Publication autorisée

FONDS AFRICAIN DE DEVELOPPEMENT

MULTINATIONAL

ETUDE PORTANT SUR LE PROJET DE DEVELOPPEMENT DE L'AUTOROUTE DU CORRIDOR ABIDJAN – LAGOS

DEPARTEMENTS OITC/ONRI/ORNG/GHFO/TGFO/GECL

Publication autorisée

Septembre 2016

TABLE DES MATIERES

RESUME DU PROJET iv
APERÇU DU PROJET iv
EVALUATION DES BESOINS v
VALEUR AJOUTEE DE LA BANQUE v
GESTION DES CONNAISSANCES v
1 ORIENTATION STRATEGIQUE ET JUSTIFICATION DU PROJET 1
1.1 LIENS DU PROJET AVEC LES STRATEGIES ET OBJECTIFS NATIONAUX 1
1.2 JUSTIFICATION DE LA PARTICIPATION DE LA BANQUE 2
1.3 COORDINATION DES BAILLEURS 3
2 DESCRIPTION DU PROJET 3
2.1 OBJECTIFS DE DEVELOPPEMENT DU PROJET 3
2.2 DESCRIPTION ET COMPOSANTES DU PROJET 3
2.3 SOLUTION TECHNIQUE RETENUE ET SOLUTIONS DE SUBSTITUTION ETUDIEES 5
2.4 TYPE DU PROJET 6
2.5 COUTS DU PROJET ET MECANISME DE FINANCEMENT 6
2.6 ZONE ET BENEFICIAIRES VISES PAR LE PROJET 7
2.7 APPROCHE PARTICIPATIVE POUR LA CONCEPTION ET LA MISE EN ŒUVRE DU PROJET 7
2.8 PRISE EN CONSIDERATION DE L'EXPERIENCE DU GROUPE DE LA BANQUE ET DES LEÇONS TIREES DANS LA CONCEPTION DU PROJET 8
2.9 INDICATEURS DE PERFORMANCE CLES 9
3 FAISABILITE DU PROJET 8
3.1 PERFORMANCE ECONOMIQUE ET FINANCIERE 8
3.2 IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX ET SOCIAUX 8
4 EXECUTION 9
4.1 DISPOSITIONS EN MATIERE D'EXECUTION 9
4.2 SUIVI 12
4.3 GOUVERNANCE 12
4.4 DURABILITE 13
4.5 GESTION DES RISQUES 13
4.6 DEVELOPPEMENT DES CONNAISSANCES 13
5 INSTRUMENTS ET AUTORITE JURIDIQUES 14
5.1 INSTRUMENT JURIDIQUE 14
5.2 CONDITIONS ASSOCIEES A L'INTERVENTION DE LA BANQUE 14
6 RECOMMANDATION 14

ANNEXE I: INDICATEURS SOCIO-ECONOMIQUES COMPARATIFS - COTE D'IVOIRE
ANNEXE I: INDICATEURS SOCIO-ECONOMIQUES COMPARATIFS – GHANA
ANNEXE I: INDICATEURS SOCIO-ECONOMIQUES COMPARATIFS – TOGO
ANNEXE I: INDICATEURS SOCIO-ECONOMIQUES COMPARATIFS –BENIN
ANNEXE I: INDICATEURS SOCIO-ECONOMIQUES COMPARATIFS – NIGERIA
ANNEXE II TABLEAU DU PORTEFEUILLE DE LA BAD DANS LES CINQ PAYS
ANNEXE III : PROJETS CONNEXES FINANCES PAR LA BANQUE ET AUTRES BAILLEURS, MARS 2015 ...
ANNEXE IV: PART D'ELEMENT DE COUT PAR SOURCE
ANNEXE V: CARTE DE LOCALISATION DU PROJET

Equivalences monétaires

Juillet 2015

1 UC = 1,40639 USD
1 UC = 1,25213 EUR
1 UC = 821,34344 FCFA
1 UC = 4,56789GHS
1 UC = 236,1415 NGN

Année fiscale

1er janvier - 31 décembre

Poids et mesures

1 tonne métrique	=	2204 livres (lbs)
1 kilomètre (km)	=	0,62 mile
1 hectare (ha)	=	2,471 ares

