas uniquement pour desservir Ouagadougou. La route jusqu'à Accra est très fréquentée par de gros camions de transport de produits miniers, ce qui entraîne de sévères dégradations du réseau routier. S'agissant du Togo (Lomé - Ouagadougou), le transport par route est actuellement prédominant, et les aménagements de la route Ouagadougou - Lomé avancent. En outre, des OSBP sont construits par l'UE à la frontière togolaise, ce qui améliore l'efficacité des procédures frontalières.

Pour ce qui est du littoral (Abidjan - Lagos), suite à la consolidation des villes du littoral de l'Afrique de l'Ouest et à l'aménagement de l'important corridor reliant le port d'Abidjan, le port de Takoradi, le port de Tema, le port de Lomé, le port de Cotonou (Bénin), et le port de Lagos (Nigéria), les options portuaires pour les exportations et importations s'élargissent pour les régions intérieures, et la concurrence entre les ports est encouragée, ce qui a pour effet de réduire les coûts de transport. Les aménagements se poursuivent avec l'aide du Japon et de la Banque mondiale.

En ce qui concerne les effets du plan directeur, aucune vérification n'a pu être effectuée.

■ Indicateur A6 : Accidents de la route

En tant qu'impacts négatifs, il est supposé que l'amélioration du temps de transport par le biais du développement du corridor entraîne une augmentation du nombre des accidents de route en raison du débit routier et de la vitesse de circulation. Toutefois, dans le cadre de la présente étude, il n'a pas été possible de collecter de données examinées par région du corridor. Aucune mesure ciblant uniquement les régions du corridor Nord n'a été réalisée jusqu'à présent, mais une analyse des points noirs et causes des accidents dans le corridor Nord a été mise en œuvre entre juin et décembre 2017. 48 % des accidents se produisant dans l'ensemble du corridor Nord ont lieu entre Mombasa et Nairobi. Les accidents mortels dans tout le Kenya n'ont pas augmenté de manière significative depuis 2013. L'augmentation est modérée par rapport à la croissance du débit routier, et il est supposé que les mesures de sécurité et l'éducation routières sont mises en œuvre. En ce qui concerne les effets du plan directeur, aucune vérification n'a pu être effectuée.



Source : Kenya : Bureau des statistiques « Economic Survey », Ouganda : « Observatory survey », NCTTCA (2018)

Figure 4.4.24 Évolution du nombre d'accidents de la route mortels dans les pays formant le corridor Nord

4.4.2 Vérification de l'effet sur la création de nouveaux pôles de production

(1) Situation de la collecte des données

Les résultats de la collecte des informations / des données nécessaires pour vérifier les effets et estimer la situation de la création de nouveaux pôles de production figurent dans le tableau suivant. En raison du manque de maintenance des données statistiques par chacun des pays, il y a de nombreux cas dans lesquels les données par zone de corridor n'existent pas, et la collecte s'est soldée par des informations fragmentaires.

Tableau 4.4.9 Liste des données collectées concernant la formation de nouveaux pôles de production

Corridor	Corridor Nord		Corridor de Nacala	Anneau de croissance en Afrique de l'Ouest			
	Kenya	Ouganda	Mozambique	Burkina Faso	Côte d'Ivoire	Ghana	Togo
Pays cible	○	×	○	○	×	×	×
B1. Nombre de créations d'entreprises	2016	—	2016 / 2017	2014-2016 Par industrie	—	—	—
B2. Nombre d'installations (références)	2012, 2017	—	—	—	—	—	—
B3. Nombre d'entreprises (référence)	2016	2001 / 2002 et 2010 / 2011	2014 / 2015	—	—	Par région (2015)	National (2013-2018)

Source : élaboré par l'équipe d'étude de la JICA

Quel que soit l'indicateur, il n'a pas été possible de vérifier quantitativement et avec suffisamment de preuves le lien de causalité avec le plan directeur du corridor. En ce qui concerne essentiellement la vérification de ce lien de causalité, outre les difficultés techniques rencontrées, les limites de la maintenance des données dans les organismes gouvernementaux de chaque pays expliquent principalement l'impossibilité de recueillir les informations et données nécessaires aux analyses et vérifications.

(2) Vérification des effets sur la base des indicateurs individuels

■ Indicateur B1 : nombre d'implantations de pôles de production

1) Aperçu de tous les corridors

Avec la rationalisation de la logistique, la formation de nouveaux pôles de production et la promotion des industries existantes sont anticipées. Dans les trois corridors stratégiques, l'installation de zones économiques spéciales (ZES) et de zones franches industrielles d'exportation (ZFIE) semble créer également une vague positive de promotion industrielle.

Tableau 4.4.10 Situation de l'augmentation du nombre d'implantations de pôles de production dans la zone cible

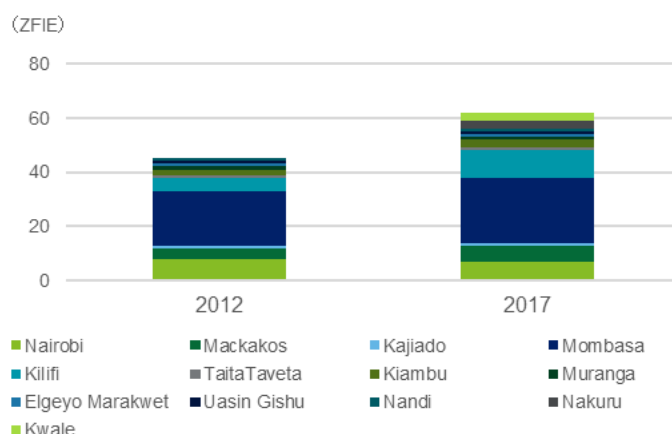
	Pays	Effet	Analyse factorielle
Corridor Nord	Kenya	↗	En particulier, une augmentation du nombre de ZFIE est observée dans les environs de Mombasa à l'entrée du corridor nord. D'autre part, le nombre d'implantations d'entreprises à l'échelle nationale est concentré dans la région de Nairobi, et la formation d'industries se fait à partir des zones dans lesquelles la population s'est regroupée.
	Ouganda	↗	Bien que le nombre d'entreprises augmente à l'échelle nationale, l'expansion de la région qui abrite la capitale (région centre) est remarquable.
Corridor de Nacala	Mozambique	↗	Le nombre d'entrepreneurs augmente, mais cela ne signifie pas une amélioration notable par rapport à la moyenne nationale. Il est jugé qu'il faudra un peu plus de temps pour vérifier la manifestation des effets de l'aménagement des infrastructures logistiques.
Anneau de croissance en Afrique de l'Ouest	Burkina Faso	↗	Le nombre d'entreprises a tendance à augmenter dans l'ensemble du pays.
	Côte d'Ivoire	S/O	Absence de données applicables.
	Ghana	↗	Une augmentation du nombre d'occupants est observée dans la ZFIE dans les environs du port de Tema, qui se trouve dans la partie centrale du corridor au Ghana. Il est possible qu'il s'agisse de la manifestation de l'effet de l'amélioration des installations portuaires.
	Togo	↗	Le nombre des entreprises a tendance à augmenter dans l'ensemble du pays.

Source : élaboré par l'équipe d'étude de la JICA

(a) Corridor Nord

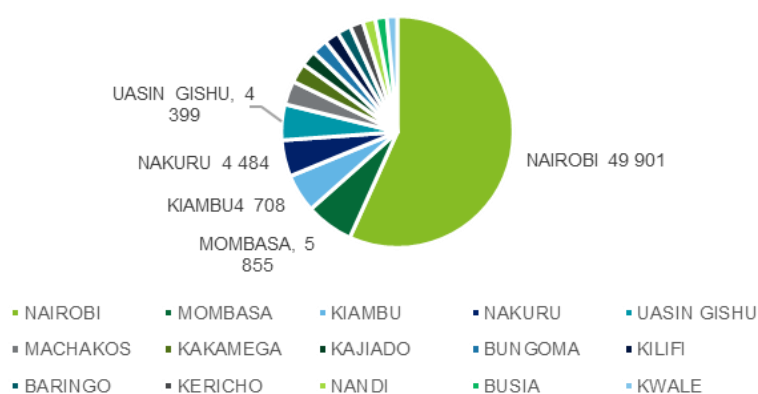
i. Kenya

Le nombre de ZFIE dans les zones cibles du plan directeur du corridor nord, au Kenya est passé de 45 en 2012 à 62 en 2017. Le nombre d'augmentations à Mombasa et Kirifi en particulier est remarquable. D'autre part, un regard sur la répartition du nombre d'implantations d'entreprises par division administrative en 2017 révèle que le nombre d'implantations à Nairobi représente plus de la moitié des implantations dans la zone cible, et que le problème de concentration des fonctions économiques sur Nairobi ne semble pas encore résolu.



Source : Rapport de performance annuel 2017 de ZFIE (<https://www.epzakenya.com/index.php/annual-performance-report.html>)

Figure 4.4.25 Évolution du nombre de ZFIE dans la zone cible du plan directeur du corridor Nord (Kenya)

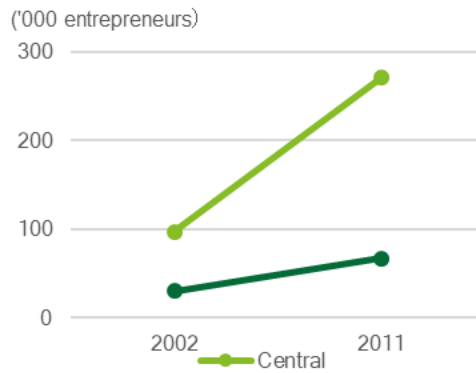


Source : Rapport de performance annuel 2017 de ZFIE (<https://www.epzakenya.com/index.php/annual-performance-report.html>)

Figure 4.4.26 Ventilation du nombre de créations d'entreprises dans la zone cible du plan directeur du corridor Nord (Kenya) (2017)

ii. Ouganda

En Ouganda, le développement des activités économiques, en particulier dans la région Centre, est remarquable, et en dix ans, à compter de 2002, le nombre d'entrepreneurs est passé de 97 à 271, ce qui représente une augmentation de 2,5 fois. Étant donné que la région Centre abrite la capitale Kampala, il est supposé que les fonctions économiques se concentrent dans la capitale, à l'instar du Kenya.

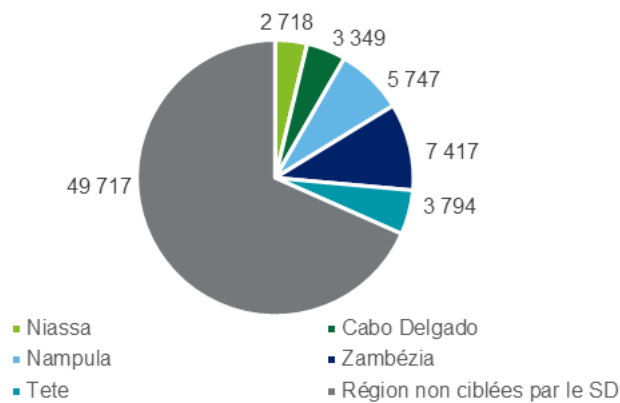


Source : Uganda Bureau of Statistics (UBOS - Bureau ougandais des statistiques), Census of Business Establishments (2010 / 11)

Figure 4.4.27 Évaluation du nombre d'entrepreneurs dans la zone cible du plan directeur du corridor Nord (Ouganda)

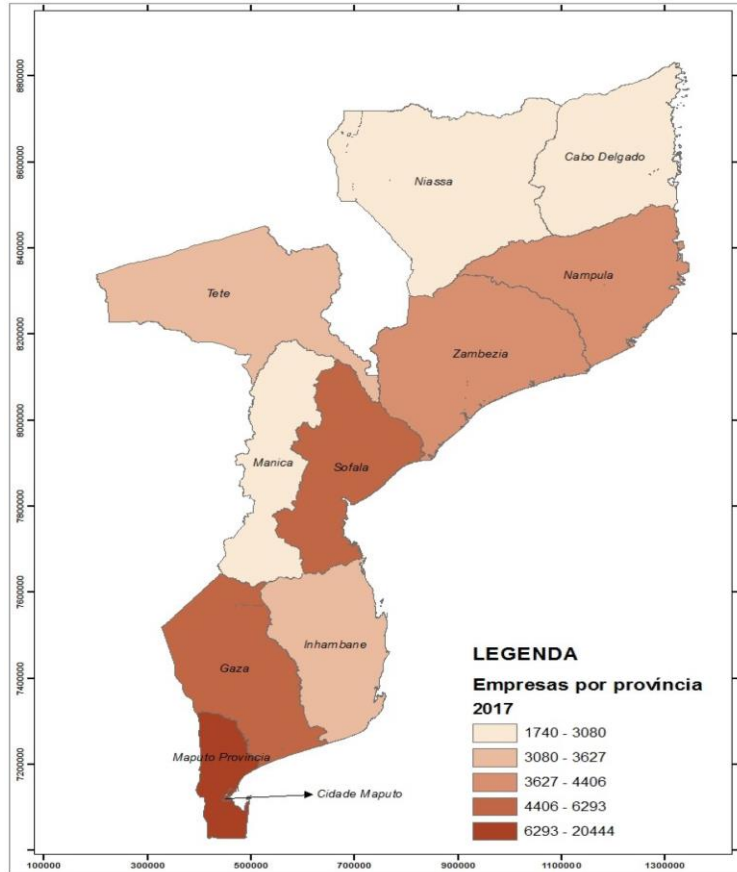
(b) Corridor de Nacala

Dans la zone cible du plan directeur du corridor de Nacala, le nombre d'entreprises est élevé à Zambezia (7 417) et à Nampula (5 747). Toutefois, cela représente à peine 30 % de l'ensemble du pays. Il est considéré que cela s'explique par le fait que, contrairement aux autres corridors, la zone cible du corridor ne comprend pas de clusters industriels densément peuplés tels que la capitale. D'autre part, seules deux années de comparaison sont disponibles, 2016 et 2017, mais le nombre d'entreprises dans la région cible du corridor est en augmentation, et les activités économiques dans cette région se dynamisent. Par secteur, dans la zone du corridor, la part du secteur tertiaire est élevée.



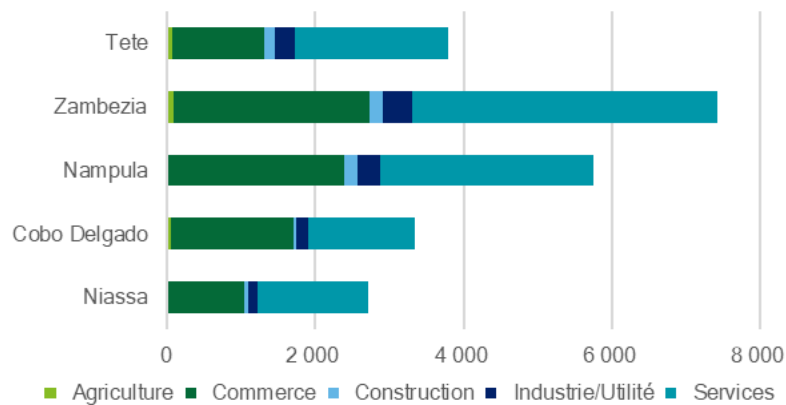
Source : Instituto Nacional de Estatística (INE - Institut national des statistiques), Empresas em Moçambique: Resultados do Segundo Censo Nacional 2014-15

Figure 4.4.28 Nombre d'entreprises au Mozambique



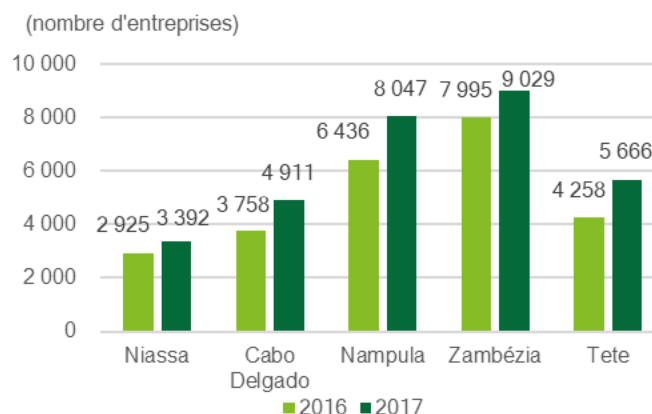
Source : Instituto Nacional de Estatística (INE - Institut national des statistiques), Estatísticas do Ficheiro de Unidades Estatísticas 2017

Figure 4.4.29 Distribution du nombre d'entreprises par région



Source : Instituto Nacional de Estatística (INE - Institut national des statistiques), Empresas em Moçambique: Resultados do Segundo Censo Nacional 2014-15

Figure 4.4.30 Répartition du nombre d'entreprises par secteur dans la région cible du plan directeur du corridor de Nacala



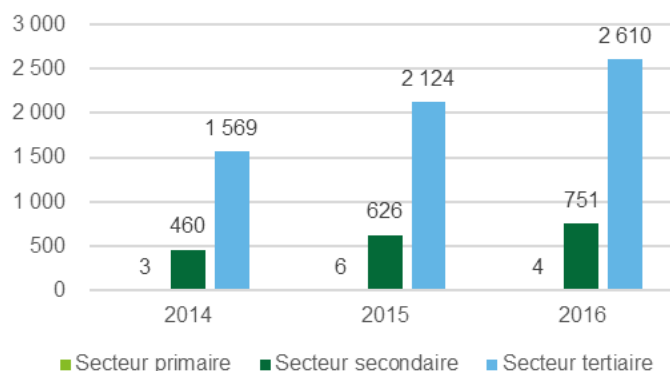
Source : Instituto Nacional de Estatística (INE - Institut national des statistiques), Estatísticas do Ficheiro de Unidades Estatísticas 2017

Figure 4.4.31 Évolution du nombre d'entreprises dans la zone cible du corridor de Nacala (2016-2017)

(c) Anneau de croissance en Afrique de l'Ouest

i. Burkina Faso

L'expansion de l'industrie des services, qui est l'industrie traditionnelle, est frappante, mais il y a peu d'entreprises qui entrent sur le marché agricole, qui fait partie du secteur primaire, sur lequel la concurrence des pays voisins est forte.



Source : Transports internationaux de marchandises (CBC)

Figure 4.4.32 Nombre de nouvelles entreprises par industrie au Burkina Faso

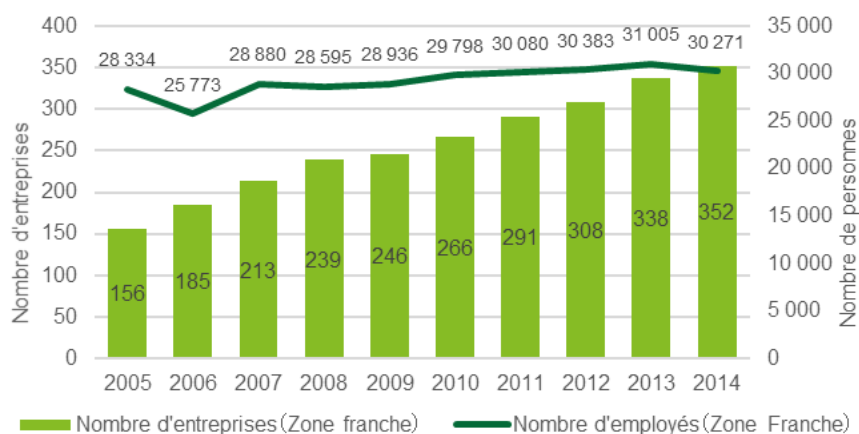
ii. Côte d'Ivoire

En Côte d'Ivoire, il n'a pas été possible de confirmer les documents qui organisent en tant que données statistiques le nombre d'entreprises et de créations de nouvelles entreprises. Toutefois, étant donné que la création des parcs industriels et la construction des ports secs figurant dans le plan directeur se poursuivent, il est supposé que le nombre de nouvelles entreprises créées a tendance à augmenter.

iii. Ghana

Le nombre d'occupants dans la ZFIE polyvalente de Tema développée par le Ghana Free Zone Board (GFZB) augmente régulièrement depuis 2005, et celle-ci comptait 350 entreprises en 2014. D'autre part, une croissance significative du nombre d'employés n'a pas été observée depuis 2010.

Il est considéré que la proximité entre le port de Tema et Accra constitue un contexte favorable à l'augmentation du nombre d'entreprises. Par ailleurs, il ressort de l'enquête par entretiens sur le terrain que la formation d'industries dans le centre et dans le nord n'est pas encore suffisante, et qu'un vif écart concernant les activités commerciales existe toujours entre le littoral, qui comprend la capitale et le port de Tema, et l'intérieur des terres.

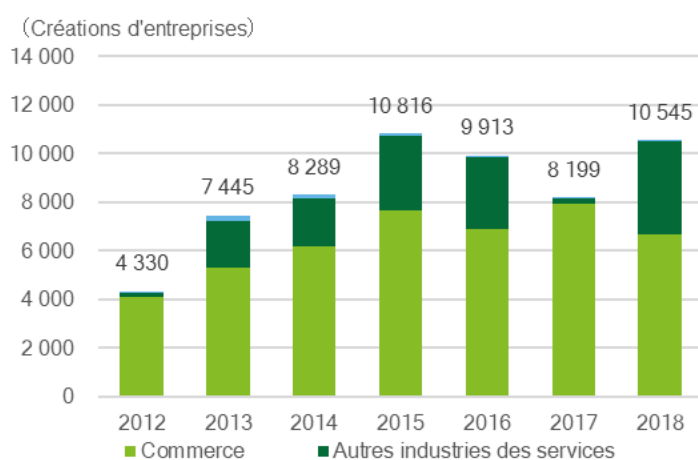


Source : GFZB

Figure 4.4.33 Évolution du nombre d'entreprises / nombre d'employés dans les ZFIE / ZLE au Ghana

iv. Togo

L'activité économique du Togo a tendance à retrouver de la vitalité. Le nombre de créations d'entreprises qui était de 7 000 en 2013 est passé à 10 500 en 2018, ce qui représente une augmentation de 1,5 fois (principalement dans le commerce et l'industrie des services). En particulier, en matière de croissance du nombre de créations d'entreprises ces dernières années, le gouvernement togolais a créé en novembre 2017 la Cellule Climat des Affaires, la loi des finances 2018 a été adoptée en 2018, et la simplification du processus de création d'entreprises et la réduction des coûts connexes se poursuivent, ce qui est considéré comme ayant un effet.



Source : Centre de Formalités des Entreprises du Togo « Statistiques de création d'entreprises au CFE Togo, de 2012 à novembre 2018 »

Figure 4.4.34 Évolution du nombre de créations d'entreprises au Togo

4.4.3 Vérification des effets portant sur l'expansion des villes actuelles et la création de villes nouvelles

(1) Situation de la collecte des données

Les données recueillies dans le but de vérifier les effets liés à la formation de nouveaux pôles de production et d'estimer la situation actuelle sont indiquées dans le tableau ci-dessous. Il y a de nombreux cas dans lesquels les données par zone de corridor n'existent pas, et la collecte s'est soldée par des informations fragmentaires.

Tableau 4.4.11 Liste des données collectées portant sur l'expansion des villes actuelles et la création de villes nouvelles

	Corridor Nord		Corridor de Nacala	Anneau de croissance en Afrique de l'Ouest			
Pays cible	Kenya	Ouganda	Mozambique	Burkina Faso	Côte d'Ivoire	Ghana	Togo
C1. Population dans la zone de corridor (pourcentage de la population nationale)	○	○	○	○	○	○	△
	Estimations par province 2010 à 2015	2014	2007, 2017	2006, 2015, 2016, 2017 (estimations, à l'exception de 2006)	2014	2010 et 2015 à 2018 (estimations, à l'exception de 2010)	Population nationale seulement (2005 à 2017)
C2. Pourcentage de la population urbaine (référence)	○	△	△	△	△	△	△
	2000, 2010	Données nationales seulement (2005 à 2017)	Données nationales seulement (2005 à 2017)	Données nationales seulement (2005 à 2017)	Données nationales seulement (2005 à 2017)	Données nationales seulement (2005 à 2017)	Données nationales seulement (2005 à 2017)

Source : élaboré par l'équipe d'étude de la JICA

Quel que soit l'indicateur, il n'a pas été possible de vérifier quantitativement et avec suffisamment de preuves le lien de causalité avec le plan directeur du corridor. La cause est identique à celle de la section précédente.

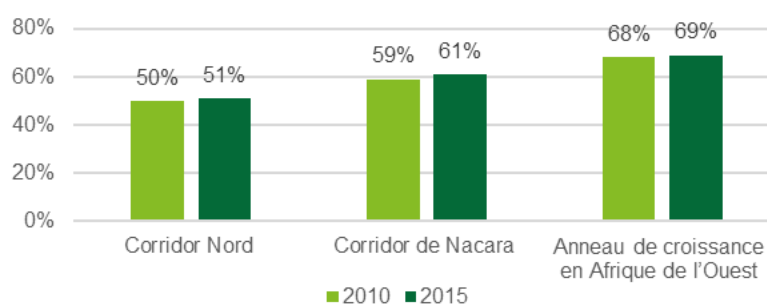
(2) Vérification des effets sur la base des indicateurs individuels

■ Indicateur C1 : population dans la zone de corridor

1) Aperçu de tous les corridors

Sous l'impulsion de l'aménagement et de l'expansion de pôles de production bénéficiant de l'aménagement d'infrastructures logistiques, la croissance démographique dans la zone de corridor doit être réalisée de manière équilibrée entre les régions. Dans les zones cibles des trois corridors stratégiques, la croissance démographique progresse ces dernières années, et dans la zone du corridor de Nacala en particulier, le pourcentage par rapport à la population totale du pays est en augmentation, et l'amélioration de l'aspect pratique et l'amélioration de la possibilité d'emploi pourraient promouvoir le mouvement dans ladite zone. D'autre part, bien que la population dans son ensemble augmente dans la zone du corridor

Nord, le pourcentage par rapport à la population nationale des pays concernés ne connaît pas de changements majeurs. Le taux de croissance démographique dans les zones dans lesquelles se concentrent la population et les industries, telles que Nairobi et Mombasa, est élevé. Ceci indique que l'objectif de mue de structure urbaine centralisée n'est pas atteint. En ce qui concerne chacun des pays composant l'anneau de croissance en Afrique de l'Ouest, bien que la croissance démographique continue, la conversion de la structure démographique à l'échelle nationale ne s'est pas encore produite.



Note : données de 2006 et 2015 pour l'anneau de croissance en Afrique de l'Ouest
 Source : élaboré par l'équipe d'étude de la JICA sur la base des documents du bureau de la statistique de chaque pays

Figure 4.4.35 Pourcentage de la population dans les zones des corridors par rapport aux populations nationales (2010, 2015)

La situation de la croissance démographique dans les zones des corridors est la suivante.

Tableau 4.4.12 Situation de la croissance démographique dans les zones des corridors

Pays		Effet	Analyse factorielle
Corridor Nord	Kenya	→	Bien que la population augmente dans son ensemble, la concentration de la population dans les clusters industriels tels que Nairobi et le port de Mombasa se poursuit sans fléchir.
	Ouganda	S/O	Absence de données applicables
Corridor de Nacala	Mozambique	↗	Le pourcentage de la population dans la région du corridor de Nacala, qui s'étend sur tout le Mozambique, est en augmentation. La population augmente rapidement en particulier à Nampula et à Nacala, qui sont des pôles urbains dans le corridor.
Anneau de croissance en Afrique de l'Ouest	Burkina Faso	→	La population augmente dans la zone du corridor, mais le ratio par rapport à la population totale stagne.
	Côte d'Ivoire	↘	La population augmente dans la zone du corridor, mais le ratio par rapport à la population totale diminue.
	Ghana	→	La population augmente dans la zone du corridor, mais le ratio par rapport à la population totale stagne.
	Togo	↗	La croissance démographique se poursuit à l'échelle nationale.

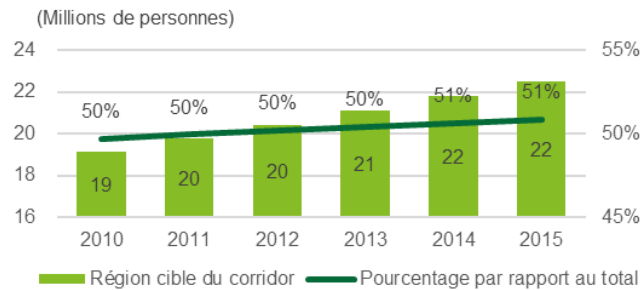
Source : élaboré par l'équipe d'étude de la JICA

2) Vérification des effets des corridors individuels

(a) Corridor Nord

La population dans les zones cibles du plan directeur du corridor Nord a augmenté de plus de 3 millions de personnes entre 2010 et 2015, passant de 19,14 millions de personnes à 22,48 millions. D'autre part, le pourcentage par rapport à la population totale des deux pays demeure aux alentours de 50 %. Par ailleurs, selon les estimations démographiques publiées par les autorités kényanes, le

pourcentage dans le comté de Nairobi par rapport à la population totale a progressé de 8,2 % en 2010 à 9,6 % en 2015. De la même façon, en ce qui concerne le comté de Mombasa, ce chiffre a légèrement augmenté entre 2010 et 2015, passant de 2,5 % à 2,6 %, ce qui suggère que la population est concentrée dans une partie des zones métropolitaines ayant déjà une forte densité industrielle et mettant en œuvre des projets d'infrastructures à grande échelle.

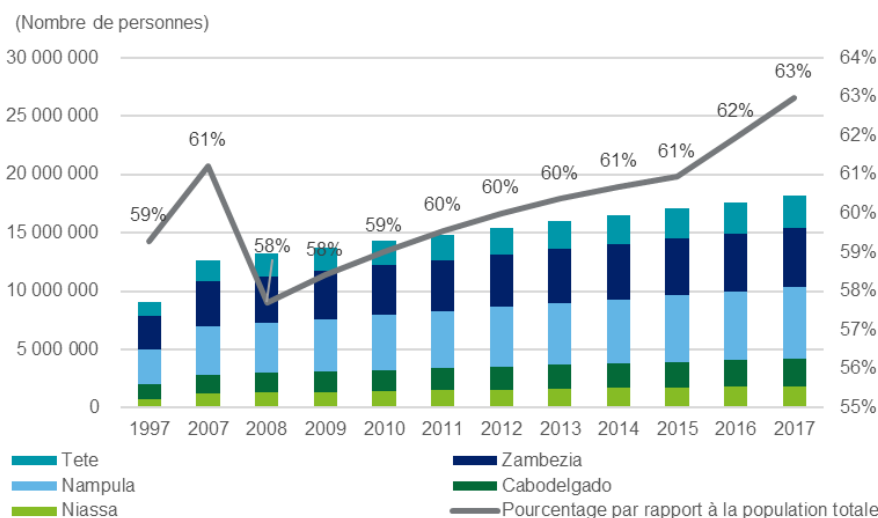


Source : élaboré par l'équipe d'étude de la JICA sur la base de « Analytical Report on Population Projections Volume XIV, juillet 2017 », Kenya National Bureau of Statistics (KNBS - Bureau national des statistiques du Kenya), et de « National Population and Housing Census 2014: Main Report, 2016 », Uganda Bureau of Statistics (UBOS - Bureau ougandais des statistiques)

Figure 4.4.36 Évolution démographique dans les zones cibles du plan directeur du corridor Nord et évolution du pourcentage par rapport à la population totale des pays concernés

(b) Corridor de Nacala

La population dans les zones cibles du plan directeur du corridor de Nacala a augmenté de près de 5,8 millions de personnes entre 2007 et 2017, passant de 12,04 millions de personnes à 18,18 millions. La population dans les zones cibles du corridor qui était de 61 % en 2008 a augmenté, passant à 63 % en 2017. Prenant en considération le fait que le cœur du Mozambique est la capitale Maputo dans le sud du pays, il est supposé que la poursuite de la concentration industrielle dans la région du corridor et l'augmentation de la population qui y vit font partie des facteurs contribuant à la croissance de la population - qui est passée de 4 millions en 2007 à 6,1 millions d'habitants en 2017 - dans la province de Nampula qui abrite la ville de Nacala loin de la capitale, et la ville de Nampula, la deuxième du pays.

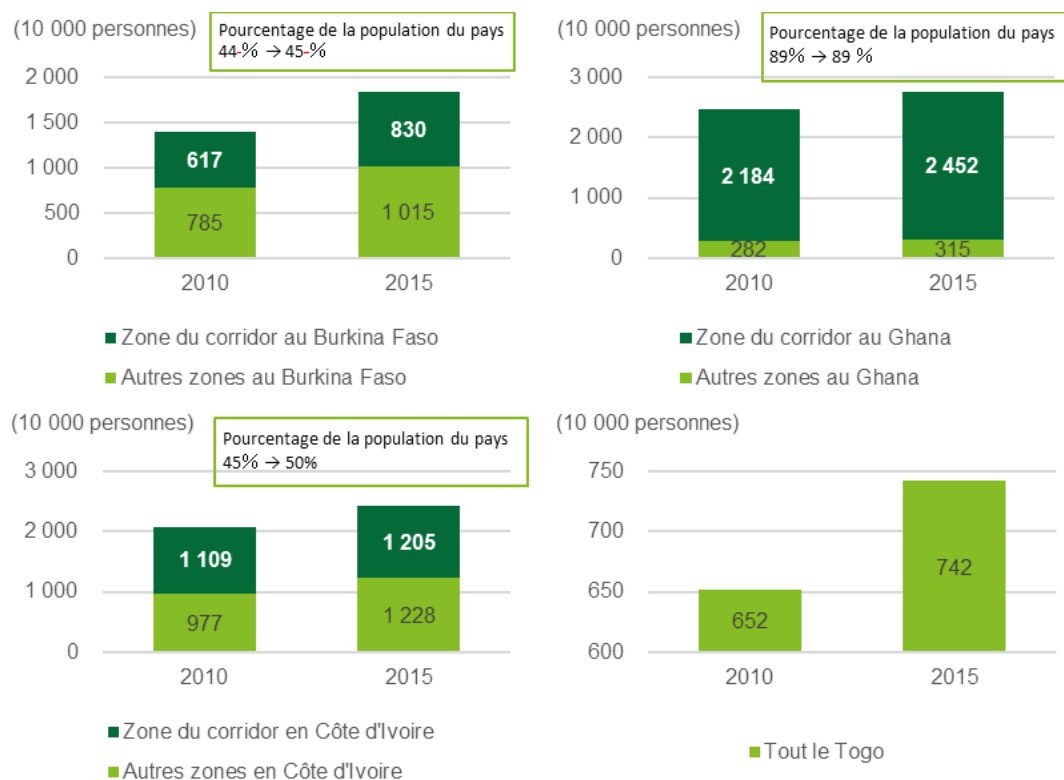


Source : Instituto Nacional de Estatística (INE - Institut national des statistiques), Resultados Preliminares, Censo 2017 e definitivos

Figure 4.4.37 Évolution démographique dans les zones cibles du plan directeur du corridor de Nacala et évolution du pourcentage par rapport à la population nationale

(c) Anneau de croissance en Afrique de l'Ouest

La population à l'intérieur des zones de corridor dans l'anneau de croissance en Afrique de l'Ouest a continué d'augmenter entre 2010 et 2015 approximativement. D'autre part, d'importants changements n'ont pas été observés en ce qui concerne le pourcentage de la population par rapport à la population totale des pays concernés, et pour ce qui est de la Côte d'Ivoire, la tendance est à la baisse.



Source : Fonds monétaire international (FMI) (<https://www.imf.org/external/index.htm>) le 23 mars 2019, bureau de la statistique de chaque pays
 Kenya : Kenya National Bureau of Statistics (KNBS - Bureau national des statistiques du Kenya) (<https://www.knbs.or.ke/>) le 23 avril 2019
 Mozambique : Instituto Nacional de Estatística (INE - Institut national des statistiques) (<http://www.insd.bf/n/>) le 23 avril 2019
 Burkina Faso : Institut national de la statistique et de la démographie (INSD) (<http://www.insd.bf/n/>) le 23 avril 2019
 Côte d'Ivoire : Institut National de la Statistique (<http://www.ins.ci/n/>) le 23 avril 2019
 Ghana : Ghana Statistical Service (GSS - Service statistique du Ghana) (<http://statsghana.gov.gh/>) le 23 avril 2019
 Togo : Institut national de la statistique et des études économiques et démographiques (INSEED) (<http://www.stat-togo.org/>) le 23 avril 2019

Figure 4.4.38 Évolution démographique dans les zones cibles du plan directeur de l'anneau de croissance en Afrique de l'Ouest et évolution du pourcentage par rapport à la population totale des pays concernés

4.4.4 Accélération des activités sociales et économiques

(1) Situation de la collecte des données

Les données recueillies dans le but de vérifier les effets de l'accélération des activités socio-économiques dans les zones des corridors et d'estimer la situation actuelle sont indiquées dans le tableau ci-dessous.

Tableau 4.4.13 Liste des données collectées portant sur l'expansion des villes actuelles et l'accélération des activités socio-économiques

	Corridor Nord		Corridor de Nacala	Anneau de croissance en Afrique de l'Ouest			
Pays cible	Kenya	Ouganda	Mozambique	Burkina Faso	Côte d'Ivoire	Ghana	Togo
D1.a Population active	△	○	○	○	○	○	○
	2018 « Economic Survey 2018 » (niveau national)	2011 / 2012, 2016 / 2017 (NLF & CAS « National Labour Force and Child Activities Survey » 2011 / 2012, NLFS 2016 / 2017)	2014 (EMPRESAS EM MOÇAMBIQUE: RESULTADOS DO SEGUNDO CENSO NACIONAL (2014-2015))	2014 (Annuaire statistique du marché de l'emploi 2015)	2012 (ANNUAIRE DES STATISTIQUES DÉMOGRAPHIQUES ET SOCIALES)	2015 (« Integrated Business Establishments Survey (IBES) II », COMPREHENSIVE SECTORAL REPORT, juin 2018 Ghana Statistical Service (GSS - Service statistique du Ghana)	2014–2015 OIT
D1. b Nombre d'employés par industrie	×	×	○	○	○	○	○
	-	-	2014 (EMPRESAS EM MOÇAMBIQUE: RESULTADOS DO SEGUNDO CENSO NACIONAL (2014-2015))	2014 (Annuaire statistique du marché de l'emploi 2015)	2013 (ENQUÊTE NATIONALE SUR LA SITUATION DE L'EMPLOI ET DU TRAVAIL DES ENFANTS (ENSETE 2013))	2015 (« Integrated Business Establishments Survey (IBES) II », COMPREHENSIVE SECTORAL REPORT, juin 2018 Ghana Statistical Service (GSS - Service statistique du Ghana)	2014–2015 OIT
D2. Volume de la production des principaux produits agricoles	△	△	○	○	△	○	△
	Niveau national (Jusqu'en 2008)	Niveau national (2008, 2014)	Jusqu'en 2008	Possibilité d'estimer les changements au cours des années	Niveau national (Jusqu'en 2014)	Possibilité d'estimer les changements au cours des années	Niveau national (Jusqu'en 2013)
D3. Volume des échanges commerciaux (intérieur et extérieur du corridor)	△	△	△	△	△	△	△
	Possibilité d'estimer les changements au cours des années au niveau national.	Possibilité d'estimer les changements au cours des années au niveau national.	Possibilité d'estimer les changements au cours des années au niveau national.	Possibilité d'estimer les changements au cours des années au niveau national.	Possibilité d'estimer les changements au cours des années au niveau national.	Possibilité d'estimer les changements au cours des années au niveau national.	Possibilité d'estimer les changements au cours des années au niveau national.

Source : élaboré par l'équipe d'étude de la JICA

Quel que soit l'indicateur, il n'a pas été possible de vérifier quantitativement et avec suffisamment de preuves le lien de causalité avec le plan directeur du corridor. La cause est identique à celle de la section précédente.

(2) Vérification des effets sur la base des indicateurs individuels

■ Indicateur D1 : Total de la population active et nombre d'employés par secteur

1) Aperçu de tous les corridors

La population active est divisée en deux secteurs, le secteur formel (les agriculteurs travaillant dans de grandes exploitations agricoles, dans des fermes communautaires, etc. en milieu rural, et les personnes travaillant dans des organismes publics, l'industrie manufacturière, l'industrie des services, etc. en milieu urbain), et le secteur informel (les commerçants à l'extérieur, les vendeurs ambulants le long des routes, etc.). La présente étude cible la population active composée de travailleurs du secteur formel pour laquelle des données sont disponibles. L'envergure et la structure de la population active sont parmi les principaux facteurs qui indiquent la productivité économique d'un pays, et permettent de connaître le niveau économique de chaque pays par le biais de mesures statistiques.

Tableau 4.4.14 Situation de l'augmentation de la main-d'œuvre dans les zones des corridors

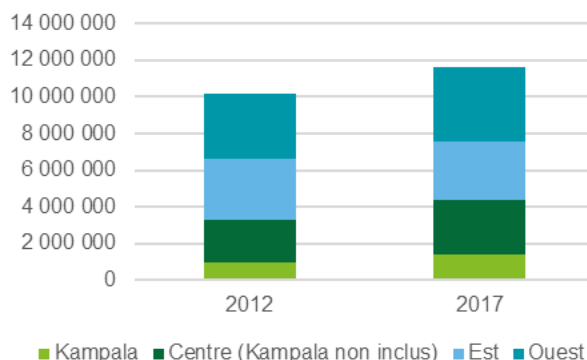
	Pays	Effet	Analyse factorielle
Corridor Nord	Kenya	→	L'évolution du nombre de travailleurs ne peut pas être analysée.
	Ouganda	↗	La population active a tendance à augmenter dans le corridor.
Corridor de Nacala	Mozambique	↗	Il est supposé que la population active augmente dans le corridor. En outre, dans la zone du corridor de Nacala, l'accumulation industrielle progresse graduellement, et la part du secteur secondaire est légèrement supérieure à la moyenne nationale.
Anneau de croissance en Afrique de l'Ouest	Burkina Faso	→	Bien qu'il ne soit pas possible d'analyser l'évolution du nombre de travailleurs, en ce qui concerne le nombre d'employés par industrie, la part du secteur primaire dans les zones cibles du corridor est légèrement inférieure à la moyenne nationale, et la part du secteur tertiaire est supérieure de 8 points de pourcentage.
	Côte d'Ivoire	→	Bien qu'il ne soit pas possible d'analyser l'évolution du nombre de travailleurs, en ce qui concerne le nombre d'employés par industrie, la part du secteur primaire dans les zones cibles du corridor est inférieure à la moyenne nationale, et la part du secteur secondaire et du secteur tertiaire est respectivement plus élevée.
	Ghana	→	Bien qu'il ne soit pas possible d'analyser l'évolution du nombre de travailleurs, la part du secteur primaire dans les zones cibles du corridor est inférieure à la moyenne nationale, et la part du secteur tertiaire est élevée.
	Togo	→	L'évolution du nombre de travailleurs ne peut pas être analysée. Pour ce qui est du pourcentage du nombre d'employés par industrie dans tout le Togo, la part du secteur primaire est de 27 %, celle du secteur secondaire de 14 %, et celle du secteur tertiaire de 59 %.