LISTE DES ABREVIATIONS

BAD	Banque africaine de développement
FAD	Fonds africain de développement
SIDA	Syndrome d'Immunodéficience Acquise
ALCO	Organisation du corridor Abidjan-Lagos
ALCoMA	Autorité de gestion du corridor Abidjan-Lagos
UA	Union africaine
CI	Côte d'Ivoire
APD	Avant-projet détaillé
AE	Agence d'exécution
DFI	Institution financière internationale
PD	Partenaires au développement
CEDEAO	Communauté économique des Etats d'Afrique de l'Ouest
FED	Fonds européen de développement
EIES	Etude d'Impact Environnemental et Social
PGES	Plan de Gestion Environnementale et Sociale
EVD	Maladie à Virus Ebola
UE	La Commission de l'Union Européenne
FGN	Gouvernement Fédéral du Nigeria
EF	Etude de Faisabilité
PIB	Produit Intérieur Brut
AOI	Appel d'Offres International
BID	Banque Islamique de Développement
IPPF	Fonds Spécial pour la Préparation des Projets d'Infrastructures
SMC	Méthode de Sélection à Moindre Coût
EM	Etats Membres
PBA	Allocation basée sur la performance
NCP	Note Conceptuelle du Projet
NEPAD	Nouveau Partenariat pour le developpement de l'Afrique
PIDA	Programme de Développement des Infrastructures en Afrique
PMC	Pays Membres Participants
SFQ	Sélection Fondée sur la Qualité
SFQC	Sélection Fondée sur la Qualité et le Coût
DSIR	Document de stratégie pour l'intégration régionale
RdB	République du Bénin
RdCI	République de la Cote d'Ivoire
RdG	République du Ghana
RFdN	République Federale du Nigéria
RT	République Togolaise
RO	Enveloppe Régionale
RPG	Biens publics régionaux
SDT	Equipe de l'Etude
AT	Assistance Technique
TdR	Termes de Référence
TYS	Stratégie Décennale
UC	Unité de Compte
UEMOA	Union Economique et Monétaire Ouest Africaine

Fiche de Projet

Fiche du client

EMPRUNTEUR/DONATAIRE : **RÉPUBLIQUE DU BÉNIN, RÉPUBLIQUE DE COTE D'IVOIRE, RÉPUBLIQUE DU GHANA, RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE DU NIGERIA, RÉPUBLIQUE TOGOLAISE, COMMUNAUTE ECONOMIQUE DES ETATS D'AFRIQUE DE L'OUEST (CEDEAO).**

ORGANE(S) D'EXECUTION : **DEPARTEMENT DES INFRASTRUCTURES, COMMISSION DE LA CEDEAO**

Plan de financement

SOURCE	Montant (en Millions d'UC)						Total	Instrument	% Total
	RdCI†	RdG*	RT†	RdB*	RFdN*	CEDEAO			
FAD/ PBA	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	-	**5,00**	Prêt/Don	45,13
FAD/RPG	-	-	-	-	-	4,00	**4,00**	Don	36,10
Sous-Total	**1,00†**	**1,00***	**1,00†**	**1,00***	**1,00***	**4,00**	**9,00**		**81,23**
IPPF	-	-	-	-	-	1,92	**1,92**	Don	17,33
CEDEAO	-	-	-	-	-	0,16	**0,16**	Contribution de contrepartie	1,44
Total	**1,00†**	**1,00***	**1,00†**	**1,00***	**1,00***	**6,08**	**11,08**		**100%**

† Instruments de don; * Instrument de prêt RPG: Biens publics régionaux PBA: Allocation basée sur la Performance

Importantes informations sur le financement du Groupe de la Banque

Financing details	FAD GRANT	FAD LOANS		
		Ghana	Benin	Nigeria
Monnaie du Prêt/Don	Unité de Compte (UC)	Unité de Compte (UC)		
Type d'intérêt	Sans objet	fixed	Sans objet	fixed
Marge du taux d'intérêt		1,0%	Sans objet	1,0%
Commission d'engagement des prêts		0,50% par an sur le montant du prêt non décaissé 120 jours après la signature de l'Accord de prêt		
Commission de service pour les prêts		0,75% par an sur le montant décaissé et non encore remboursé		
Autre frais		Pas applicable		
Echéance prêts (ans)		30	40	30
Différé (ans)		5	5	5

Calendrier – Principales étapes (attendues)

Approbation de la note conceptuelle	31 octobre 2014
Approbation du projet	03 novembre 2015
Entrée en vigueur	31 décembre 2015
Dernier décaissement	31 décembre 2018
Achèvement de l'étude	30 août 2018

RESUME DU PROJET

Aperçu du projet

1. Le Corridor Abidjan - Lagos est un maillon du Corridor Dakar-Lagos, qui fait partie de l'autoroute transafricaine de la région de la CEDEAO, dont le développement s'inscrit dans le cadre du Programme de Développement des Infrastructures en Afrique (PIDA). La section Abidjan -Lagos constitue la partie Est de ce dernier et se situe sur l'axe côtier est-ouest de la région et couvre cinq Pays Membres Participants (PMC), à savoir la Côte d'Ivoire, le Ghana, le Togo, le Bénin et le Nigeria. Il s'étend sur une distance de 1028 kilomètres et comporte huit (8) points de passage frontaliers. Le tracé actuel du corridor traverse tous les grands centres économiques des cinq PMC, depuis la "Place de la République" à Abidjan et prend son terminus à Mile 2 (Eric Moore), à Lagos. Cette infrastructure est plus qu'essentielle pour le développement socio-économique de l'Afrique de l'Ouest, car elle relie les parties les plus densément peuplées et économiquement actives de la sous-région et a, par ailleurs, des interconnexions avec un réseau ferroviaire et les principaux ports et aéroports de sa zone de couverture. Il existe également des connexions entre ce corridor autoroutier et d'autres corridors sur l'axe nord-sud, reliant les pays enclavés, comme le Burkina Faso, le Mali, le Niger et le Tchad.