Source : élaboré par l'équipe d'étude de la JICA

2) Vérification des effets des corridors individuels

(a) Corridor Nord

En ce qui concerne le Kenya, il n'y a pas de données indiquant l'évolution de la population active par zone, mais le changement entre 2012 et 2017 est frappant pour ce qui est de l'Ouganda. En Ouganda, la population active a augmenté entre 2012 et 2017.



Source : Uganda Bureau of Statistics (UBOS - Bureau ougandais des statistiques) (<https://www.ubos.org/>) le 23 avril 2019

Figure 4.4.39 Évolution de la population active en Ouganda

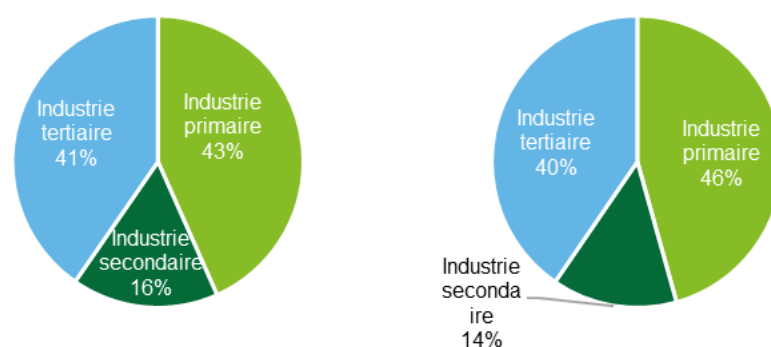
Comme indiqué dans le tableau suivant, en ce qui concerne Kampala, la capitale ougandaise, les travailleurs dans le secteur primaire axé sur l'agriculture sont en petit nombre, et se concentrent dans le secteur tertiaire. En ce qui concerne les autres régions, l'agriculture est prédominante dans la structure industrielle avec une part de 30 à 50 %, suivie par le secteur tertiaire axé sur l'industrie des services. Eu égard au secteur primaire, même si le nombre de personnes augmente il est difficile d'augmenter la productivité par habitant, et, au contraire, en ce qui concerne le secteur tertiaire, la productivité par habitant est généralement élevée, et le niveau de sa contribution au PIBR est relativement important.

Tableau 4.4.15 Pourcentage du nombre d'employés par industrie dans chacune des régions de l'Ouganda

Région	Agriculture, foresterie, et pêche	Production	Service
Kampala	1,9 %	18,8 %	79,4 %
Centre	51,3 %	14,9 %	33,8 %
Est	34,2 %	15,9 %	49,9 %
Nord	34,4 %	25,5 %	40,1 %
Ouest	59,2 %	10,2 %	30,6 %

Source : « National Labour Force Survey 2016 / 2017 », Uganda Bureau of Statistics (UBOS - Bureau ougandais des statistiques)

D'autre part, les comparaisons du pourcentage du nombre d'employés par industrie dans l'ensemble de l'Ouganda et dans les zones cibles du corridor sont indiquées dans la figure suivante, et il n'y a pas de grandes différences entre les deux.

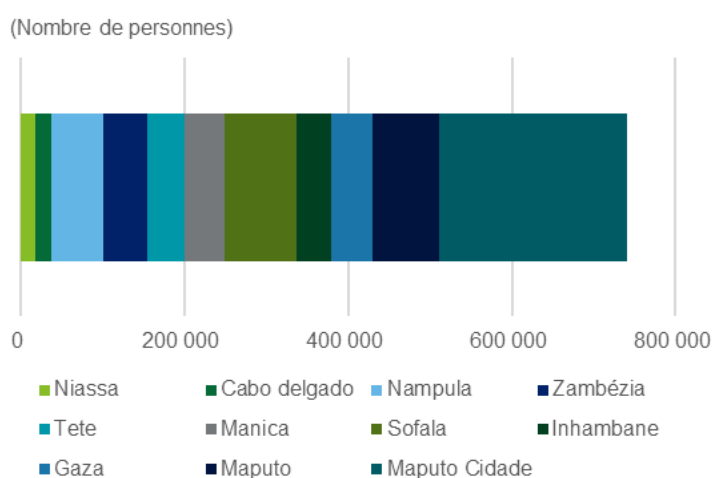


Source : élaboré par l'équipe d'étude de la JICA sur la base des données de l'Uganda Bureau of Statistics (UBOS - Bureau ougandais des statistiques)

Figure 4.4.40 Pourcentage du nombre d'employés par industrie en Ouganda (échelle nationale) (à gauche) et dans la zone cible (à droite)

(b) Corridor de Nacala

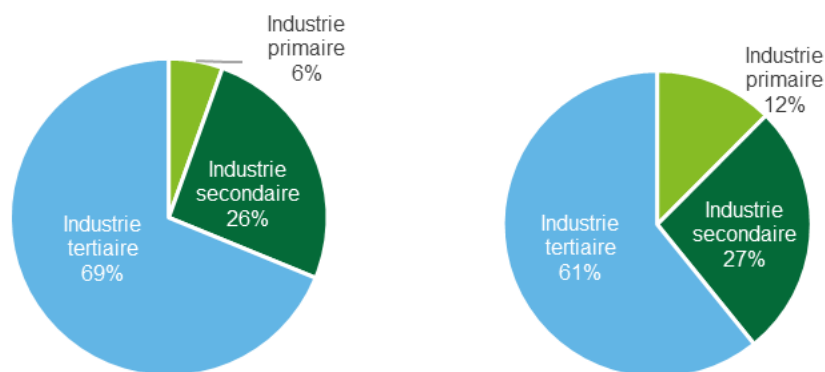
62 % des travailleurs au Mozambique sont employés dans la zone du corridor de Nacala. Ce pourcentage est quasiment identique à celui de la population nationale. Étant donné que le pourcentage de la population dans la zone du corridor de Nacala par rapport à la population globale augmente progressivement, il est supposé que le pourcentage de la population active dans la zone par rapport à la population active totale augmente également.



Source : élaboré par l'équipe d'étude de la JICA sur la base de données de l'INE

Figure 4.4.41 Population active par province au Mozambique (2007)

En outre, les résultats de la comparaison du pourcentage du nombre d'employés par industrie dans tout le Mozambique et dans la zone du corridor sont indiqués dans la figure suivante et montrent que le pourcentage du secteur tertiaire est élevé dans les deux cas. D'autre part, dans la zone cible du corridor, le pourcentage du secteur primaire est 2 fois celui à l'échelle nationale. En outre, le long du corridor de Nacala, l'accumulation industrielle (transfert / nouvel établissement de l'industrie de la transformation) progresse graduellement, et la part du secteur secondaire est légèrement supérieure à la moyenne nationale.



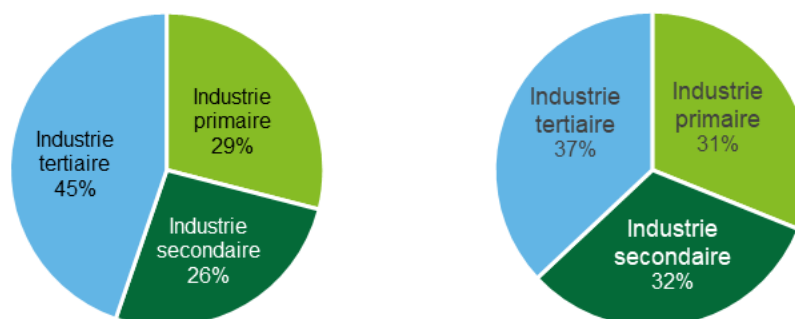
Source : élaboré par l'équipe d'étude de la JICA sur la base des données des « National Accounts », Instituto Nacional de Estatística (INE - Institut national des statistiques)

Figure 4.4.42 Pourcentage du nombre d'employés par industrie au Mozambique (échelle nationale) (à gauche) et pourcentage du nombre d'employés par industrie (zone cible) (à droite)

(c) Anneau de croissance en Afrique de l'Ouest

i. Burkina Faso

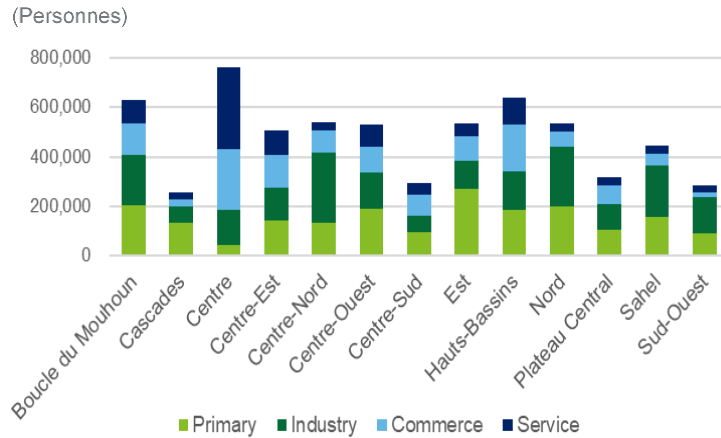
Comme indiqué dans la figure ci-après, en ce qui concerne le nombre d'employés par industrie au Burkina Faso, la part du secteur primaire dans les zones cibles du corridor est légèrement inférieure à la moyenne nationale, et la part du secteur tertiaire y est supérieure de 8 points.



Source : élaboré par l'équipe d'étude de la JICA sur la base de l'Annuaire statistique du marché de l'emploi 2015

Figure 4.4.43 Pourcentage du nombre d'employés par industrie au Burkina Faso (échelle nationale) (à gauche) et pourcentage du nombre d'employés par industrie (zone cible) (à droite)

La population active au Burkina Faso, dont les statistiques sont claires, est d'environ 6,28 millions de personnes. Au regard du nombre de travailleurs par région et du pourcentage par industrie dans la Figure 4.4.44, en ce qui concerne la zone cible le long du corridor (le Centre), les emplois dans les professions à relativement forte valeur ajoutée, telles que l'industrie des services, le commerce, etc. sont plus élevés que dans les autres zones.

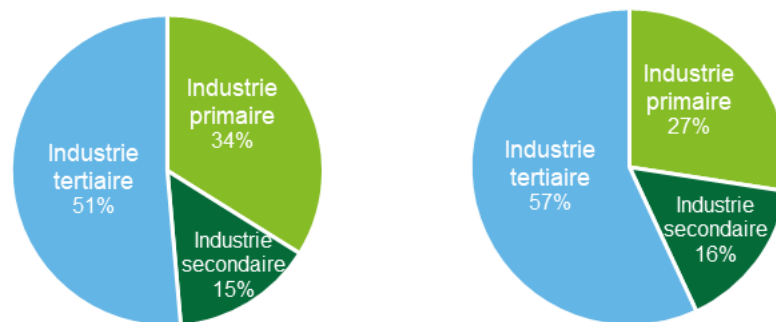


Source : Annuaire statistique du marché de l'emploi 2015

Figure 4.4.44 Nombre de travailleurs par industrie et par région au Burkina Faso

ii. Côte d'Ivoire

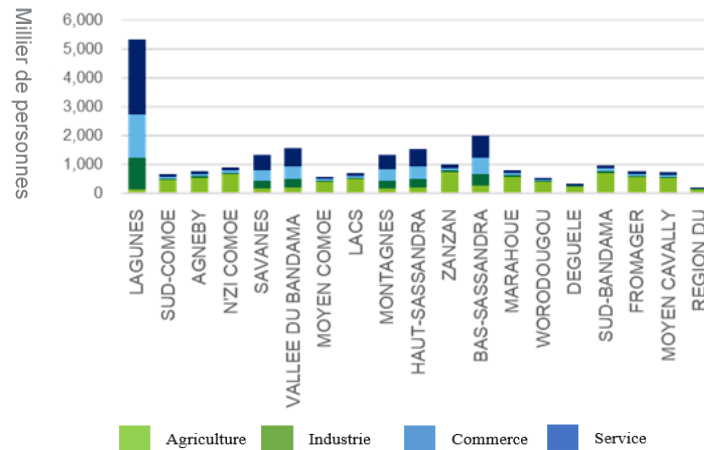
En ce qui concerne le nombre d'employés par industrie en Côte d'Ivoire, la part du secteur primaire dans les zones cibles du corridor est inférieure à la moyenne nationale, et la part du secteur secondaire et du secteur tertiaire est respectivement plus élevée.



Source : élaboré par l'équipe d'étude de la JICA sur la base des données de l'Institut national de la statistique (INS)

Figure 4.4.45 Pourcentage du nombre d'employés par industrie en Côte d'Ivoire (échelle nationale) (à gauche) et pourcentage du nombre d'employés par industrie (zone cible) (à droite)

La population active en Côte d'Ivoire qui peut être estimée statistiquement est d'environ 16,76 millions de personnes, mais, comme indiqué également dans la Figure 4.4.46, Abidjan, la plus grande ville du pays (ville centrale de la région des Lagunes), mène l'économie, et par rapport aux autres régions, qui ont une structure industrielle axée sur l'économie, accueille de plus en plus de travailleurs dans les services et le commerce.

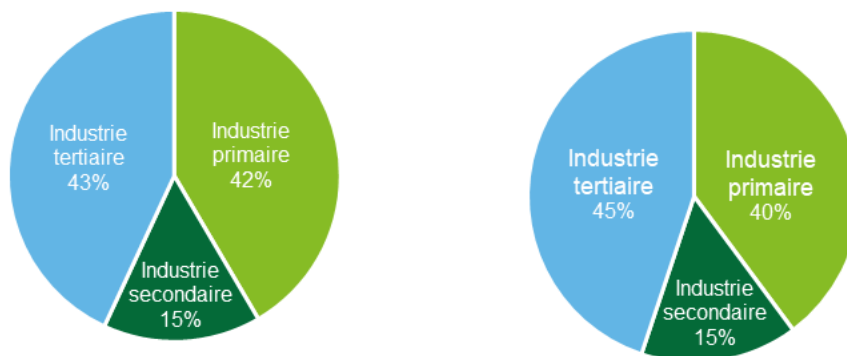


Source : Institut national de la statistique (INS)

Figure 4.4.46 Distribution des travailleurs en Côte d'Ivoire

iii. Ghana

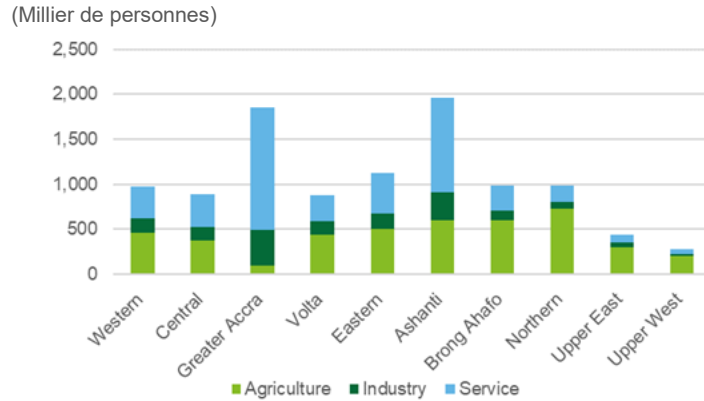
Comme indiqué dans la figure suivante, en ce qui concerne le nombre d'employés par industrie au Ghana, la part du secteur primaire dans les zones cibles du corridor est inférieure de 2 points à la moyenne nationale, et la part du secteur tertiaire est supérieure de 2 points. La part du secteur secondaire est identique.



Source : élaboré par l'équipe d'étude de la JICA sur la base de données du « Population Census 2010 »

Figure 4.4.47 Pourcentage du nombre d'employés par industrie au Ghana (échelle nationale) (à gauche) et pourcentage du nombre d'employés par industrie (zone cible) (à droite)

Comme le montre également la Figure 4.4.48, la main-d'œuvre est extrêmement élevée à Accra, la capitale ghanéenne, atteignant près du double de celle de la région du Nord à l'intérieur des terres. À Accra, peu de personnes sont engagées dans l'agriculture, et une grande partie de la population gagne sa vie avec un emploi dans l'industrie et les services. Par conséquent, il est jugé que le PIBR est plus élevé que dans la région du Nord qui compte plus de 50 % d'agriculteurs.

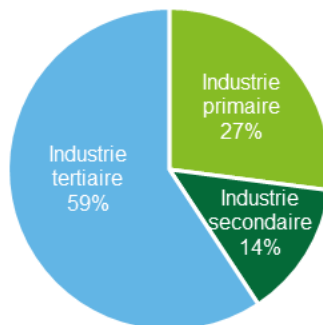


Source : « Population Census 2010 »

Figure 4.4.48 Nombre de travailleurs par industrie au Ghana

iv. Togo

Comme indiqué dans la figure suivante, pour ce qui est du pourcentage du nombre d'employés par industrie, la part du secteur primaire est de 27 %, celle du secteur secondaire de 14 %, et celle du secteur tertiaire de 59 %. Dans le cas du Togo, il est supposé que l'ensemble du pays et la zone du corridor sont similaires.



Source : élaboré par l'équipe d'étude de la JICA sur la base de données d'« Africa Information Highway »

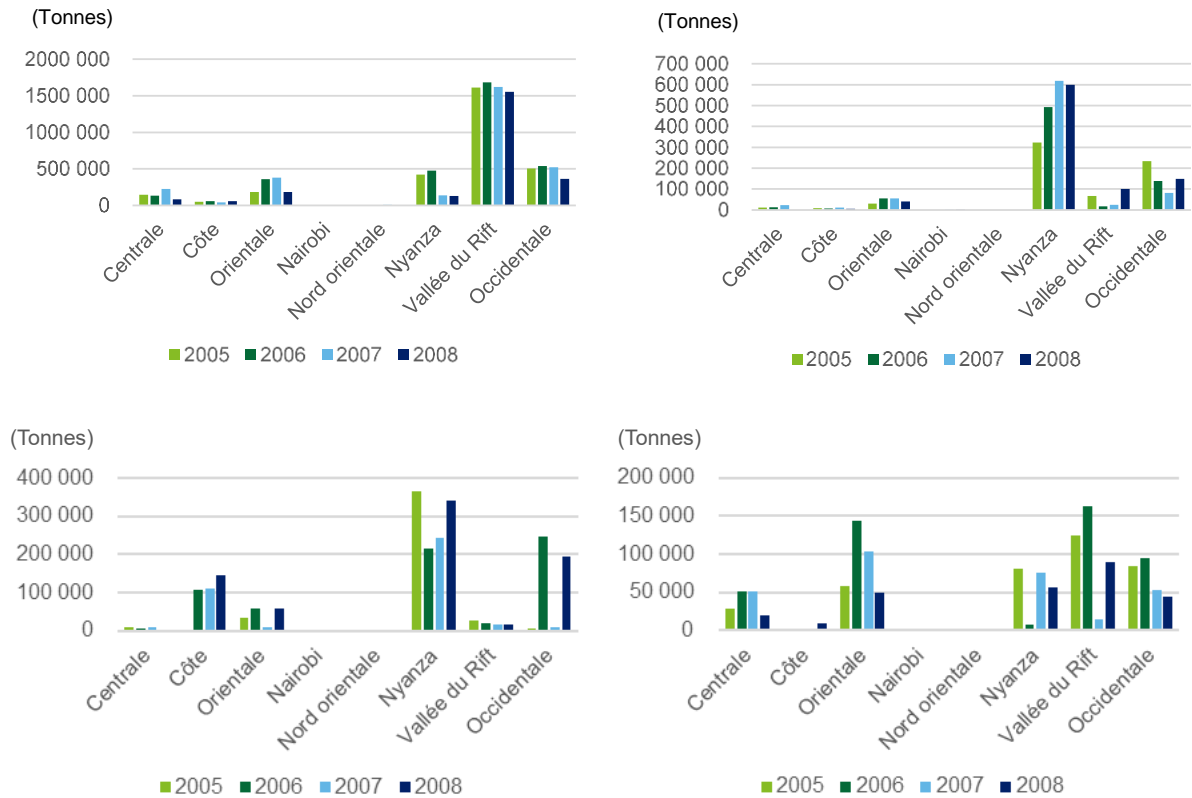
Figure 4.4.49 Pourcentage du nombre d'employés par industrie au Togo (échelle nationale) et pourcentage du nombre d'employés par industrie au Togo (zone cible)

■ Indicateur D2 : Volume de la production des principaux produits agricoles

1) Aperçu de tous les corridors

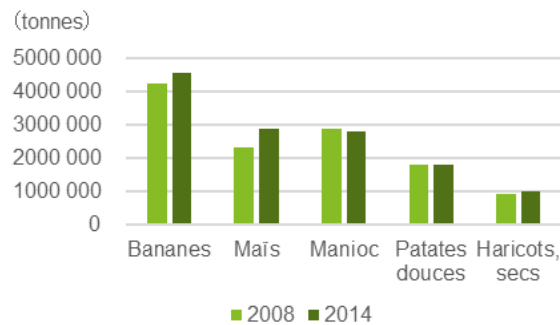
(a) Corridor Nord

En ce qui concerne le Kenya, seules les données au niveau régional jusqu'en 2008 sont disponibles, et pour ce qui est de l'Ouganda, seules les données à l'échelle nationale jusqu'à 2014 sont disponibles. Par conséquent, il n'est pas possible de vérifier l'effet des projets sur la base du plan directeur du corridor.



Source : « CountryStat », Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (<http://www.fao.org/home/en/>) le 23 avril 2019

Figure 4.4.50 Évolution du volume de la production des principaux produits agricoles au Kenya (de gauche à droite en haut : maïs, patate douce ; de gauche à droite en bas : manioc, haricots secs) (de 2005 à 2008)

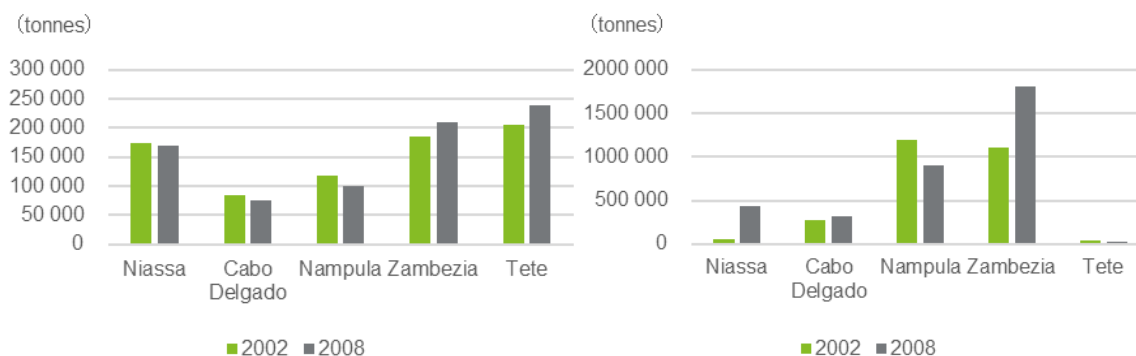


Source : « CountryStat », Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (<http://www.fao.org/home/en/>) le 23 avril 2019

Figure 4.4.51 Évolution du volume de la production des principaux produits agricoles en Ouganda (2008, 2014)

(b) Corridor de Nacala

Compte tenu du fait que les données statistiques par province des principaux produits agricoles au Mozambique, dans le cadre de la présente étude, étaient disponibles uniquement jusqu'en 2008, il n'est pas possible de vérifier l'effet des projets sur la base du plan directeur du corridor.



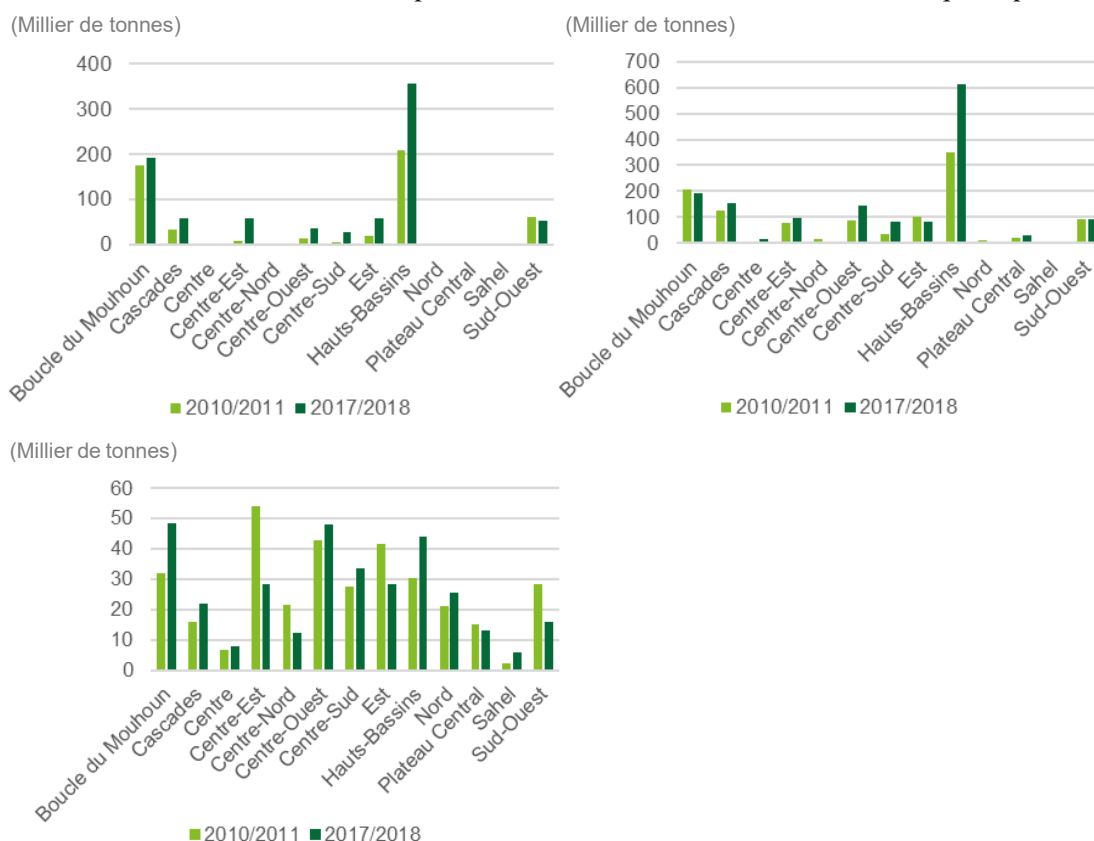
Source : « CountryStat », Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (<http://www.fao.org/home/en/>) le 23 avril 2019

Figure 4.4.52 Évolution du volume de la production des principaux produits agricoles au Mozambique (à gauche : manioc ; à droite : maïs) (2002, 2008)

(c) Anneau de croissance en Afrique de l'Ouest

i. Burkina Faso

Le volume de la production de coton, de maïs, et d'arachide, les principaux produits agricoles au Burkina Faso, a tendance à augmenter ces dernières années. Le gouvernement burkinabè vise à accélérer la croissance économique par la promotion de l'agriculture, qui emploie la majorité de la population. et il est considéré que la tendance observée est le reflet de cette politique.

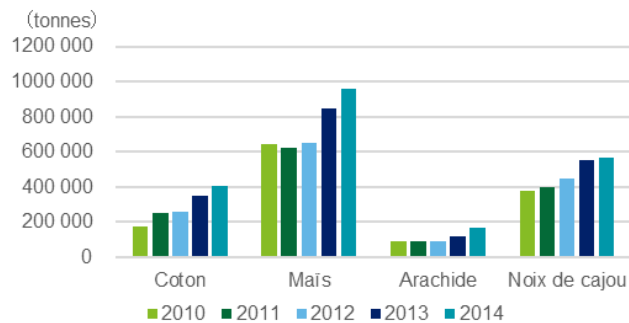


Source : Annuaire statistique 2017 », Institut national de la statistique et de la démographie (INSD)

Figure 4.4.53 Évolution du volume de la production des principaux produits agricoles du Burkina Faso (en haut à gauche : coton ; en haut à droite : maïs, en bas : arachide) (2010 / 2011, 2017 / 2018)

ii. Côte d'Ivoire

Les données statistiques des principaux produits agricoles en Côte d'Ivoire étant disponibles au niveau national jusqu'en 2014 uniquement, il n'est pas possible de vérifier l'effet des projets sur la base du plan directeur du corridor.

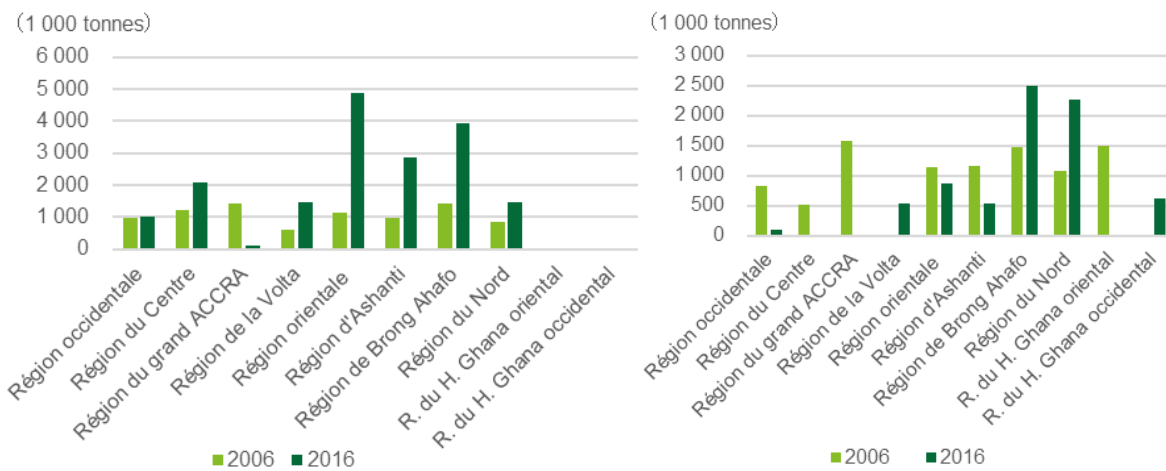


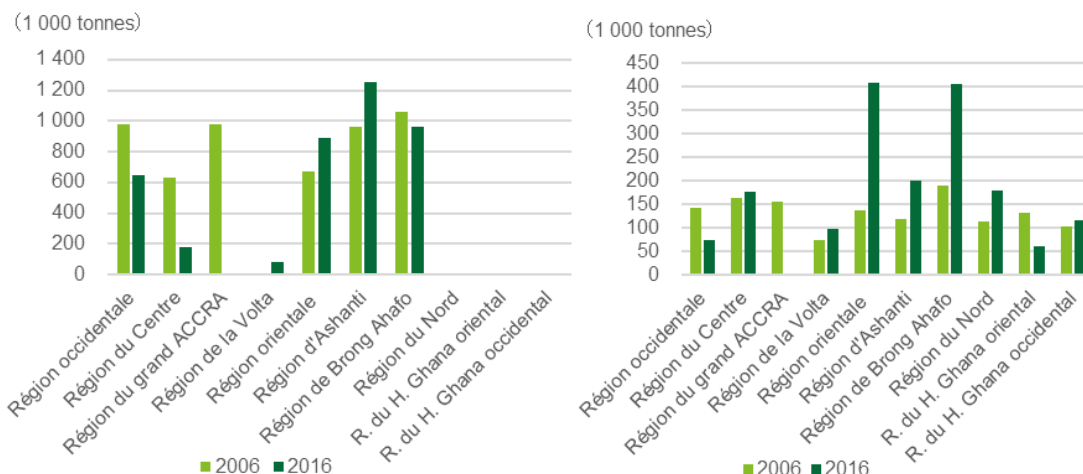
Source : « Annuaire Statistique des Productions Végétales 2014 ». Institut National de la Statistique Côte d'Ivoire

Figure 4.4.54 Évolution du volume de production des principaux produits agricoles en Côte d'Ivoire (de 2010 à 2014)

iii. Ghana

Le volume de la production des principaux produits agricoles au Ghana augmente pour le manioc et le maïs, et diminue pour l'igname et le plantain.



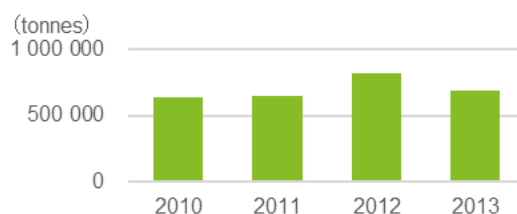


Ressource : « CountryStat », Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (<http://www.fao.org/home/en/>) le 23 avril 2019

Figure 4.4.55 Évolution du volume de la production des principaux produits agricoles au Ghana (de gauche à droite en haut : manioc, igname ; de gauche à droite en bas : plantain, maïs) (2006, 2016)

iv. Togo

Les données statistiques des principaux produits agricoles au Togo étant disponibles au niveau national jusqu'en 2013 uniquement, il n'est pas possible de vérifier l'effet des projets sur la base du plan directeur du corridor.



Source : «Africa Information Highway » <http://dataportal.opendataforafrica.org/apps/atlas/Togo/Production-of-Maize-in-Tonnes>, le 23 avril 2019

Figure 4.4.56 Évolution du volume de la production de maïs au Togo (2010 - 2013)

■ Indicateur D3 : ① Volume des échanges commerciaux (intérieur et extérieur du corridor)

1) Aperçu de tous les corridors

L'un des objectifs du développement de corridor est de faciliter la circulation des personnes et des biens à travers les frontières. L'augmentation du volume des échanges commerciaux entre les pays composant un corridor est utile pour estimer le niveau du renforcement des liens économiques, et l'augmentation du volume des échanges commerciaux avec les pays en dehors des corridors peut être utilisée en tant qu'indicateur de l'influence des blocs économiques comme les corridors. La situation du volume des échanges commerciaux dans chacun des corridors (à l'intérieur et à l'extérieur de ceux-ci) (effet) et les résultats de l'analyse factorielle sont indiqués dans le tableau ci-dessous. Comme indiqué dans le tableau ci-dessous, le volume des échanges commerciaux dans chacun des pays augmente régulièrement. D'autre part, le taux des échanges commerciaux dans les corridors

diminue au Kenya, en Côte d'Ivoire, au Ghana et au Togo.

Tableau 4.4.16 Comparaison du volume des échanges commerciaux des pays composant les corridors et du taux des échanges commerciaux entre pays composant les corridors (2010, 2017)

	Volume des échanges commerciaux (unité : tonne)			Taux des échanges commerciaux dans le corridor		Partenaire commercial dans le corridor
	2010	2017	Taux d'augmentation	2010	2017	
Kenya	24 302 417	33 561 477	38 %	9,9 %	7,4 %	Ouganda
Ouganda	9 291 683	12 711 371	37 %	9,0 %	9,6 %	Kenya
Mozambique	7 102 359	9 786 958	38 %	0,6 %	1,9 %	Malawi, Zambie
Burkina Faso	2 957 356	4 810 083	63 %	20,9 %	26,6 %	Les trois autres pays
Côte d'Ivoire	15 844 682	19 082 769	20 %	7,8 %	6,9 %	Les trois autres pays
Ghana	16 208 369	22 851 626	41 %	4,8 %	3,6 %	Les trois autres pays
Togo	2 340 288	3 206	37 %	8,5 %	8,1 %	Les trois autres pays

Source : élaboré par l'équipe d'étude de la JICA

La situation du volume des échanges commerciaux dans les pays composant les zones des corridors (intérieur et extérieur des corridors) est indiquée dans le tableau suivant.

Tableau 4.4.17 Situation du volume des échanges commerciaux des pays composant les zones des corridors (intérieur et extérieur des corridors)

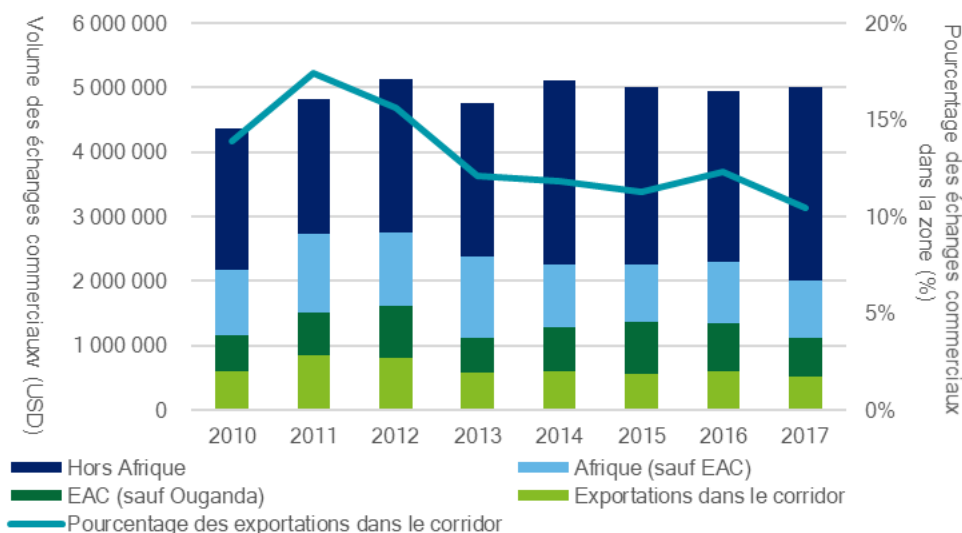
Pays		Effet	Analyse factorielle
Corridor Nord	Kenya	→	Malgré l'augmentation régulière du volume des échanges commerciaux, le taux des échanges commerciaux dans le corridor diminue.
	Ouganda	→	Malgré l'augmentation régulière du volume des échanges commerciaux, le taux des échanges commerciaux dans le corridor stagne.
Corridor de Nacala	Mozambique	→	Malgré l'augmentation régulière du volume des échanges commerciaux, la croissance du taux des échanges commerciaux dans le corridor est lente.
Anneau de croissance en Afrique de l'Ouest	Burkina Faso	↗	Le volume des échanges commerciaux et le taux des échanges commerciaux dans le corridor connaissent une croissance considérable, ce qui renforce le lien économique du corridor.
	Côte d'Ivoire	→	Malgré l'augmentation du volume des échanges commerciaux, le taux des échanges commerciaux dans le corridor diminue.
	Ghana	→	Malgré l'augmentation régulière du volume des échanges commerciaux, le taux des échanges commerciaux dans le corridor diminue.
	Togo	→	Malgré l'augmentation régulière du volume des échanges commerciaux, le taux des échanges commerciaux dans le corridor stagne.

Source : élaboré par l'équipe d'étude de la JICA

(a) Corridor Nord

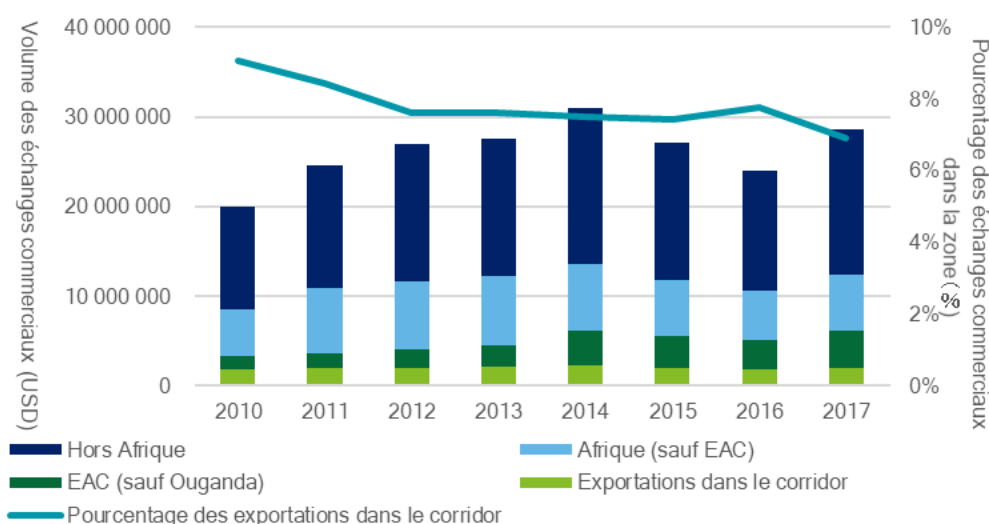
i. Kenya

Alors que le volume des importations augmente au Kenya, le volume des exportations ne montre pas de signes de hausse significative, mais la part des importations et exportations en provenance et à destination de l'Ouganda diminue, et la part des exportations vers d'autres régions d'Afrique augmente. Alors que les produits d'exportation stagnent, la demande intérieure étant en hausse, il est possible que le volume des importations augmente.



Source : Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED) (<https://unctad.org/en/Pages/statistics.aspx>)

Figure 4.4.57 Évolution du volume et des destinations des exportations kényanes



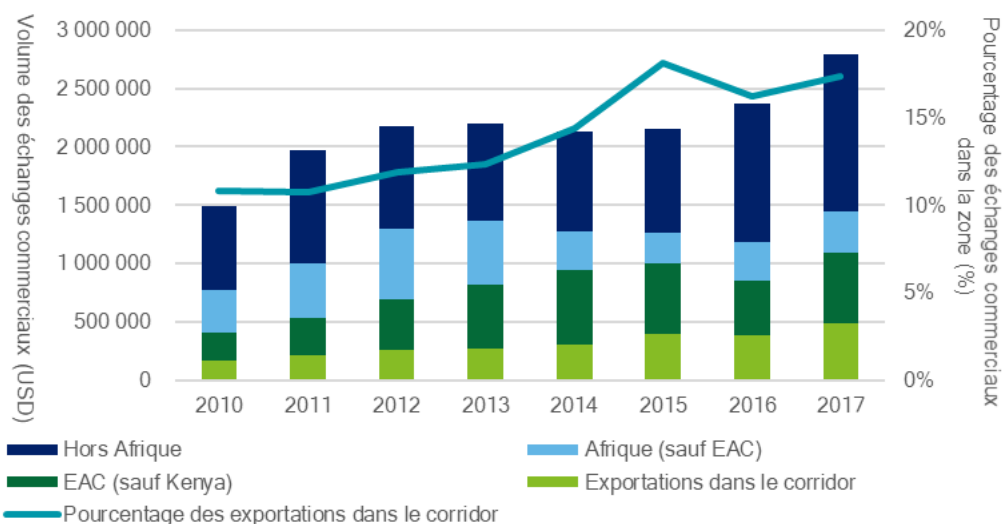
Source : Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED) (<https://unctad.org/en/Pages/statistics.aspx>)

Figure 4.4.58 Évolution du volume et des provenances des importations kényanes

ii. Ouganda

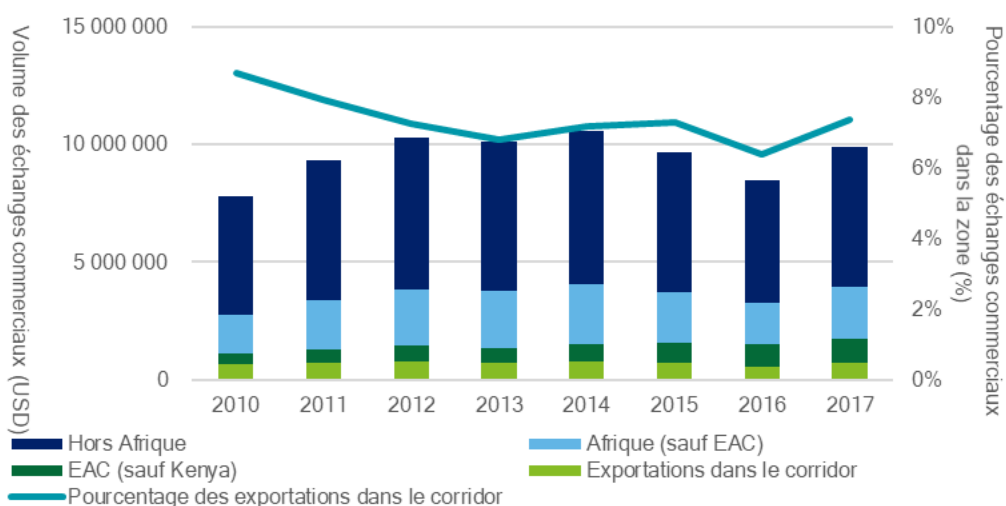
Le volume des importations n'a pas beaucoup changé, mais celui des exportations augmente.