2. Actuellement, ce sont environ 75% des activités commerciales de la sous-région qui se déroulent sur et le long de ce corridor qui est considéré comme la colonne vertébrale de la logistique multimodale commerciale. Toutefois, les lacunes fonctionnelles de l'infrastructure, ajoutées aux lourdeurs relatives aux opérations de gestion et de douane aux frontières, réduisent son impact et sa contribution effective à la croissance économique du sous-continent dans son ensemble. Par conséquent, les aspirations des PMC, c'est de transformer de manière significative le corridor dans des proportions qui améliorent considérablement et durablement sa performance en matière de développement social et économique.

3. L'objectif de l'étude de l'autoroute du Corridor Abidjan-Lagos est de réaliser toutes les études nécessaires sur les aspects techniques et généraux nécessaires à la mise en œuvre effective, aux opérations et au développement économique du corridor, principalement entre les deux nœuds, ie. Abidjan et Lagos. La nouvelle autoroute comportera six voies (2x3 voies), dont l'étude à entreprendre sera basée sur un principe de base : suivre surtout un nouveau tracé, incorporant les sections du tracé existant, là où cela est nécessaire, afin d'optimiser l'itinéraire.

4. Pour assurer l'efficacité des opérations et l'impact de la nouvelle autoroute, d'autres activités et résultats d'étude complémentaires relatives à la conception technique ci-dessus comprendront: i) une nouvelle autorité supranationale semi-autonome du corridor, notamment le cadre institutionnel, juridique, opérationnel et de gestion correspondant; ii) un cadre et un plan directeur de développement spatial du corridor; et iii) les procédures commerciales, de transport (multimodal), de transit et frontalières.

5. Le coût estimatif de l'étude est de 11,08 millions d'UC (soit 15,59 millions USD) qui se décline en termes de composition de financement comme suit : (i) FAD, 9,0 millions d'UC (81,23%), comprenant un don de 6, 0 millions d' UC et un prêt de 3,0 millions d'UC; (ii) IPPF, 1,92 millions d'UC (17,33%), et; iii) la contribution de contrepartie de la Commission de la CEDEAO, 0,16 million d'UC (1,44%). Le don FAD à hauteur de 6,0 million d'UC bénéficie d'une contribution de 4,0 million d'UC au titre du guichet des Biens publics régionaux (BPR) et 2,0 million d'UC au titre du guichet de l'Allocation basée sur la performance (PBA).

Evaluation des besoins

6. En termes de résultat attendu, l'étude devra déboucher sur un modèle global de conception qui permettra aux PMC, à la CEDEAO, aux Institutions Financières internationales (DFIs), aux investisseurs et autres parties prenantes, tous ensembles, de prendre des décisions stratégiques portant sur les investissements d'infrastructures matérielles et immatérielles, ainsi que leur mise en œuvre. Naturellement, l'étude sera basée sur l'amélioration de la chaîne de valeur des activités commerciales sur le corridor par un accroissement de la capacité du transport routier, l'amélioration des flux des échanges, la création des emplois et la réduction des niveaux de pauvreté des populations le long du corridor. Cela exige une approche holistique du développement du corridor et est essentiel au développement durable. Pour cela, il va falloir déterminer les paramètres pour le développement efficace et holistique du corridor.

Valeur ajoutée de la Banque

7. Si l'on se réfère à ses interventions passées dans la région, l'empreinte de la Banque prend généralement en compte les dimensions nationales ou régionales, bien que, généralement, l'objectif principal est de répondre aux besoins nationaux même si le caractère régional demeure secondaire, quoiqu'essentiel. Ceci s'explique par le fait que les économies sont à différents stades d'intégration. D'autre part, cette étude adopte une approche à l'échelle du corridor comme objectif principal, soutenue par une valeur ajoutée provenant des expériences et des connaissances accumulées dans les pays respectifs. La Banque devra donc s'appuyer sur ses compétences acquises dans le cadre du développement de corridors régionaux similaires sur le continent, tels que les corridors de transport Nord-Sud, Nord, Central afin d'améliorer les résultats du point de vue de sa conception. La pertinence des interventions de la Banque dans le secteur et la région devront permettre également d'attirer les institutions de financement du développement ainsi que le secteur privé de sorte à collaborer sur des projets dans la phase d'investissement ultérieure. Conformément à la Stratégie Décennale de la Banque (TYS), cette intervention permet également de résoudre l'un des principaux obstacles pour les investissements dans les infrastructures, en l'occurrence faciliter l'état de préparation et la préparation des projets aux investissements.

Gestion des connaissances

8. L'intervention de la Banque dans le sous-secteur dans la région a été en grande partie réalisée au niveau des pays, et l'approche à l'échelle du corridor de cette étude élargit et complète la connaissance de la Banque dans la région. A cet égard, l'étude révèle des options d'investissement, les opportunités du secteur privé, des solutions de facilitation du commerce, des modalités opérationnelles du corridor, en tirant parti des connaissances nationales et institutionnelles pour concevoir des interventions adaptées aux divers secteurs. En des termes concrets, l'étude réalisera une carte de développement spatial pertinent de tous les projets existants le long du corridor pour apprendre de la cohérence des investissements multisectoriels. A cet effet, des modèles seront développés, qui combinent exigence de développement spatial lié au corridor et résilience à l'insécurité alimentaire, plateformes d'intelligence de marché dans l'ensemble de la région et le long des corridors.