En outre, la part de produits d'exportation en dehors des pays du corridor diminue, et les produits d'exportation vers le Kenya augmentent. En ce qui concerne les exportations, les relations avec le Kenya se renforcent. L'effet de la pénétration du concept de développement du corridor et de la suppression des taxes intrarégionales au sein de la Communauté d'Afrique de l'Est (EAC) mise en œuvre en 2010 pourrait se manifester graduellement.



Source : Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED) (<https://unctad.org/en/Pages/statistics.aspx>)

Figure 4.4.59 Évolution du volume et des destinations des exportations ougandaises



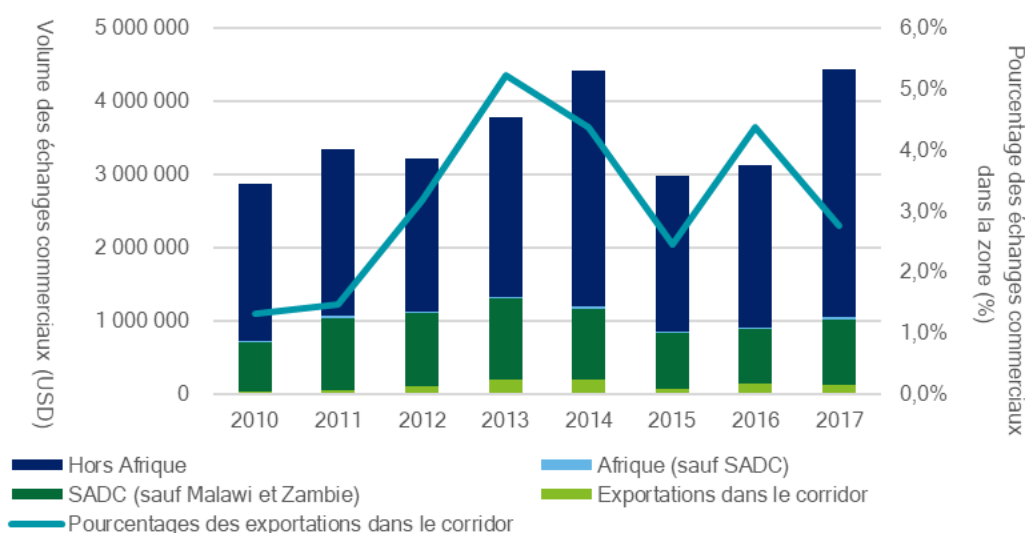
Source : Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED) (<https://unctad.org/en/Pages/statistics.aspx>)

Figure 4.4.60 Évolution du volume et des provenances des importations ougandaises

(b) Corridor de Nacala

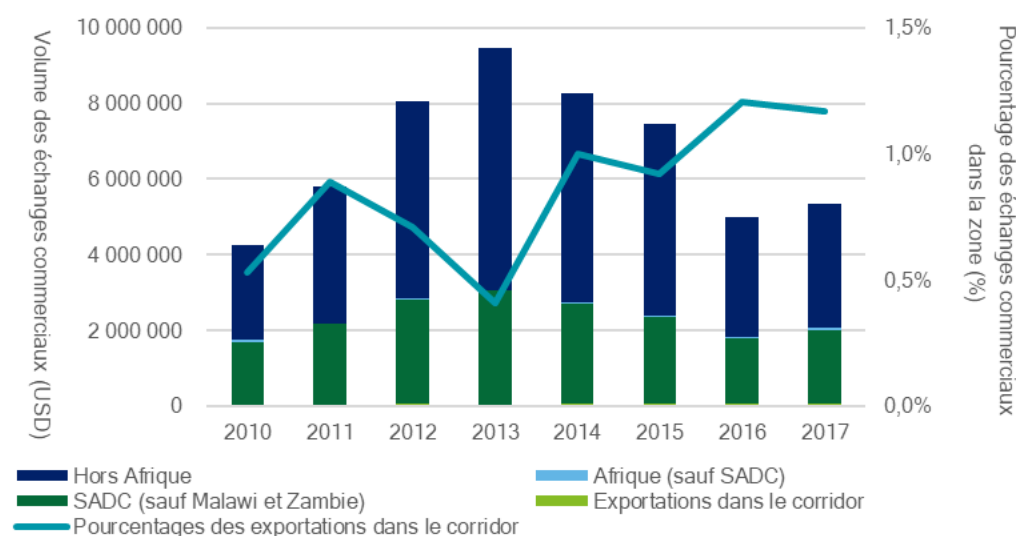
Le volume des échanges du Mozambique a une forme spéciale par rapport aux autres corridors. Le Mozambique importe très peu de produits de Zambie et du Malawi voisins, mais les exportations continuent. En outre, le volume des échanges commerciaux avec la SADC (Communauté de développement d'Afrique australe : Zambie, Tanzanie, Botswana, Mozambique, Angola, Lesotho,

Malawi, Swaziland, Zimbabwe, Namibie, Afrique du Sud, Maurice, Seychelles, République Démocratique du Congo, Madagascar, Comores) est important, et le commerce avec les pays d’Afrique autres que ceux de la SADC est quasiment inexistant.



Source : Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED) (<https://unctad.org/en/Pages/statistics.aspx>)

Figure 4.4.61 Évolution du volume et des destinations des exportations mozambicaines



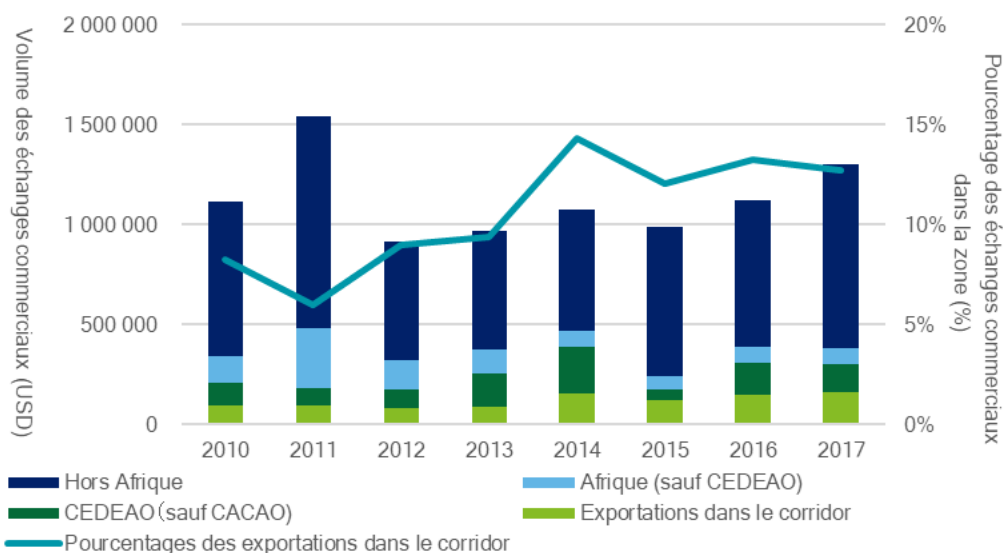
Source : Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED) (<https://unctad.org/en/Pages/statistics.aspx>)

Figure 4.4.62 Évolution du volume et des provenances des importations mozambicaines

(c) Anneau de croissance en Afrique de l’Ouest

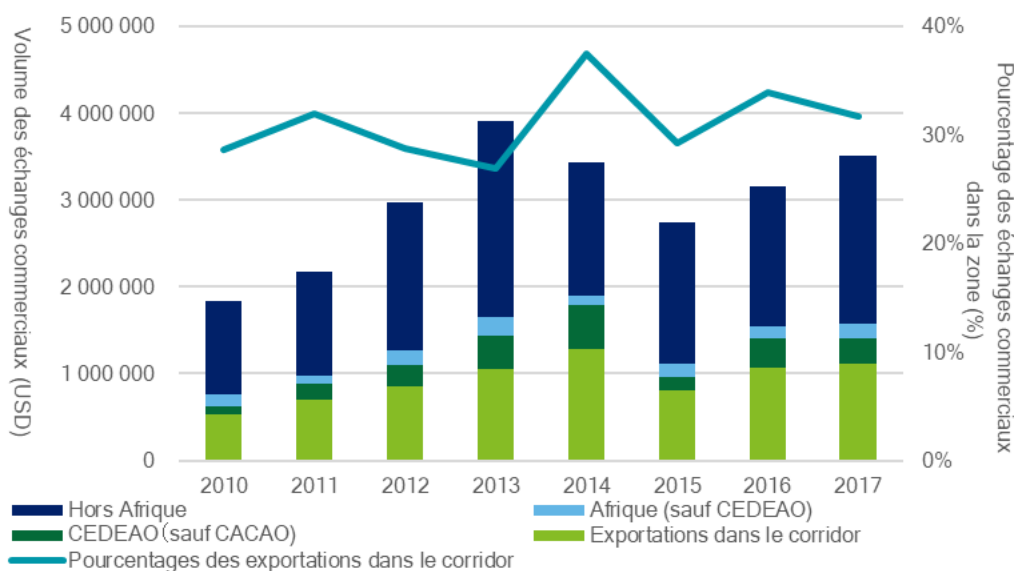
i. Burkina Faso

Le volume des exportations et des importations ont tendance à augmenter. En outre, le volume / le ratio des échanges commerciaux avec les pays à l’intérieur du corridor ont également tendance à augmenter.



Source : Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED)
<https://unctad.org/en/Pages/statistics.aspx>

Figure 4.4.63 Évolution du volume et des destinations des exportations burkinabè

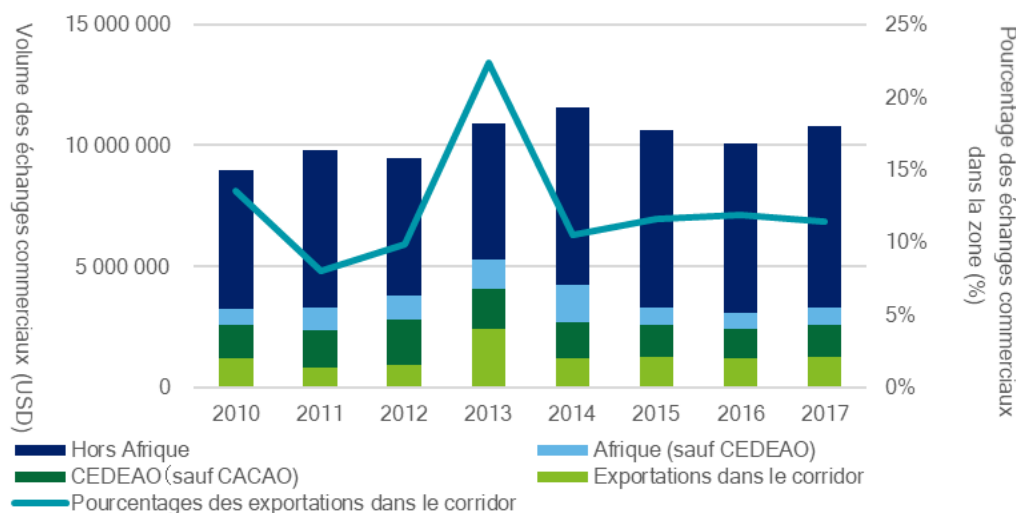


Source : Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED)
<https://unctad.org/en/Pages/statistics.aspx>

Figure 4.4.64 Évolution du volume et des provenances des importations burkinabè

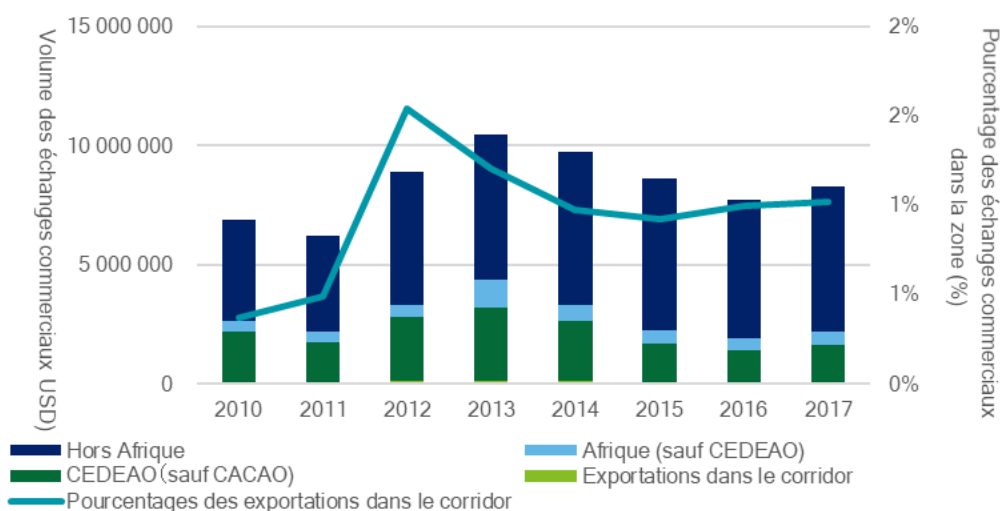
ii. Côte d'Ivoire

Le volume des échanges commerciaux a tendance à augmenter à moyen et à long terme tout en passant par une succession de hauts et de bas. D'autre part, le taux des échanges commerciaux à l'intérieur du corridor a tendance à diminuer, même si cette diminution est minime. Il peut être estimé que ce phénomène est également lié au déclin de la situation économique de la Côte d'Ivoire en Afrique de l'Ouest.



Source : Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED)
<https://unctad.org/en/Pages/statistics.aspx>

Figure 4.4.65 Évolution du volume et des destinations des exportations ivoiriennes

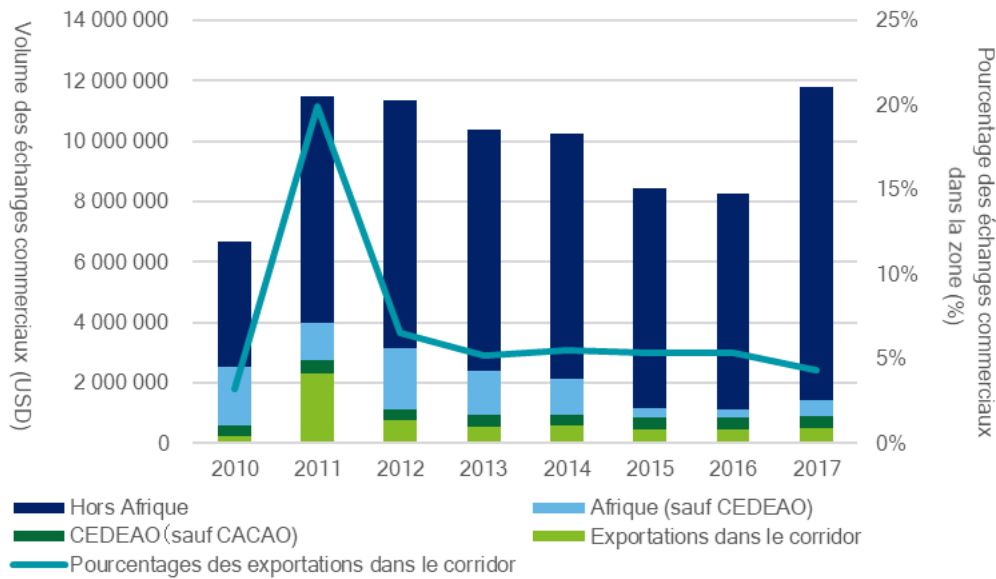


Source : Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED)
<https://unctad.org/en/Pages/statistics.aspx>

Figure 4.4.66 Évolution du volume et des provenances des importations ivoiriennes

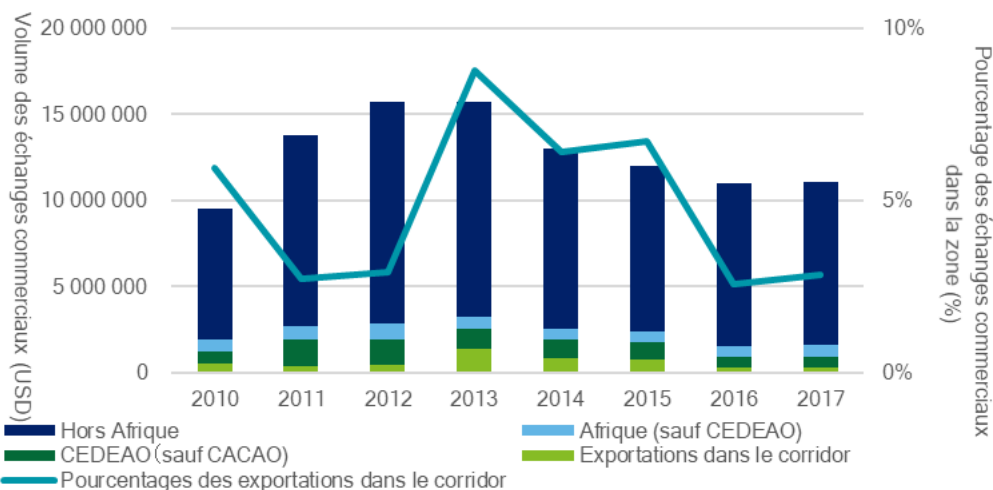
iii. Ghana

Bien que le volume des échanges commerciaux ait tendance à augmenter à moyen et à long terme, il a connu une chute sous l'effet de la crise économique de 2014 à 2016. Le ratio des échanges commerciaux dans le corridor souffre également d'un manque de croissance. Cela pourrait être dû au fait que le pays dépend des produits exportés vers des pays en dehors du corridor, principalement en ce qui concerne l'or, le pétrole, le cacao, etc.



Source : Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED)
<https://unctad.org/en/Pages/statistics.aspx>

Figure 4.4.67 Évolution du volume et des destinations des exportations ghanéennes

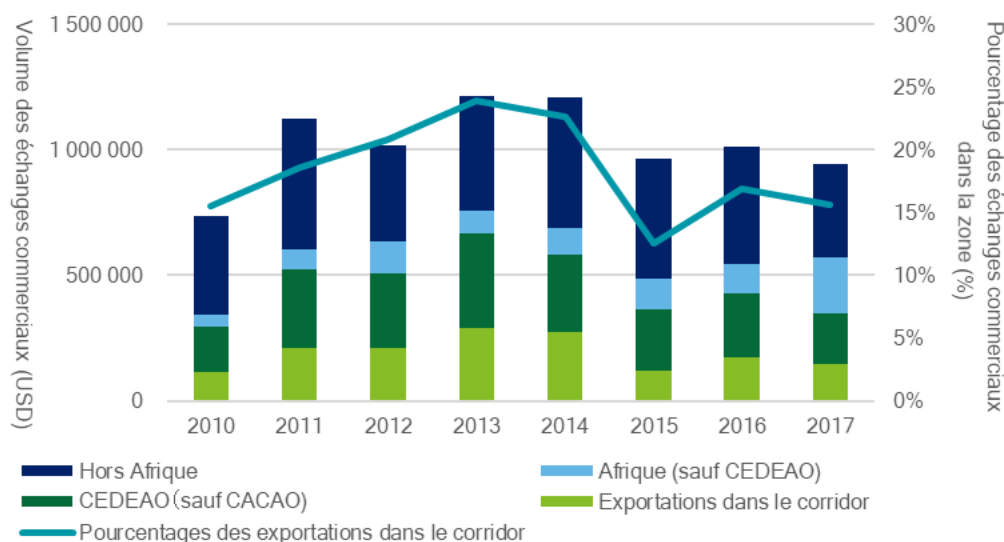


Source : Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED)
<https://unctad.org/en/Pages/statistics.aspx>

Figure 4.4.68 Évolution du volume et des provenances des importations ghanéennes

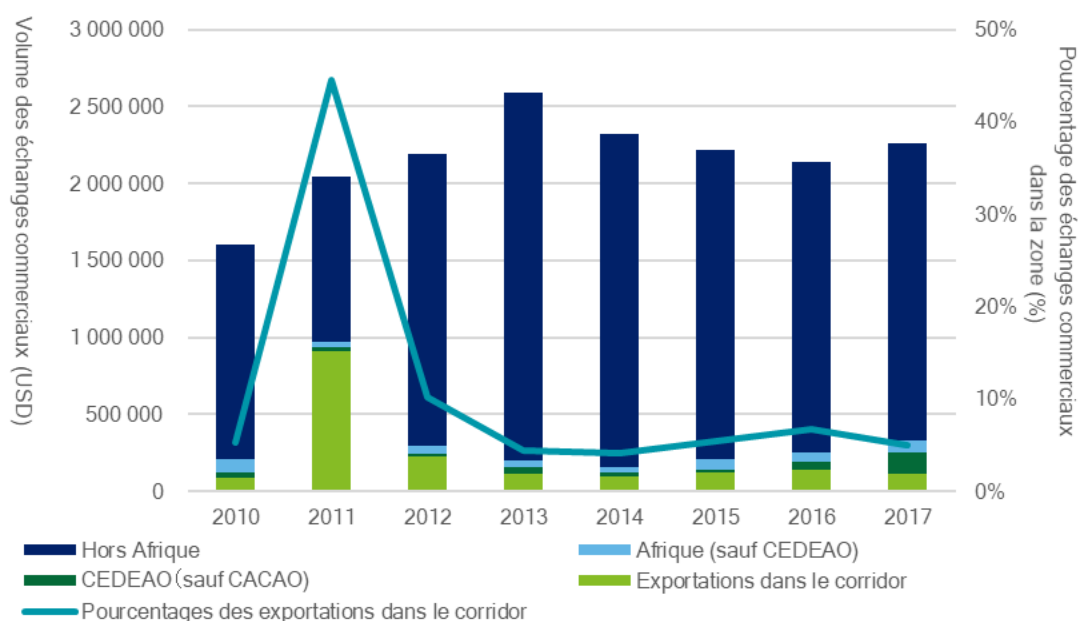
iv. Togo

Le volume des échanges commerciaux a tendance à augmenter régulièrement. Eu égard aux exportations, la part à l'intérieur de la CEDEAO, à l'exclusion du CACAO, est élevée. Ceci s'explique entre autre par la force des liens économiques avec le Nigéria.