ETUDE SUR LE DEVELOPPEMENT DE L'AUTOROUTE DU CORRIDOR ABIDJAN-LAGOS: **Cadre logique axé sur les résultats**

Nom des pays et du projet : Etude du projet multinational de développement de l'autoroute du corridor Abidjan –Lagos (Côte d'Ivoire, Ghana, Togo, Bénin et Nigeria)
Objectif du projet : Réaliser des études de faisabilité, la détaillée et des études complémentaires pour la transformation du corridor en un corridor compétitif du point de vue du développement commerce et du transport

	CHAINES DE RESULTATS	INDICATEURS DE PERFORMANCE			MOYENS DE VERIFICATION	RISQUES/MESURES D'ATTENUATION
		Indicateur (y compris le CSI)	Référence	Cible		
IMPACT	Une intégration régionale renforcée et une croissance économique accélérée	Volume des échanges intra entre les pays de la CEDEAO	11% (2011)	15% (2025) dès la mise en œuvre	Gouvernement / CEDEAO / Rapports statistiques internationales	
EFFETS	La CEDEAO, les pays membres, les institutions de financement du développement, les investisseurs et parties prenantes sont capables de prendre des décisions éclairées sur les interventions d'investissement et d'exploitation du corridor.	Outil et modèle d'investissement global en place pour la mise en œuvre et le fonctionnement efficace d'un nouveau corridor autoroutier en développement.	RAS	Modèle optimal élaboré d'ici 2017/18.	• Evaluation des investissements initiée. • Mobilisation d'ALCoMA en cours. • Cadre de développement spatial et plan directeur en place.	**Risque lié au résultat**: Retards dans l'adoption et la mise en œuvre des recommandations de l'étude. Consultations globales avec les DP, PMC et roadshows d'investissement pour s'assurer l'adhésion et l'accord sur des stratégies réalisables et réalistes.
RESULTATS	**Composante 1:** Etudes de faisabilité, Etude d'impact environnemental et social (EIES) et les Etudes d'avant-projet détaillé de la route **Composante 2:** Service de structuration et de conseil transaction PPP **Composante 3:** Etude de développement spatial du Corridor **Composante 4:** Facilitation du commerce et du transport **Composante 5:** Mise en place et fonctionnement de l'Autorité de gestion du corridor Abidjan-Lagos (ALCoMA) **Composante 6:** Service d'assistance technique à la CEDEAO et aux Etats membres **Composante 7:** Audit de sécurité routière **Composante 8:** Audits financiers	1.1 Rapport d'étude de faisabilité, Rapport EIES, Livrables de l'avant-projet détaillé 1.2 Rapports de structuration et de conseil transaction PPP 1.3 Rapport sur le développement du Corridor 1.4 Rapport sur la facilitation du commerce et du transport. 1.5 Mettre en place et faire fonctionner ALCoMA 1.6 Rapports de gestion de projet, rapports d'étape, PV d'ateliers 1.7 Rapport d'audit de sécurité routière 1.8 Rapports d'audit financier	Nombre de rapports	Rapports 1.1.à 1.7 achevés d'ici au dernier trimestre de 2017. Rapports d'audit financier terminé au deuxième trimestre de 2018	• Rapports d'études approuvées par les promoteurs du projet • Mise en place d'ALCoMA et son fonctionement	**Livraison tardive de l'étude :** atténués par: la priorisation effective des composantes; Achèvement rapide de TdR pour EF, EIES et APD pour faciliter le lancement précoce des passations des marchés; Coordonnateur de projet à temps plein désigné par la CEDEAO; Supervision et contrôle étroit de la Banque. Appui sous forme d'AT pour compléter les ressources de la CEDEAO. **Qualité insuffisante des extrants : atténués par :** la méthode de sélection des principales composantes (EF, EIES et APD) par la la méthode de sélection fondée sur la qualité (SFQ); Tous les termes de référence seront soigneusement examinés par la Banque (OITC / ONRI / CEDEAO); soutien AT à la CEDEAO pour gérer la réalisation/livraison.