Source : Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED) (<https://unctad.org/en/Pages/statistics.aspx>)

Figure 4.4.69 Évolution du volume et des destinations des exportations togolaises



Source : Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED) (<https://unctad.org/en/Pages/statistics.aspx>)

Figure 4.4.70 Évolution du volume et des provenances des importations togolaises

4.4.5 Amélioration des revenus et du niveau de vie dans la zone de corridor

(1) Situation de la collecte des données

Les données recueillies dans le but de vérifier les effets de l'amélioration des revenus et du niveau de vie dans les zones des corridors et d'estimer la situation actuelle sont indiquées dans le tableau ci-dessous. En ce qui concerne le taux de pauvreté, étant donné que les normes varient suivant les pays, à l'exception du Kenya, les données par pays annoncées par les principales organisations internationales sont utilisées dans le cadre de la présente étude.

Tableau 4.4.18 Liste des données collectées portant sur l'expansion des villes actuelles et l'accélération des activités socio-économiques

Pays cible	Corridor Nord		Corridor de Nacala	Anneau de croissance en Afrique de l'Ouest			
	Kenya	Ouganda	Mozambique	Burkina Faso	Côte d'Ivoire	Ghana	Togo
E1. PIBR	○	△	○	△	△	△	△
	2013 - 2017 (Rapport intitulé « Gross County Product 2019 Report » (produit brut du comté))	À l'échelle nationale uniquement (2008 / 2009 - 2017 / 2018) Calcul par région sur la base des données de la population active par industrie	2007-2017	À l'échelle nationale uniquement (2018) Calcul par région sur la base des données de la population active par industrie	À l'échelle nationale uniquement (2017) Calcul par région sur la base des données de la population active par industrie	À l'échelle nationale uniquement (2014) Calcul par région sur la base des données de la population active par industrie	À l'échelle nationale uniquement
E2. Taux de pauvreté	○	○	○	○	△	○	△
	2005 / 2006, 2015 / 2016	2012 / 2013, 2016 / 2017	2002, 2008, 2014	2003, 2009, 2014	À l'échelle nationale uniquement	2005 / 2006, 2012 / 2013	À l'échelle nationale uniquement

Source : élaboré par l'équipe d'étude de la JICA

Quel que soit l'indicateur, il n'a pas été possible de vérifier quantitativement et avec suffisamment de preuves le lien de causalité avec le plan directeur du corridor. La cause est identique à celle de la section précédente.

(2) Vérification des effets sur la base des indicateurs individuels

■ Indicateur E1 : PIBR

1) Aperçu de tous les corridors

En ce qui concerne les indicateurs économiques, la capacité de production de chaque corridor a été comparée à l'aide du PIBR par habitant.

Tableau 4.4.19 Tendances à l'augmentation du PIBR dans les zones cibles

	Pays	Effet	Analyse factorielle
Corridor Nord	Kenya	→	Bien que le taux de croissance en province ait tendance à augmenter, les disparités économiques entre les clusters industriels densément peuplés, tels que Nairobi et Mombasa, et les autres régions restent importantes.
	Ouganda	→	La différence entre Kampala et la province est importante.
Corridor de Nacala	Mozambique	↘	Bien que la croissance économique se poursuive, la croissance dans la zone du corridor est légèrement inférieure au taux de croissance de l'ensemble du pays. Toutefois, si la province de Tete n'est pas prise en compte, la croissance est supérieure à la moyenne nationale. La raison avancée est que les industries

			autres que l'industrie minière ne sont pas encore suffisamment développées.
Anneau de croissance en Afrique de l'Ouest	Burkina Faso	→	L'effet ne se manifeste pas encore. Légèrement derrière la valeur cible du plan directeur
	Côte d'Ivoire	→	L'effet du développement du corridor ne se manifeste pas encore, mais le taux de croissance évolue à un niveau supérieur que la valeur cible du plan directeur.
	Ghana	→	L'effet ne se manifeste pas encore. Légèrement derrière la valeur cible du plan directeur
	Togo	→	L'effet ne se manifeste pas encore. Légèrement derrière la valeur cible du plan directeur

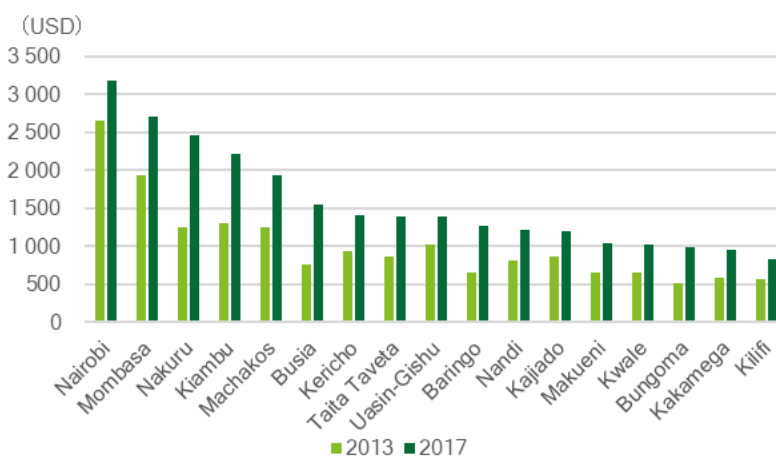
Source : élaboré par l'équipe d'étude de la JICA

2) Vérification des effets de chacun des corridors

(a) Corridor Nord

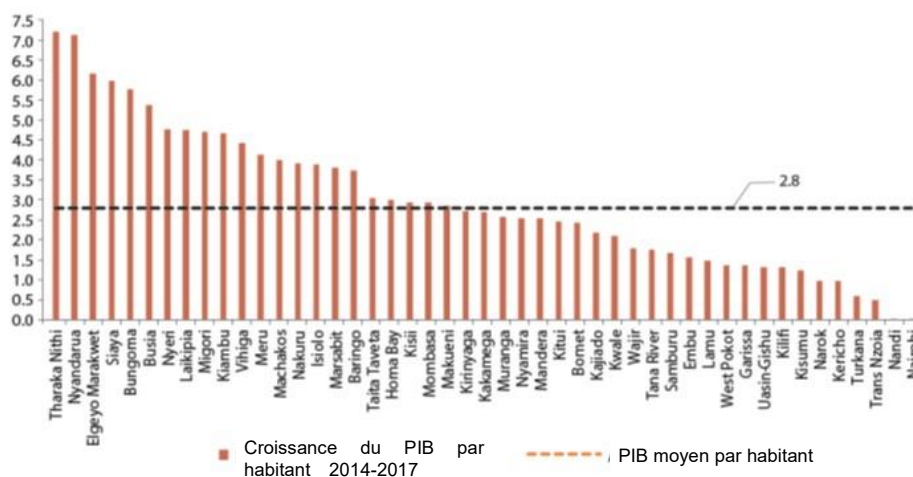
i. Kenya

Au regard du PIBR par habitant en 2017, les chiffres dans les clusters industriels densément peuplés tels que Nairobi (3 177 USD) ou Mombasa (2 710 USD) sont élevés, soit plus de trois fois le chiffre le plus bas relevé à Kilifi (824 USD). D'autre part, en examinant le taux de croissance annuel du PIBR par habitant entre 2014 et 2017, il ressort que celui de Nairobi est le plus faible. Par ailleurs, il est considéré qu'une croissance plutôt élevée s'affirme et des signes de revitalisation de l'économie commencent à se manifester dans les autres régions.



Source : élaboré par l'équipe d'étude de la JICA sur la base du « Gross County Product 2019 Report » du Kenya National Bureau of Statistics (KNBS-Bureau national des statistiques du Kenya) (2019)

Figure 4.4.71 Comparaison du PIBR par habitant dans la zone cible du plan directeur du corridor nord (2013, 2017)



Source : « Gross County Product 2019 Report » du Kenya National Bureau of Statistics (KNBS - Bureau national des statistiques du Kenya) (2019)

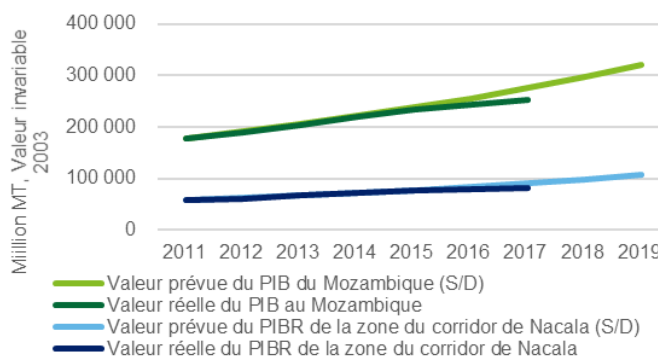
Figure 4.4.72 Taux de croissance du PIBR par habitant dans chaque comté du Kenya (moyenne annuelle 2014-2017)

ii. Ouganda

À l’instar du Kenya, la disparité entre les zones urbaines et les zones rurales demeure importante.

(b) Corridor de Nacala

En ce qui concerne le PIBR dans la zone cible du plan directeur du corridor de Nacala, malgré la continuité de la croissance, une comparaison avec le taux de croissance de l’ensemble du pays montre que la progression est lente. Comme indiqué dans la figure ci-dessous, la valeur supposée du PIB du Mozambique dans son ensemble et la valeur supposée du PIBR dans la zone cible qui figurent dans le plan directeur du corridor de Nacala sont supérieures à la valeur réelle. Cela est dû au fait que l’économie du Mozambique dont le PIB connaissait un taux de croissance aux alentours de 6 à 7 % depuis 2010 a ralenti à la suite du gel de l’aide financière générale du FMI et des principaux donateurs à partir de 2016, en raison de la non-divulgaration de dettes étrangères garanties par le gouvernement de trois entreprises étatiques (un thonier, une entreprise militaire d’État, et société nationale de gestion des actifs). Depuis, des efforts ont été mis en œuvre afin de résoudre les problèmes entre le gouvernement mozambicain et les organisations internationales, et l’économie reprend progressivement.



Source : élaboré par l’équipe d’étude de la JICA sur la base du plan directeur du corridor de Nacala et des documents fournis par le département des « National Accounts », Instituto Nacional de Estatística (INE - Institut national des statistiques)

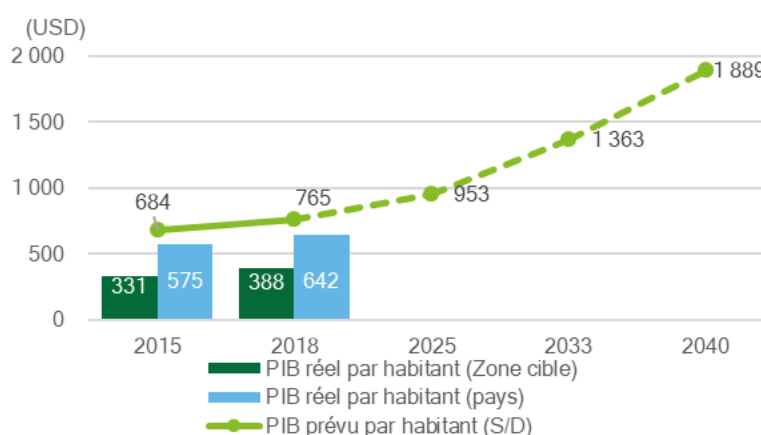
Figure 4.4.73 Évolution des zones cibles du plan directeur du corridor de Nacala et PIBR / PIB à l’échelle nationale

(c) Anneau de croissance en Afrique de l'Ouest

Le plan directeur du corridor ne contient pas d'estimations du PIBR, car les zones de corridor de chacun des pays ne sont pas identifiées par région et il n'y a pas de données. Dans la présente étude, le PIBR a été calculé à partir de la population active par industrie et du ratio industriel, et l'évolution de ces chiffres a été examinée.

i. Burkina Faso

La valeur de PIB par habitant visée dans le plan directeur du corridor d'ici 2018 était de 765 USD, mais, dans les faits, la valeur réelle dans la zone du corridor était de 388 USD.

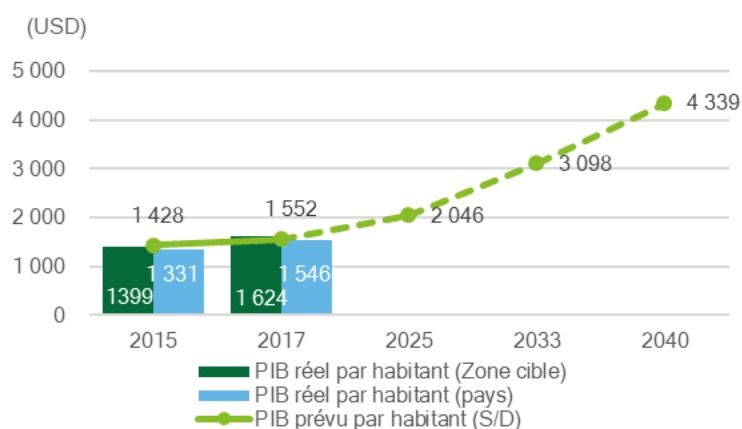


Source : élaboré par l'équipe d'étude de la JICA sur la base du site Web d'« Africa Information Highway » (<http://dataportal.opendataforafrica.org/apps/atlas/Burkina-Faso/GDP-current>) le 23 avril 2019, de l'« Annuaire Statistique 2017 » Institut national de la statistique et de la démographie (INSD), et du « Plan directeur stratégique pour le développement à couverture étendue de l'anneau de croissance en Afrique de l'Ouest » JICA

Figure 4.4.74 PIBR et valeur cible du Burkina Faso

ii. Ghana

La valeur cible du PIBR par habitant à atteindre en 2017 figurant dans le plan directeur du corridor était de 1 552 USD, mais, avec 1 624 USD, elle a déjà été dépassée dans la zone cible du plan directeur du Ghana en 2017, et même à l'échelle nationale - valeur réelle de 1 542 USD - le niveau cible est presque atteint.

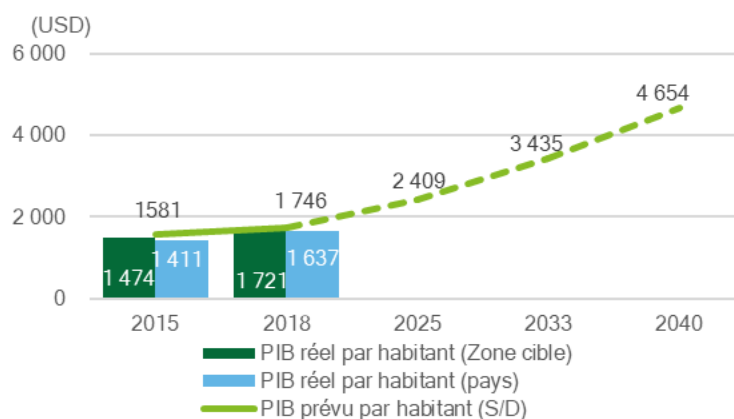


Source : élaboré par l'équipe d'étude de la JICA sur la base du site Web du Fonds monétaire international (FMI) (<https://www.imf.org/external/index.htm>) le 23 avril 2019, du « Population Census », et du « Plan directeur stratégique pour le développement à couverture étendue de l'anneau de croissance en Afrique de l'Ouest »

Figure 4.4.75 PIBR et valeurs cibles du Ghana

iii. Côte d'Ivoire

Le PIBR par habitant dans la région cible du plan directeur du corridor a progressé jusqu'à 1 721 USD en 2017, un niveau proche de la valeur cible de 1 746 USD du plan directeur du corridor. La Côte d'Ivoire a connu une récession économique d'environ 10 ans dans le sillage de la crise politique accompagnée d'une guerre civile en 2002. Depuis 2013, lorsque la politique intérieure a commencé à retrouver une certaine sérénité, les capitaux étrangers et les aides économiques ont repris, ce qui a relancé la dynamique des années 90 et permis à la Côte d'Ivoire de renouer avec la croissance.

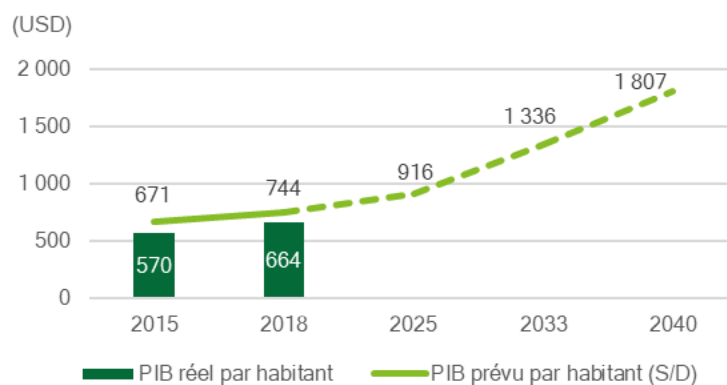


Source : élaboré par l'équipe d'étude de la JICA sur la base du site Web de l'Institut National de la Statistique (INS) (<http://www.ins.ci/n/>) le 23 avril 2019, et du « Plan directeur stratégique pour le développement à couverture étendue de l'anneau de croissance en Afrique de l'Ouest »

Figure 4.4.76 PIBR et valeur cible de la Côte d'Ivoire

iv. Togo

Le PIB actuel par habitant au Togo est légèrement inférieur au PIB par habitant indiqué comme objectif dans le plan directeur. L'estimation d'ici 2025 dans le plan directeur est de 916 USD, mais si le taux de croissance actuel se poursuit cette valeur cible ne sera pas atteinte. Eu égard au plan d'expansion du port de Lomé, le plus grand port commercial du pays, les travaux ont pris du retard par rapport au calendrier initial, et cette réalisation devrait permettre à l'avenir de dynamiser les échanges commerciaux, de créer un effet domino avec la promotion de l'industrie dans l'intérieur des terres, et d'accélérer également le taux de croissance du PIB par habitant.



Source : élaboré par l'équipe d'étude de la JICA sur la base des données statistiques du FMI, de l'OIT, et du « Plan directeur stratégique pour le développement à couverture étendue de l'anneau de croissance en Afrique de l'Ouest »

Figure 4.4.77 Évolution du PIB par habitant et valeurs cibles au Togo

■ Indicateur E2 : Taux de pauvreté

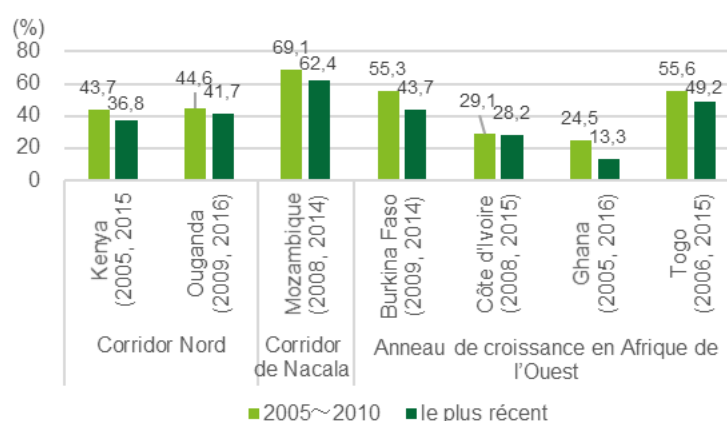
1) Aperçu de tous les corridors

Le taux de pauvreté de la population vivant sous le seuil de 1,90 USD par jour a diminué dans tous les pays cibles au cours des 10 à 15 dernières années. Cependant, la tendance varie suivant le pays, avec un groupe composé du Kenya, du Ghana et du Burkina Faso, qui ont considérablement réduit leur taux de pauvreté, et un autre groupe composé de la Côte d'Ivoire et de l'Ouganda où la diminution est quasiment stagnante. En particulier, le cas du Mozambique, où la croissance économique ne permet pas d'amorcer une baisse du taux de pauvreté, suggère que seuls l'aménagement d'infrastructures, la formation et le développement d'industries ne suffisent pas à éliminer la pauvreté.