PRINCIPALES ACTIVITES

COMPOSANTES

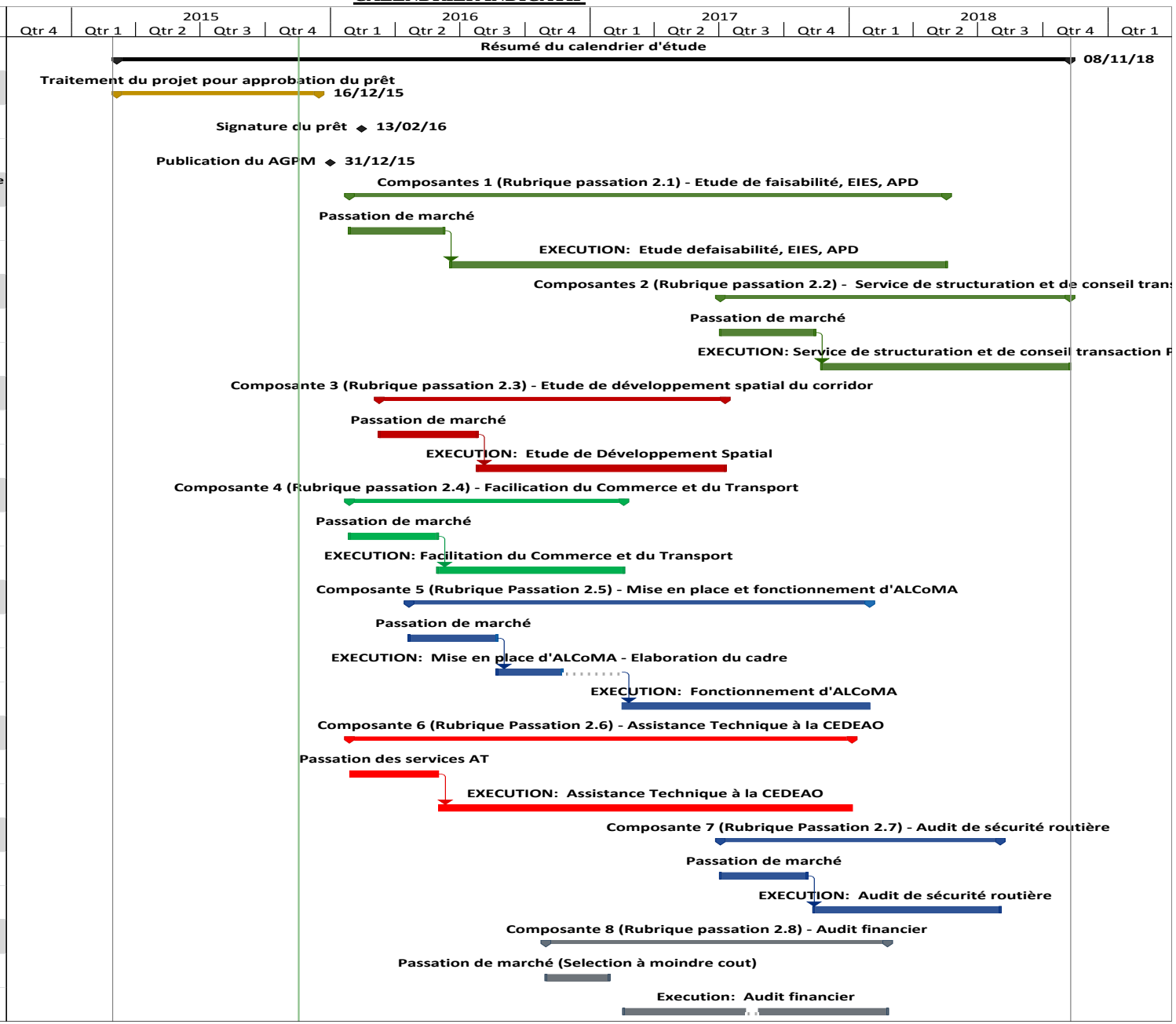
	Composantes	Million UC
1	Etude de faisabilité, Etude d'impacts environnemental et social (EIES) et Avant-projet détaillé	5,43
2	Service de structuration et de conseil transaction PPP	1,04
3	Etude de développement spatial du Corridor	0,98
4	Facilitation du commerce et du transport	0,68
5	Autorité de gestion du corridor: Montage de l'étude (0,36million UC) Mise en place, fonctionnement et renforcement des capacités (0,73million UC)	1,04
6	Service d'assistance technique à la CEDEAO et aux Etats membres	1,01
7	Audits de sécurité routière	0,31
8	Audits financiers	0,06
	Coût de base	**10,55**
	Contingence des prix	**0,53**
	COÛT TOTAL DE L'ÉTUDE	**11,08**

INPUTS

SOURCE	Montant (en million UC)
FAD/PBA	5,00
FAD/RPG	4,00
IPPF	1,92
CEDEAO	0,16
TOTAL	**11,08**

CALENDRIER INDICATIF

ID	Task Name
1	**Résumé du calendrier d'étude**
2	**Traitement du projet pour approbation du prêt**
6	Signature du prêt
7	Publication du AGPM
8	**Composantes 1 (Rubrique passation 2.1) - Etude de faisabilité, EIES, APD**
9	Passation de marché
27	EXECUTION: Etude defaisabilité, EIES, APD
28	**Composantes 2 (Rubrique passation 2.2) - Service de structuration et de conseil transaction PPP**
29	Passation de marché
47	EXECUTION: Service de structuration et de conseil transaction PPP
48	**Composante 3 (Rubrique passation 2.3) - Etude de développement spatial du corridor**
49	Passation de marché
67	EXECUTION: Etude de Développement Spatial
68	**Composante 4 (Rubrique passation 2.4) - Facilication du Commerce et du Transport**
69	Passation de marché
87	**EXECUTION: Facilitation du Commerce et du Transport**
88	**Composante 5 (Rubrique Passation 2.5) - Mise en place et fonctionnement d'ALCoMA**
89	Passation de marché
107	EXECUTION: Mise en place d'ALCoMA - Elaboration du cadre
108	EXECUTION: Fonctionnement d'ALCoMA
109	**Composante 6 (Rubrique Passation 2.6) - Assistance Technique à la CEDEAO**
110	Passation des services AT
128	EXECUTION: Assistance Technique à la CEDEAO
129	**Composante 7 (Rubrique Passation 2.7) - Audit de sécurité routière**
130	Passation de marché
148	**EXECUTION: Audit de sécurité routière**
149	**Composante 8 (Rubrique passation 2.8) - Audit financier**
150	Passation de marché (Selection à moindre cout)
158	**Execution: Audit financier**



RAPPORT ET RECOMMANDATION DE LA DIRECTION AU CONSEIL D'ADMINISTRATION SUR UNE PROPOSITION DE PRET A LA REPUBLIQUE DU GHANA, REPUBLIQUE FEDERALE DU NIGERIA, REPUBLIQUE DU BENIN, ET DE DON A LA REPUBLIQUE DE COTE D'IVOIRE, REPUBLIQUE TOGOLAISE ET A LA COMMUNAUTE ECONOMIQUE DES ETATS DE L'AFRIQUE DE L'OUEST (CEDEAO).

La Direction soumet ce rapport et la recommandation suivante relatifs à une proposition **:** i)de **prêt FAD de 3,0 millions d'UC** à la République du Ghana, à la République Fédérale du Nigeria, à la République du Bénin ; et ii) de **don FAD de 6,0 millions d'UC** à la République de Côte d'Ivoire, à la République Togolaise et à la Communauté Economique des États de l'Afrique occidentale (CEDEAO), **soit au total 9,0 millions d'UC**, pour financer une partie de l'étude du Projet de développement de l'autoroute du corridor Abidjan - Lagos.

1. ORIENTATION STRATEGIQUE ET JUSTIFICATION DU PROJET

1.1 Liens du Projet avec les stratégies et objectifs nationaux

1.1.1 Les stratégies et les objectifs de développement de la Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO), à travers le Plan stratégique 2010-2015 et la Vision 2020, sont arrimés à l'esprit des objectifs des stratégies respectives des Etats Membres, à savoir, la Côte d ' Ivoire: le Plan National de Développement (PND) 2012-2015; le Ghana : Agenda de Croissance Partagée et de Développement II (GSGDA) 2014-2017; le Togo: Stratégie de Croissance Accélérée et de Promotion de l'Emploi (2013 - 2017); le Bénin: Stratégie de Croissance pour la Réduction de la Pauvreté (SCRP)2011-2015, et; le Nigeria: Vision 2020. Les liens de cette intervention avec les priorités des pays respectifs sont décrits ci-dessous et présentés dans le cadre du projet dans son ensemble.

1.1.2 Côte d'Ivoire : L'objectif du PND est de guider la voie pour une croissance forte, durable et inclusive en vue d'atteindre l'objectif d'un pays émergent à l'horizon 2020. La stratégie comporte cinq résultats, dont le repositionnement de la Côte d'Ivoire comme un acteur et pilier régional clé, identifié comme un objectif majeur en plus de satisfaire les objectifs sociaux. Cela passe par l'amélioration de la connectivité avec ses voisins et l'intégration de son économie grâce à l'amélioration des infrastructures.

1.1.3 Ghana : L'orientation stratégique du GSGDA est de jeter les bases de la transformation structurelle de l'économie dans la décennie menant à 2020 grâce à l'industrialisation, en particulier dans le secteur manufacturier, basée sur la modernisation de l'agriculture et l'exploitation durable des ressources naturelles du Ghana. Cette orientation est soutenue par un développement infrastructurel et humain rapide. A cet effet, les priorités de dépenses sont accordées aux politiques, programmes et projets relatifs à l'agriculture, les infrastructures (y compris les transports, l'énergie, pétrole et gaz), l'eau et à l'assainissement, la santé et l'éducation (y compris les TIC, la science, la technologie et l'innovation).

1.1.4 Togo : La Stratégie de croissance accélérée et de promotion de l'emploi (SCAPE, 2013-2017) vise à accélérer la croissance pour réduire la pauvreté et les inégalités, et créer des emplois, avec des effets multiplicateurs sur le niveau de revenu et la qualité de vie. En outre, elle vise à accélérer la réalisation des Objectifs du Millénaire pour le Développement (OMD). Pour atteindre ces objectifs, la politique économique se concentre sur la consolidation et la création de la base de la croissance, en identifiant les priorités d'investissement suivantes: i) la réduction des disparités régionales; ii) le renforcement de la gouvernance; (iii) l'emploi et l'inclusion; et (iv) la promotion du développement au niveau local et de la base.

1.1.5 Bénin : La Stratégie de Croissance pour la Réduction de la Pauvreté (SCRP 2011-2015) est structurée principalement de sorte à améliorer les conditions de vie de la population à la fin de sa mise en œuvre. Elle vise à atteindre les OMD dans les domaines de l'eau, l'assainissement de base, l'enseignement primaire et accomplir des progrès significatifs dans les autres OMD. La SCRP couvre cinq domaines prioritaires, à savoir: i) l'accélération durable de la croissance et de la transformation de l'économie, ii) le développement des infrastructures, iii) le renforcement du capital humain, iv) la renforcement de la qualité de la gouvernance, et v) le développement équilibré et durable de l'espace national.