Tableau 4.4.20 Tendance de l'amélioration du taux de pauvreté dans les pays cibles

Pays		Effet	Analyse factorielle
Corridor Nord	Kenya	↗	Une amélioration considérable est observée dans la région du corridor.
	Ouganda	→	Le rythme d'amélioration est lent.
Corridor de Nacala	Mozambique	→	Malgré des améliorations, le rythme du recul du taux de pauvreté est lent par rapport au taux de croissance économique élevé. Depuis 2014, le taux de chômage reste élevé aux alentours de 24 - 25 %, et il est considéré que la « croissance sans emploi » qui n'encourage pas l'emploi des Mozambicains est l'un des facteurs de cette situation.
Anneau de croissance en Afrique de l'Ouest	Burkina Faso	↗	Des améliorations considérables sont observées avec notamment un taux de pauvreté inférieur à 50 %. Il est estimé que la forte croissance économique, qui se situe aux alentours de 5 %, contribue à ce résultat.
	Côte d'Ivoire	↘	Par rapport aux autres pays, la diminution du taux de pauvreté ne progresse pas. Il est considéré que cela est dû à la stagnation économique découlant de la guerre civile.
	Ghana	↗	Le taux de pauvreté a diminué de moitié au cours des dix dernières années. L'impact de la crise économique de 2013 - 2014 n'est pas visible.
	Togo	→	Malgré une tendance à l'amélioration, environ la moitié de la population souffre toujours de la pauvreté.

Source : élaboré par l'équipe d'étude de la JICA



Source : Banque mondiale (<https://www.worldbank.org/>) le 23 avril 2019

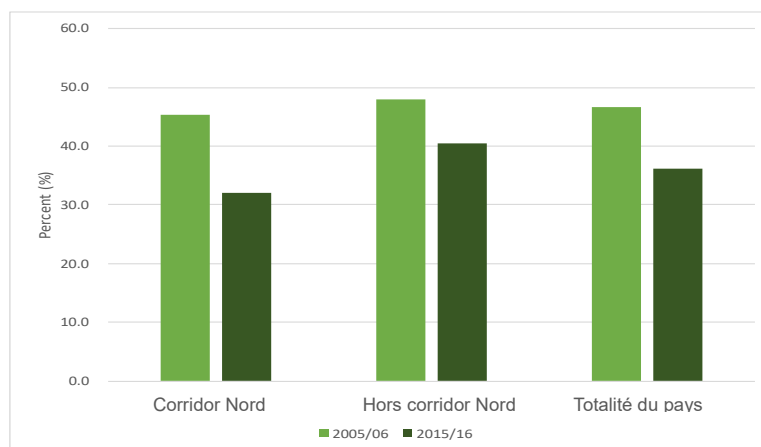
Figure 4.4.78 Évolution du taux de pauvreté dans les pays cibles

2) Vérification des effets de chacun des corridors

(a) Corridor Nord

i. Kenya

Le taux de pauvreté au Kenya a eu tendance à diminuer dans son ensemble de 2005 à 2015. En outre, comme le montre la figure ci-dessous, le taux de pauvreté dans la zone du corridor Nord a considérablement diminué, et se situe à un meilleur niveau que dans les autres régions. Toutefois, il est fort probable que l'amélioration dans les grandes villes telles que la capitale Nairobi et Mombasa contribue grandement à ce résultat.

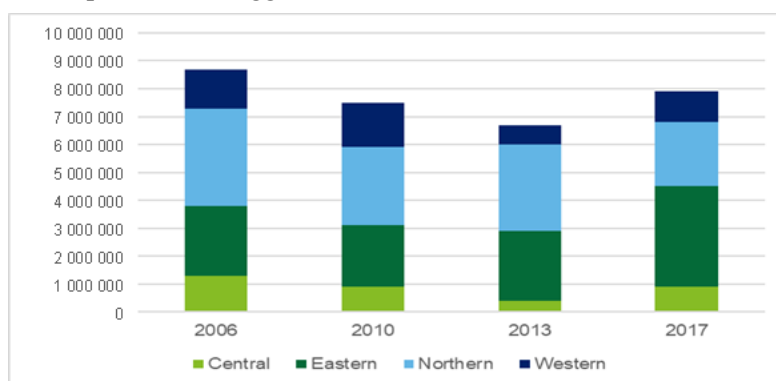


Source: « Kenya Integrated Household Budget Survey (KIHBS) 2005 / 2006 et 2015 / 2016 », Kenya National Bureau of Statistics (KNBS - Bureau national des statistiques du Kenya)

Figure 4.4.79 Évolution du taux de pauvreté au Kenya

ii. Ouganda

En Ouganda, à l'inverse, la population vivant au-dessous du seuil de pauvreté est en hausse. En outre, à l'instar du PIBR par habitant, dans la région Centre, qui abrite la capitale Kampala, il y a relativement peu de personnes qui souffrent de la pauvreté, mais en province, comme dans la région Est et la région Nord, nombreuse est la population qui vit en dessous du seuil de pauvreté. Malgré les nombreux projets d'infrastructures prévus ou en cours d'exécution en Ouganda, peu de projets sont achevés, et quasiment aucun élément ne peut changer le flux de la concentration des richesses dans la capitale et son agglomération.

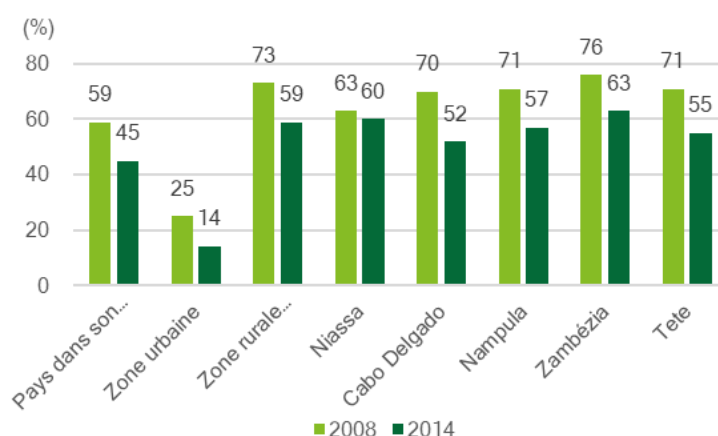


Source: l'Enquête « The Uganda National Household Survey 2006-2013 »

Figure 4.4.80 Pourcentage du nombre de personnes pauvres par région en Ouganda

(b) Corridor de Nacala

Selon l'Instituto Nacional de Estatística (INE - Institut national des statistiques), le taux de pauvreté dans la zone du corridor a diminué globalement de 2008 à 2014, mais le pourcentage demeure élevé par rapport à l'ensemble du pays. En tant que tendance à l'échelle nationale, le taux de pauvreté dans les villages agricoles et de pêche est plus élevé que dans les villes, et la zone du corridor, où l'urbanisation est en retard, souffre naturellement d'un fort taux de pauvreté. En outre, même à l'intérieur du corridor, il existe des écarts entre les provinces dans lesquelles le taux de pauvreté s'améliore considérablement (Cabo Delgado, Nampula, Tete) et celle où ce n'est pas le cas (Niassa).



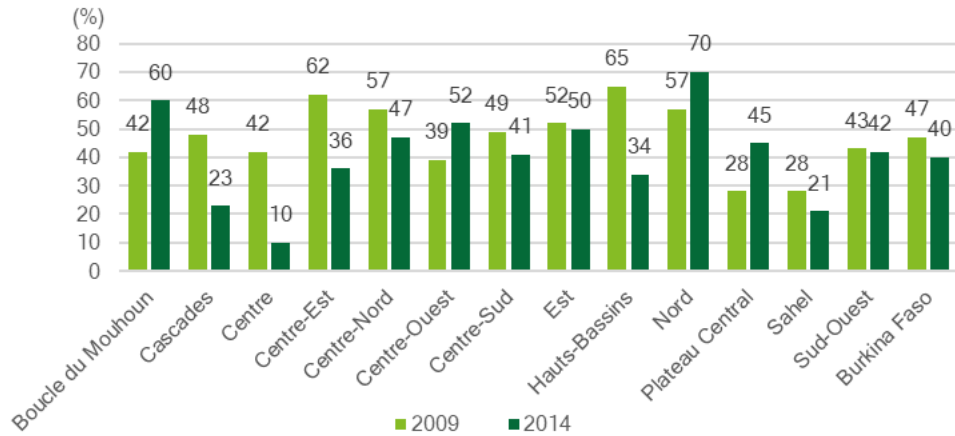
Source : élaboré par l'équipe d'étude de la JICA

Figure 4.4.81 Évolution du taux de pauvreté dans la zone cible du plan directeur du corridor de Nacala

(c) Anneau de croissance en Afrique de l'Ouest

i. Burkina Faso

Selon l'Institut national de la statistique et de la démographie (INSD), le taux de pauvreté dans le pays a globalement diminué entre 2009 et 2014, mais des variations se produisent par région (révolte en 2014, impact d'organisations terroristes dans le nord). Le Burkina Faso a adopté en 2016 le « Plan national de Développement économique et social » dont l'objectif établi est de porter d'ici 2020 le taux de pauvreté (actuellement de 40 %) sous la barre des 35 %. Le Burkina Faso a formulé un plan de développement de 23,5 milliards d'euros sur cinq (5) ans en tant que « rébellion contre la pauvreté » d'ici 2020. Le présent projet qui vise à réduire à l'avenir le taux de pauvreté en renforçant et en utilisant le potentiel de l'agriculture et de l'élevage à l'intérieur du pays implique également des organisations internationales telles que la Banque mondiale.

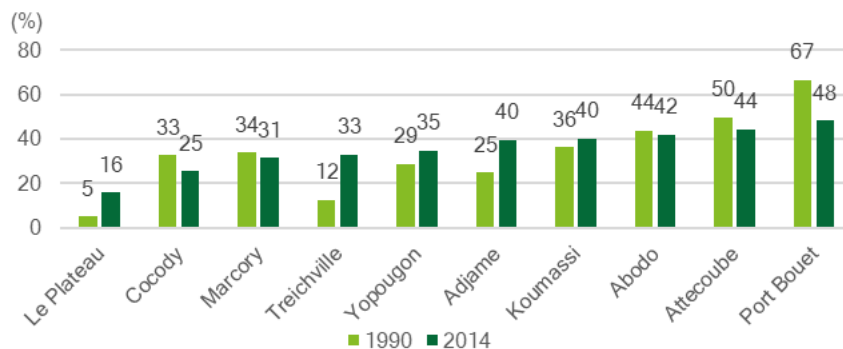


Source : « Annuaire statistique 2017 », Institut national de la statistique et de la démographie (INSD)

Figure 4.4.82 Évolution du taux de pauvreté au Burkina Faso

ii. Côte d'Ivoire

D'après l'Institut national de la statistique (INS) de la Côte d'Ivoire, le taux de pauvreté à Abidjan a généralement baissé entre 1990 et 2014, mais il a aussi considérablement augmenté suivant les régions (considéré comme une conséquence de la guerre civile et de la rébellion). Le taux de pauvreté dans l'ensemble du pays était de 51 % en 2012, mais il a continué de baisser et se situait à 46,3 % en 2015. Le gouvernement ivoirien s'est fixé pour objectif en 2012 de réduire de moitié le taux de pauvreté dans le pays d'ici 2020, mais, début 2019, le Premier ministre a déclaré qu'il serait difficile d'atteindre cet objectif. Parallèlement, le gouvernement a créé en 2012 le « Projet Filets Sociaux Productifs (PFSP) », qui garantit aux ménages particulièrement pauvres vivant en milieu rural l'accès à une alimentation de qualité, et l'accès à l'éducation et aux services de santé. Dans ce cadre, le gouvernement a accordé entre 2012 et 2017 144 000 FCFA par an à 35 000 ménages. Il est prévu que nombre de ménages cibles soit porté à 100 000 ménages en 2019.



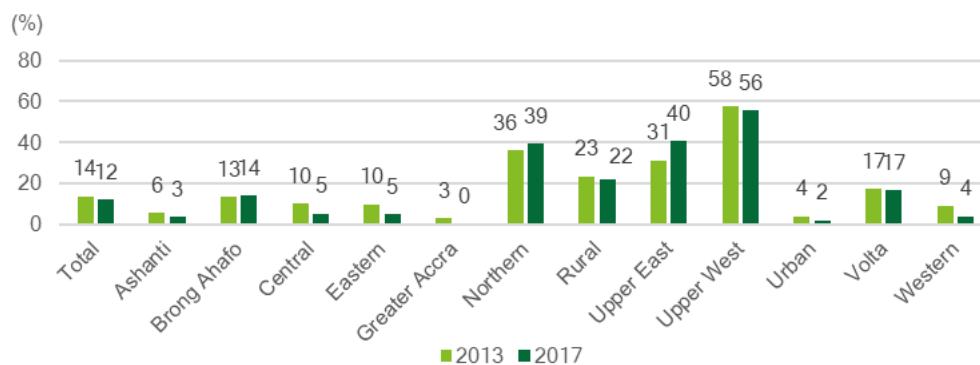
Source : « Recensement Général de la Population et de l'Habitat 2014 Côte d'Ivoire », Institut National de la Statistique (INS)

Figure 4.4.83 Évolution du taux de pauvreté à Abidjan

iii. Ghana

Le taux de pauvreté du Ghana a baissé entre 2013 et 2017, mais il a également augmenté suivant les régions. Eu égard à l'intérieur de la ville d'Accra, les autorités ont réussi à éliminer complètement la pauvreté. Le gouvernement ghanéen a adopté en 2008 avec des organisations internationales telles que la Banque mondiale et l'UNICEF le « Programme de Revenu de

subsistance contre la pauvreté (Livelihood Empowerment Against Poverty - LEAP) ». Ce programme assure aux ménages confrontés à la pauvreté des fonds et la sécurité sociale. À l'heure actuelle, 90 785 ménages dans 144 districts bénéficient de ce programme. En outre, le gouvernement a adopté LEAP 1000 qui met en œuvre un programme de réduction de l'extrême pauvreté avec le soutien de l'UNICEF et d'USAID pour cibler les ménages pauvres ayant des enfants de moins de 2 ans, principalement dans la région du Nord et la région du Haut Ghana oriental (régions dans lesquelles le taux de pauvreté augmente).

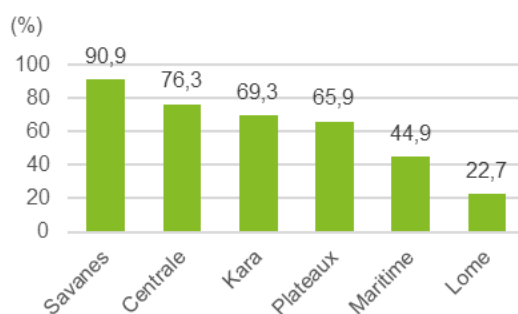


Source : « Objectifs du développement durable », Ghana Statistical Service (GSS - Service statistique du Ghana) (<https://sustainabledevelopment-ghana.github.io/1-1-1/>)

Figure 4.4.84 Évolution du taux de pauvreté au Ghana

iv. Togo

Le gouvernement togolais a annoncé que le taux de pauvreté dans le pays qui était de 55,1 % en 2015 a baissé jusqu'à 52,1 % en 2017. Il a réussi à réduire le taux de pauvreté par le biais de la « Stratégie de Croissance Accélérée et de Promotion de l'Emploi (SCAPE) », programme quinquennal lancé en 2013. Le gouvernement togolais vise à réduire davantage le taux de pauvreté à travers son nouveau plan quinquennal, le « Plan national de développement » de 2018.



Source: « Statistics and National Accounts of Togo, 2015 » (<http://togo.opendataforafrica.org/TGSNA2016/statistics-and-national-accounts-of-togo-2015?region=1000000-togo>)

Figure 4.4.85 Pourcentage de pauvreté au Togo (2011)

4.5 Résumé des vérifications des effets du plan directeur et suggestions recueillies

4.5.1 Résumé des vérifications des effets du plan directeur

Le résumé de chaque élément défini en tant qu'indicateur d'effet est le suivant.

Tableau 4.5.1 Situation de l'organisation des indicateurs d'effet et de la collecte des données de chaque corridor

Rubriques principales	Catégorie	Afrique de l'Est Corridor Nord		Corridor de Nacala	Anneau de croissance en Afrique de l'Ouest			
		Kenya	Ouganda	Mozambique	Burkina Faso	Côte d'Ivoire	Ghana	Togo
Données relatives à la logistique	A1. Volume manutentionné dans les ports (conteneurs)	○	-	○	-	○	○	○
	A2. Comparaison du temps de transport entre les points principaux	○	-	○	-	○	○	○
	A3. Comparaison des coûts de transport entre les points principaux	○	-	○	-	○	○	○
	A4. Efficacité portuaire	○	-	○	-	○	○	○
	A5. Volume transporté par route	○	-	○	-	×	×	×
	A6. Accidents de la route	△	-	×	-	×	×	×
	Délai portuaire (référence)	○	-	×	-	×	×	×
Formation de pôles de production	B1. Nombre de créations d'entreprises	○	×	○	○	×	×	×
	B2. Nombre d'installations (référence)	○	×	×	×	×	△	×
	B3. Nombre d'entreprises (référence)	○	○	○	×	×	○	○
Expansion des villes actuelles et création de villes nouvelles	C1. Population dans la zone de corridor (pourcentage de la population nationale)	○	○	○	○	○	○	△
	C2. Pourcentage de la population urbaine (référence)	○	△	△	△	△	△	△
Expansion des villes	D1.a Population active	△	○	○	○	○	○	○

actuelles, accélération des activités sociales et économiques	D1. b Nombre d'employés par industrie	×	×	○	○	○	○	○
	D2. Volume de la production des principaux produits agricoles	△	△	○	○	△	○	△
	D3. Volume des échanges commerciaux (intérieur et extérieur du corridor)	△	△	△	△	△	△	△
Revenus et niveau de vie	E1. PIBR	○	△	○	△	△	△	△
	E2. Taux de pauvreté	○	○	○	○	△	○	△

Source : élaboré par l'équipe d'étude de la JICA

Les résultats des données des indicateurs et de vérification des effets du plan directeur du corridor, qui ont été confirmés jusqu'à présent dans ce chapitre, ont été organisés dans le tableau ci-dessous.

Tableau 4.5.2 Résumé des effets du plan directeur dans chaque corridor

Catégorie		Corridor Nord	Corridor de Nacala	Anneau de croissance en Afrique de l'Ouest
A	Amélioration du transport des marchandises	○ La logistique est redynamisée avec l'ouverture du nouveau terminal à conteneurs du port de Mombasa positionné dans le plan directeur et l'aménagement / amélioration des infrastructures routières / ferroviaires entre les bases, et améliorée à Nairobi et Mombasa. En outre, une tendance à la propagation au-delà de cela est observée.	△ Des améliorations de grande ampleur de la capacité des ports ou du volume de marchandises n'ont pas été observées, mais en ce qui concerne l'efficacité des ports et le coût / les délais de transport motorisé, l'effet des améliorations est visible.	— En stagnation générale, en ce qui concerne la logistique portuaire, il est confirmé que la remise en état / l'expansion des infrastructures dans une partie des ports tels que le port de Lomé, et la logistique s'améliorent. Toutefois, en ce qui concerne le plan directeur, aucune vérification n'a pu être effectuée.
B	Création de nouveaux pôles de production	△ Une comparaison entre 2012 et 2017 montre que les ZFIE se sont considérablement améliorées dans les alentours de Mombasa. Si les ZFIE en cours d'aménagement sont achevées, un développement industriel supplémentaire est escompté. Toutefois, avec l'achèvement du plan directeur en mars 2017, le lien avec le plan directeur	— L'augmentation du nombre d'implantations d'entreprises a pu être estimée dans l'étude par sondage de 2016 à 2017, mais en raison du manque de données interannuelles dans toute l'étude, il n'a pas été possible de vérifier l'effet avec le plan directeur.	— Bien que la relation avec le plan directeur ne puisse pas être vérifiée, avec les aménagements portuaires au Ghana, les occupants dans les ZFIE ont tendance à augmenter. Même dans les autres pays côtiers, à l'instar du Ghana, il est escompté que les nouvelles implantations des ZFIE aménagées dans les zones portuaires augmenteront.

		n'est pas toujours clair.		
C	Création de zones métropolitaines	×	△	—
		La concentration démographique dans les grandes villes telles que Nairobi et Mombasa s'accélère. D'autre part, la création de nouvelles zones métropolitaines n'a pas pu être vérifiée.	Il y a une croissance démographique le long du corridor, et le pourcentage dans la population entière est en augmentation. Bien qu'il ne soit pas possible de conclure l'effet découlant du plan directeur, il est estimé qu'il y a une certaine influence.	Bien que les données recueillies n'aient pas permis de confirmer la création de nouvelles zones métropolitaines, il est escompté à l'avenir que la création de villes dans l'intérieur des terres se poursuivra en améliorant la connectivité entre les villes dans le corridor.
D	Accélération des activités sociales et économiques	△	△	—
		L'évolution du nombre de travailleurs au Kenya ne peut pas être analysée. D'autre part, pour ce qui est de l'Ouganda, la population active à l'intérieur du corridor a tendance à augmenter.	Dans la zone du corridor de Nacala, l'accumulation industrielle progresse graduellement, et la part du secteur secondaire est légèrement supérieure à la moyenne nationale.	En l'absence de données anciennes, il n'a pas été possible de mesurer les effets.
E	Hausse des revenus et du niveau de vie	△	×	—
		Alors que la croissance du PIB par habitant dans Nairobi et son agglomération ralentit, des signes de croissance économique sont observés dans d'autres régions. Toutefois, la corrélation avec le plan directeur est inconnue.	Bien que la croissance des régions le long du corridor soit confirmée, elle reste faible par rapport à la croissance du Mozambique dans son ensemble. Tout au moins, il n'a pas été possible de vérifier les effets du plan directeur.	En l'absence de données anciennes, il n'a pas été possible de mesurer les effets.