1.1.6 Nigeria : Le Nigeria a lancé un programme de développement à long terme décrit dans la Vision 20: 2020, socle de son Agenda de Transformation (TA) actuel. Cette Vision est synonyme d'une aspiration à se hisser parmi les 20 premières économies du monde d'ici l'an 2020. Les principaux objectifs sont : (i) créer un environnement propice à une croissance économique durable; (ii) diversifier l'économie nigériane; (iii) créer des opportunités d'emploi; et (iv) réduire la pauvreté.

1.1.7 Pour réaliser collectivement les objectifs ci-dessus, la Vision 2020 de la CEDEAO et l'article 32 du Traité révisé de la CEDEAO (1993), qui retracent les besoins des États membres, stipule l'approfondissement de l'intégration régionale. Un sous-ensemble de cette stratégie consiste à transformer systématiquement l'infrastructure routière sur le corridor. Cela a facilité la prise d'une décision à Yamoussoukro (Février 2013) par les dirigeants des PMC appelant à collaborer pour la construction d'une autoroute à six voies d'Abidjan à Lagos. Le projet développement de l'autoroute du corridor Lagos-Abidjan a été conçu par la suite, et un traité facilitant la conception, la mise en œuvre, et le fonctionnement a été signé en mars 2014. Le développement de la section ouest du corridor Dakar-Lagos, à savoir la section Dakar -Abidjan, qui permettra de maximiser la compétitivité régionale, sera un maillon de ce projet.

1.2 *Justification de la participation de la Banque*

1.2.1 Cette intervention a été commandité par la Banque et fait suite à la demande et à l'engagement affichés par le PMC. Dans ce cadre, l'intervention de la Banque est basée sur les liens des objectifs du projet avec les stratégies de développement de la Banque. Le projet est en phase avec deux des cinq piliers de la Stratégie Décennale de la Banque 2013-2022 (TYS), qui consiste à soutenir l'intégration régionale et le développement des infrastructures. Il est par ailleurs pris en compte dans le Document de stratégie d'intégration régionale d'Afrique de l'Ouest (DSIR/AO) à travers deux piliers : (i) relier les marchés régionaux et; (ii) renforcer les capacités pour la mise en œuvre effective du Programme d'intégration régionale. Une fois achevé, cette étude permettra de disposer d'infrastructure et favorisera des opérations de transport transfrontalier, aligné avec les piliers des CSP/DSP respectifs relatifs aux infrastructures. En tant que principal corridor d'Afrique de l'Ouest, son développement continue d'être au centre du Programme d'intégration régionale et, partant, retenu dans l'actuelle revue à mi-parcours du rapport DSIR/AO.

1.2.2 Le PIDA reconnait l'impact sur le développement du corridor, compte tenu de ses liens avec le réseau des corridors continentaux, et figure parmi les seize projets d'infrastructure continentale (16) prioritaires identifiés comme devant bénéficier du financement prioritaire en tant que pilote en vue d'accélérer la mise en œuvre du PIDA par l'entremise du Programme d''action (Juin 2014) de Dakar du NEPAD. De même, les partenaires au développement, tels que l'Union européenne (UE), reconnaissent l'importance du corridor dans Programme indicatif régional actuel pour l'Afrique de l'Ouest du 11ème Fonds Européen de Développement (FED).

1.2.3 La Banque dispose d'une vaste expérience dans la préparation et la mise en œuvre des projets régionaux dont les connaissances seront mises à profit pour résoudre l'un des principaux défis liés au développement de l'infrastructure, à savoir, le développement du projet. Par conséquent, la Banque devrait mobiliser le financement pour l'investissement dans le cadre de

son partenariat avec plusieurs IFD et les acteurs souverains, en vue de mener le processus vers la réalisation de ses objectifs de développement.

1.3 *Coordination des bailleurs*

1.3.1 En complement des efforts de la Banque, un certain nombre de partenaires au développement (PD) interviennent sur le corridor, tous visant l'objectif commun d'améliorer l'efficacité du système d'infrastructures de transport, en abordant aussi bien ses composantes générales (social, politique, commerce, etc.) que techniques. Ces PD intervenant sur le corridor comprennent la Banque Mondiale, l'UE, l'AFD, la Banque Islamique de Développement, le Compte du Millénaire (MCA), la Banque Ouest Africaine de Développement (BOAD), la KfW, l'Agence Japonaise de Coopération Internationale (JICA) et la DANIDA. La liste des interventions des PD figure à l'annexe III.

1.3.2 Au niveau régional, la coordination est dirigée par la Commission de la CEDEAO, à travers un certain nombre de plateformes. La plateforme officielle est le Groupe Thématique Infrastructures (GTI), créé en 2013, dont le mandat est «de coordonner les ressources techniques et financières pour le développement des infrastructures en vue de la réalisation de la Vision 2020 de la CEDEAO». La plateforme, présidée par la Commission (Commissaire aux Infrastructures), fonctionne sur les principes de l'engagement auprès des PD au niveau régional à travers un ensemble de règles, de procédures et une feuille de route. La Commission assure la co-présidence avec la Banque.