Légende : ○ : l'effet du plan directeur du corridor a été vérifié, △ : l'effet du plan directeur du corridor a été vérifié de manière partielle ou limitée, x : l'effet du plan directeur du corridor n'a pas été vérifié et reste à confirmer.

Source : élaboré par l'équipe d'étude de la JICA

Pour résumer l'effet du plan directeur par corridor cible, en ce qui concerne tout d'abord le corridor Nord, l'aménagement des infrastructures reliant les pôles entre eux a été mené à un stade relativement précoce (aux alentours de 2013 - 2015). En tant que projets spécifiques, l'expansion du port de Mombasa, l'aménagement de routes d'accès jusqu'au port, ainsi que de grandes artères raccordées à celles-ci, avancent progressivement, et l'effet du plan directeur a été vérifié. Par conséquent, une augmentation significative du volume transporté est observée dans la zone du corridor. En outre, une tendance à la formation de pôles de production, tels que des ZFEI, etc., axés sur les villes principales le long du corridor est également observée. Toutefois, la concentration démographique à Nairobi et à Mombasa s'accélère, et au regard de l'équilibre à travers le pays ou entre villes le long du corridor, il s'avère que la croissance équilibrée n'est pas encore une réalité. Cela suggère que si le développement d'infrastructures conformément au plan directeur s'appuie trop sur l'aspect matériel, un « effet aspirant » risque de se produire, ce qui pourrait, à l'inverse des attentes, favoriser l'inégalité entre les régions. Afin d'éviter que cela se produise ou d'atténuer le phénomène, il est nécessaire de continuer sciemment et stratégiquement non seulement à renforcer les infrastructures le long du corridor, mais à améliorer le réseau de desserte basé dans les régions, et à développer de nouvelles industries dans les régions autres que Nairobi et

Mombasa. En outre, il est important à l'avenir de prêter une plus grande attention au développement du Kenya, doté de fonctions de passerelle vers l'étranger notamment à travers de grands ports, ainsi qu'au développement de l'Ouganda, qui est un pays enclavé.

En ce qui concerne le corridor de Nacala, la présente étude n'a pas permis de confirmer une grande amélioration au niveau de la logistique axée sur le port de Nacala à la suite de l'aménagement du plan directeur (bien qu'il soit reconnu que l'introduction de l'EDI soit à l'origine d'une amélioration partielle). Les éléments suivants sont considérés comme les principaux facteurs.

- 1) Les capacités du port de Nacala à proprement parler ont des limites.
- 2) Il n'y a pas d'aménagement d'infrastructures connexes telles que routes d'accès et grandes artères.
- 3) Il n'y a pas de pôle industriel ou de production d'importance dans la région le long du corridor.

À la lumière de ces éléments, il est nécessaire d'améliorer davantage l'efficacité de l'exploitation portuaire et d'entretenir les infrastructures connexes telles que les routes. D'autre part, les industries liées au corridor sont fortement dépendantes des exportations de charbon et autres ressources naturelles, et aucune croissance significative d'autres industries n'est observée. À l'avenir, il sera nécessaire de prendre des mesures versatiles telles qu'un soutien à la promotion de l'agriculture et de l'industrie manufacturière, la création de villes qui deviendront ces pôles, la formation des ressources humaines, etc. En d'autres termes, de grands effets ne peuvent pas être escomptés, même avec l'aménagement d'infrastructures matérielles, sans la mise en œuvre de telles mesures.

Pour ce qui est de l'anneau de croissance en Afrique de l'Ouest, étant donné que le plan directeur du corridor a été formulé en 2018, ce qui est très récent, il est difficile de confirmer l'effet de développement du plan directeur. En outre, il a été confirmé à nouveau que les quatre pays cibles ne disposaient pas de suffisamment de données statistiques, d'informations logistiques, etc., et qu'il était difficile d'estimer et d'analyser la situation à partir de la collecte de celles-ci. Toutefois, cela était anticipé dès le début de l'étude, et il est escompté que les données et informations recueillies dans le cadre de la présente étude seront plutôt utilisées efficacement pour mesurer les effets, et formuler / mettre en œuvre diverses mesures à l'avenir dans ledit corridor.

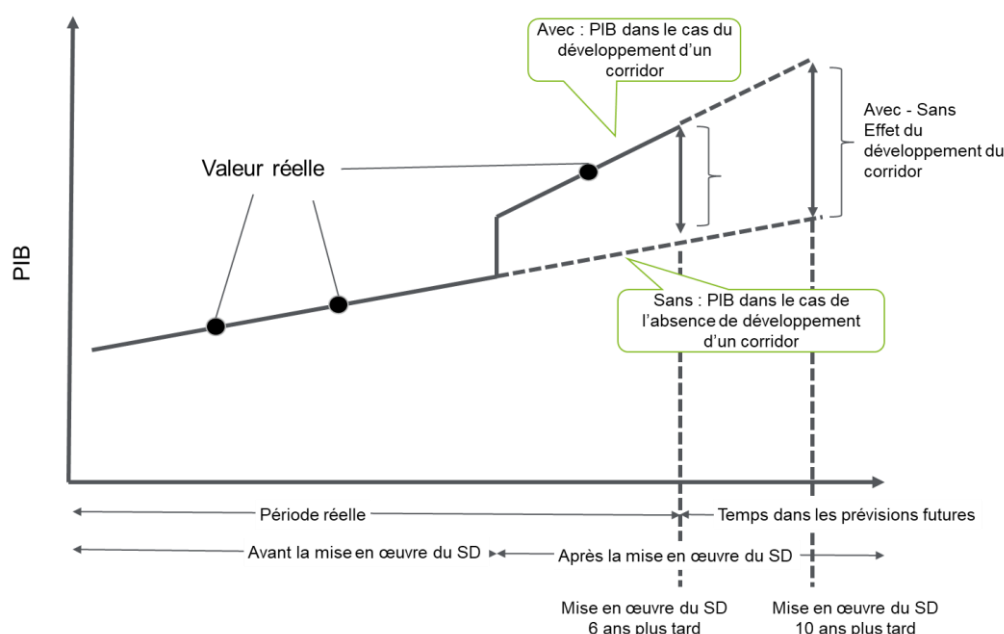
Comme indiqué précédemment, malgré des contraintes en termes de délai, de données et d'informations, un examen du côté des effets du plan directeur met en évidence l'effet de l'augmentation du volume de marchandises manutentionnées découlant des aménagements / expansions des infrastructures réalisés en particulier dans les zones portuaires au Kenya, au Ghana, et au Togo. En outre, une tendance à la concentration industrielle dans les zones côtières est partiellement observée. En ce sens, certains effets peuvent être escomptés en matière de soutien au développement dans la région concernée, en ayant recours au plan directeur aussi bien du point de vue de l'aspect matériel que de l'aspect non matériel. D'autre part, en ce qui concerne l'élimination des disparités entre les zones côtières et l'intérieur des terres, qui constitue l'objectif initial du plan directeur, des signes de réalisation de l'effet ont été observés. Il a été confirmé à partir des résultats de l'enquête par entretiens sur le terrain que la relocalisation des diverses fonctions dans l'intérieur des terres n'est pas simple. Il est considéré que le fait de mener en parallèle l'aménagement des principales infrastructures / grands axes de transport et logistique, la rationalisation de l'industrie existante, l'aménagement urbain en mesure d'assurer une qualité de vie, le développement des ressources humaines, etc. produira un effet domino à long terme.

4.5.2 Suggestions et points à garder à l'esprit recueillis par le biais de la vérification des effets du plan directeur

Les suggestions et les points à garder à l'esprit (concernant la vérification des effets) obtenus à partir de la vérification des effets découlant de l'aménagement du plan directeur de chaque corridor mise en œuvre dans le cadre de la présente étude sont les suivants.

1) En principe, la mesure des effets doit être faite sur la base de l'approche « avec-sans ».

La mesure des effets dans le cadre de la présente étude a été réalisée en ayant recours aux données « avant-après » pour des raisons telles que les contraintes en termes de données. Toutefois, afin de vérifier les effets du plan directeur, il est souhaitable d'effectuer la mesure des effets du point de vue de l'approche « avec-sans ». En ce qui concerne l'approche « avec-sans » dans le cadre de la présente étude, « avec » fait référence aux indicateurs dans le cas où le développement du corridor serait mis en œuvre, et « sans » fait référence aux indicateurs dans le cas où le développement du corridor ne serait pas mis en œuvre. Les différences entre les deux sont les effets du développement du corridor.



Source : élaboré par l'équipe d'étude de la JICA

Figure 4.5.1 Concept de la mesure des effets par biais de l'approche « avec-sans » (par ex. : PIB)

Si l'effet est vérifié avec l'approche « avec-sans » dans le plan directeur, il est considéré que « sans » est la valeur basée sur les valeurs réelles anciennes, antérieures à la mise en œuvre du plan directeur, et « avec » est la valeur estimée à l'avenir prenant en considération les effets de la mise en œuvre du plan directeur. Par conséquent, il est nécessaire d'accumuler des données anciennes et d'établir des indicateurs unifiés entre les régions.

2) Les effets de l'amélioration de la logistique sont comparativement faciles à analyser. Par contre, il est difficile d'estimer l'effet du développement industriel et socio-économique.

En ce qui concerne l'amélioration des effets logistiques grâce à l'aménagement d'infrastructures portuaires et routières, la causalité relative est facile à estimer. En revanche, la causalité entre les

indicateurs socioéconomiques tels que le PIBR, le développement industriel, la croissance démographique, l'amélioration des revenus, etc., et le plan directeur est difficile à établir, et l'élaboration de méthodes permettant de clarifier le lien de causalité est attendue à l'avenir.

3) Il est important de vérifier la tendance des projets individuels au lieu du plan directeur à proprement parler.

Même si c'est le plan directeur qui est mis en avant, la production d'un effet réel passe par la mise en œuvre des projets individuels qui le composent. Par conséquent, il est important de ne pas se laisser influencer par le terme « plan directeur », et de mettre en œuvre les projets individuels et le suivi adéquat.

4) Il est important d'estimer non seulement l'effet de l'aspect matériel, mais également du soutien de l'aspect non matériel.

Comme symbolisé par le port de Nacala au Mozambique, il a été confirmé que des effets peuvent être obtenus en renforçant l'aspect non matériel avec le développement des capacités et l'introduction de nouvelles technologies telles que les TI, même dans l'hypothèse où l'aspect matériel comporterait des contraintes en termes d'amélioration des capacités. En outre, il a été confirmé que ces effets sont relativement immédiats. Par ailleurs, il a été confirmé que, même du point de vue industriel, le développement d'infrastructures matérielles n'apportait pas nécessairement un avantage industriel le long de la route. Par contre, cela suggère l'importance du soutien de l'aspect non matériel.

5) Le plan directeur à lui seul ne constitue pas une solution.

En ce qui concerne également le 3) ci-dessus, le développement logistique et socioéconomique ne se réalise pas uniquement à travers le plan directeur du développement de corridors, mais grâce à la coopération de divers projets, politiques et mesures. En principe, pour une estimation adéquate des effets du plan directeur, il est nécessaire de tenir compte également de la corrélation avec eux, de la répartition des rôles, et des effets synergiques.

6) Il est nécessaire de bien comprendre le rôle du secteur privé.

Quel que soit le corridor, le moteur du développement socio-économique réside dans l'activité des entreprises privées. Outre, à l'évidence, la formation de nouvelles industries, une grande partie de l'aménagement et de l'exploitation ferroviaires et portuaires est confiée au secteur privé, et il est supposé que son rôle se renforcera encore davantage à l'avenir. Même dans le cadre de la mesure des effets du plan directeur et de l'examen qui sera effectué à l'avenir, il est important d'être bien conscient de la dimension de l'existence et du rôle des acteurs privés.

7) L'aménagement du plan directeur peut également avoir des effets négatifs.

Alors que la concentration de la population dans les zones urbaines se poursuit dans le sillage du développement de corridors, il a été confirmé dans le cadre de la présente étude que la création de villes et la formation d'industries le long des corridors ne progressaient pas, ce qui pourrait exacerber le déséquilibre interrégional. En outre, bien qu'ils n'aient pas fait l'objet d'estimations dans le cadre de la présente étude, le développement de corridors comporte également des aspects négatifs tels que l'augmentation du nombre d'accidents et des émissions de CO₂. Dans la mesure des effets du développement de corridors, il est important d'estimer avec précision ces aspects négatifs.

Chapitre 5 Recommandations

Les recommandations suivantes sont faites sur la base des résultats de la vérification des effets du plan directeur des trois corridors stratégiques cibles de la présente étude concernant l'exploitation et l'examen des plans directeurs à l'avenir.

■ **Recommandations relatives au renforcement du système et du mécanisme de mise en œuvre du plan directeur du développement des corridors**

1. Liens entre le plan de développement de chaque pays et le plan directeur de développement des corridors

Dans les pays où une étude sur le terrain a été menée, il est arrivé que les fonctionnaires ne connaissent pas l'existence / le contenu du plan directeur du développement du corridor (en particulier dans le cas du corridor Nord et de l'anneau de croissance en Afrique de l'Ouest). Le plan directeur du développement d'un corridor va au-delà d'une simple étude, et, afin de démontrer son bien-fondé, il est important de le faire connaître largement aux personnes concernées et de travailler de manière adéquate en conformité avec le plan de développement de chaque pays.

2. Renforcement de la coopération de chaque pays pour réaliser le plan directeur

En particulier, en ce qui concerne les projets transfrontaliers qui devraient faire l'objet d'une promotion au-delà des frontières, il faut une compréhension, un consensus, et une coopération entre les pays concernés, ce qui ne signifie pas nécessairement un alignement (en particulier pour l'anneau de croissance en Afrique de l'Ouest). Il est nécessaire, de concert avec les pays concernés, d'estimer l'état de mise en œuvre du plan directeur du développement du corridor, et d'élaborer un mécanisme de formulation / de mise en œuvre de projets qui optimisent les effets dudit plan.

3. Mise en œuvre fiable de la roue de Deming ou cycle PDCA (Plan (planifier), Do (réaliser), Check (vérifier) et Act (agir))

En ce qui concerne le plan directeur, il est nécessaire de le réviser et de le mettre à jour périodiquement, de surveiller les principaux projets tels que les projets phares, et, s'il existe des goulots d'étranglement, il faudra prendre les mesures appropriées pour les éliminer. Il faut absolument faire tourner la roue de Deming ou cycle PDCA (Plan (planifier), Do (réaliser), Check (vérifier) et Act (agir)).

4. Renforcement de la gestion des données statistiques

La surveillance et l'examen adéquats du plan directeur nécessitent des données statistiques et autres informations, mais, dans le cadre de la présente étude, il a été à nouveau confirmé que de nombreux pays ne disposaient pas de données statistiques suffisantes (en particulier pour le corridor de Nacala et l'anneau de croissance en Afrique de l'Ouest). Sur la base des caractéristiques de chaque corridor et l'objectif du plan directeur, il est nécessaire de faire appel aux organisations concernées de chaque pays, afin d'établir les indicateurs prenant en considération également la comparabilité entre les plans directeurs et de collecter les données régionales même dans un pays.

5. Renforcement de la communication et de coopérations avec les partenaires de développement

En ce qui concerne les projets associés au plan directeur des corridors, différents partenaires de développement tels que la Banque mondiale, la BAD, l'UE, le gouvernement chinois, s'impliquent, mais étant donné qu'ils ne sont pas nécessairement en mesure d'avoir une vue d'ensemble de la situation, les projets en question risquent de ne pas être optimisés. Après avoir organisé la politique de l'aide des donateurs et bailleurs de fonds, y compris de la JICA, il serait souhaitable d'améliorer la cohérence entre les projets à mettre en œuvre et d'optimiser les avantages pour le pays ou la région en question, en échangeant des avis et informations concernant les projets de développement dans les zones des corridors, en effectuant des financements conjoints, et en établissant de fonds correspondant à la situation.

6. Formation d'une plateforme pour mesurer les effets

Au moment opportun pour la collecte des données nécessaires à la mesure des effets du développement des zones des corridors, il est utile d'élaborer une plateforme de mesure des effets tels que le modèle des impacts socioéconomiques et spatiaux dans l'UE, le modèle de simulation géographique-Institut des Économies en Développement (IDE-GSM) en Asie du Sud-est. En outre, il est possible de créer un mécanisme de soutien international de la plateforme de mesure des effets établis et d'identifier les points importants. Lors de la création de la plateforme de mesure des effets, l'approche dans laquelle la JICA prend l'initiative sur la base des résultats de ce soutien obtenus jusqu'à présent, coopère avec l'UE - qui a de l'avance dans l'analyse du développement régional - et établit un centre d'analyse des effets pour les organisations techniques dans les pays formant les corridors du point de vue de l'amélioration des capacités régionales peut être envisagée.

■ Suggestions visant l'amélioration du plan directeur du développement des corridors

1. Renforcement de l'équilibre de l'aspect matériel et de l'aspect non matériel

Dans le cadre de la présente étude, il a été confirmé que le modèle défendu par la JICA s'appuyant non seulement sur l'aspect matériel tel que les infrastructures, mais également sur le soutien de l'aspect non matériel tel que l'amélioration de l'efficacité opérationnelle par le biais de l'introduction des TI et le développement des compétences, ou le développement de mesures pour la promotion industrielle, avait produit certains effets. Par exemple, dans le port de Nacala au Mozambique, bien que l'espace pour l'expansion du point de vue matériel soit réduit, des cas adaptés à la demande en améliorant l'efficacité opérationnelle ont également été vérifiés. En ce qui concerne également la rationalisation des procédures douanières dans les ports ou aux frontières, des effets importants ont été observés. À l'avenir également, il est nécessaire de poursuivre et de renforcer encore davantage l'approche de l'aide au développement alliant les aspects matériels et non matériels.

2. Partage et application des expériences réussies

L'approche consistant à développer le port de Mombasa dans le corridor Nord, et à déployer à partir de là le corridor dans son ensemble avec le développement de projets complets constitue sans doute un modèle de réussite de plan directeur de développement de corridor. Bien que les objectifs de développement, les caractéristiques géographiques et les principales industries varient suivant le

pays et la région, en ce qui concerne les politiques et projets dont les effets sont confirmés, il serait souhaitable de modéliser ces exemples de réussite en tant que vitrine et de les appliquer dans les autres pays et régions une fois les ajustements adéquats effectués (développement horizontal).

3. Estimation des aspects négatifs du développement et mesures à prendre

Dans le cadre de la présente étude, alors que le développement est visible dans les principales villes le long du corridor, des signes d'« effets aspirants », avec un retard relatif du développement urbain le long des routes a été confirmé (par exemple, la concentration de la population à Nairobi et Mombasa dans le corridor Nord). En outre, il est possible que des aspects négatifs du développement tels que l'augmentation des accidents et des émissions de dioxyde de carbone se manifestent à l'avenir. Il sera nécessaire de collecter / analyser les données en prenant adéquatement en considération cette dimension et d'assurer les mesures nécessaires.

4. Renforcement de la logique de la promotion industrielle dans le plan directeur

Dans le cadre de la présente étude, il n'a pas été possible de vérifier de façon précise le lien de causalité des indicateurs relatifs à l'industrie et aux aspects socioéconomiques. À l'avenir, afin de simplifier la vérification des effets sous cette lumière, il serait souhaitable de clarifier les projets individuels ainsi que la logique et les scénarios du développement industriel et social dans le plan directeur à proprement parler. Il est jugé que ceci non seulement simplifiera la vérification des effets, mais contribuera considérablement au développement industriel, social et économique.

5. Renforcement de la gestion des finances publiques et promotion d'un large partenariat public-privé (PPP)

Afin de mettre en œuvre régulièrement les projets des plans directeurs de développement des corridors, un grand nombre des pays cibles du développement des corridors doivent renforcer la gestion des finances publiques, y compris également l'aspect relatif à la gestion de la dette, dont une part importante de dette étrangère, et à la garantie des budgets d'investissements. En outre, il est nécessaire que le secteur privé accélère les investissements pour les infrastructures et l'exploitation, et que les secteurs public et privé encouragent dans une plus grande mesure le développement industriel et régional. Chaque pays est tenu de renforcer les capacités de ses fonctionnaires et de créer un mécanisme de soutien connexe dans le but de sensibiliser à l'importance desdits partenariats publics-privés, d'établir de manière adéquate un modèle de PPP, et d'assurer sa mise en œuvre.

6. Élimination des obstacles à la participation d'entreprises étrangères, y compris les entreprises japonaises, et mesures d'incitation

Dans le cadre de ce qui précède, afin de développer l'ensemble du corridor, il est important et pertinent que non seulement les entreprises locales de chaque pays concerné, mais également des entreprises étrangères s'impliquent dans l'investissement. Toutefois, lors des entretiens avec les entreprises mis en œuvre au Japon et sur le terrain dans le cadre de la présente étude, outre l'environnement général de l'investissement, il a été confirmé que l'entrée sur un marché est jonchée de nombreux obstacles, y compris une structure inadéquate, un traitement fiscal inégal, une administration inefficace, et une faible gouvernance. Parallèlement à l'exécution du plan directeur,

des efforts sont réclamés au sein du gouvernement de chaque pays pour éliminer ces obstacles. En outre, il est espéré qu'un système d'incitation qui encourage les entreprises étrangères à investir plus agressivement et à s'implanter sur le marché sera créé.