1.3.3 Les mechanismes de coordination comprennent en outre: i) la plateforme du PIDA à travers laquelle les stratégies pour la mise en œuvre du PIDA sont examinées. La Banque a promu et financé une initiative concernant les projets structurants dans le but de permettre à la CEDEAO et aux institutions sous-régionales de prioriser les projets PIDA en vue de bénéficier de l'appui de la Banque. Cette intervention de la Banque constitue un élément clé de l'initiative; ii) L'Organisation du Corridor Abidjan-Lagos (OCAL), une agence du corridor, conjointement financée par la Banque Mondiale et l'ONUSIDA. Elle exploite une plateforme de collecte de données qui met l'accent sur les indicateurs de performance des corridors et le contrôle sanitaire des maladies transmissibles telles que les IST/VIH /SIDA ainsi que la Maladie à virus Ebola (EVD) au sein des communautés vivant le long du corridor; iii) L'UA, à travers un partenariat avec la GIZ, sponsorise de services consultatifs comme par exemple pour le developpement des capacités en soutien aux operations du corridor; iii) l'Alliance Borderless, elle, s'occupe des plateformes de plaidoyer pour lever toutes les barrières commerciales en Afrique de l'Ouest.

2. DESCRIPTION DU PROJET

2.1 *Objectifs de développement du projet*

2.1.1 Une fois mis en œuvre, ce projet va générer des activités économiques et sociales, promouvoir le commerce transfrontalier et intégrer les économies de la CEDEAO. Cela aura pour effet de contribuer à réduire les niveaux de pauvreté des populations dont les moyens de subsistance dépendent des modes de transports sur le corridor. Ainsi donc, l'un des résultats de cette étude est de fournir aux acteurs les outils et la capacité de prendre des décisions éclairées sur les interventions d'investissement et d'exploitation du corridor afin de réaliser les objectifs de développement susmentionnés.

2.2 *Description et composantes du projet*

2.2.1 Les travaux menés dans le cadre de cette étude consistent à identifier les contributions nécessaires à la mise en œuvre et au fonctionnement de la nouvelle autoroute afin de réaliser l'objectif de développement, et comprennent des études sur les aspects généraux et techniques du nouveau système d'infrastructure routière, y compris l'infrastructure sociale. Il s'agira d'une

autoroute à six voies (2x3 voies), dont l'étude sera basée sur un principe de base. Elle doit surtout suivre un nouveau tracé, incorporant les sections du tracé existant, là où cela est nécessaire, pour optimiser l'itinéraire.

2.2.2 Pour des opérations et un impact effectifs de la nouvelle autoroute, d'autres activités et résultats d'étude complémentaires relatifs à la conception technique ci-dessus comprendront: i) une nouvelle autorité supranationale semi-autonome du corridor, notamment le cadre institutionnel, juridique, opérationnel et de gestion correspondant; ii) un cadre et un plan directeur d'aménagement spatial du corridor; et iii) les procédures commerciales, de transport, de transit et frontalières. Ces composantes sont, en effet, décrites dans le tableau 2.1 ci-dessous.

Tableau 2.1- Description des composantes du projet

	NOM DES COMPOSANTES	**Million d'UC**	**DESCRIPTION DELA COMPOSANTE**
1	Étude de faisabilité, Etude d'impacts environnemental et social (EIES) et Avant-projet détaillé	5,43	A) Comprend : i) l'étude de faisabilité - l'ingénierie, l'analyse financière, économique du projet; ii) l'étude d'impact l'environnemental et social, y compris la réinstallation et l'indemnisation B) L'avant-projet detaillé de la route et des infrastructures sociaux-économomiques qui sont adaptés et en conformité avec les meilleures pratiques et les exigences nationales (UA3.21million).
2	Service de structuration et de conseil transaction PPP	1,04	Analyse, conception et l'exécution de l'approche sur un schéma PPP réalisable pour l'investissement dans le projet. Comprennent: i) l'évaluation de la viabilité des PPP; mise en place du modèle financier PPP, le développement de la structure PPP et l'identification des sous projets de PPP; ii) la préparation de modèle de documentation (par exemple, demande de proposition, demande de quotations, dossier d'appel d'offres, accord de concessions) et en aidant au cours de la transaction pour certains sous-projets PPP qui sont viables.
3	Étude de développement spatial du corridor **	0,98	Une analyse des aspects physiques, techniques, politiques, économiques et commerciaux du corridor pour élaborer un plan directeur réaliste et réalisable, un cadre de développement et une stratégie d'exécution. Inclure et sans s'y limiter : l'étude de référence ; l'analyse de marché ; la plateforme d'intelligence de marché et l'infrastructure de marché ; l'étude de la logistique de transport multimodal ; l'analyse multisectorielle des besoins en infrastructures ; la viabilité commerciale ; l'aménagement des terrains ; l'analyse des acteurs ; la stratégie d'exécution et le mécanisme de financement.
4	Facilitation du commerce et du transport **	0,68	Comprend : i) examiner les protocoles internationaux (NU) et régionaux (CEDEAO) existants de facilitation du commerce et des transports, ii) élaborer des systèmes sous régionaux de transport et de transit simplifiés et des postes frontières uniques, y compris la connectivité des TIC et le partage d'information sur les douanes, l'immigration et autres autorités frontalières au niveau national et régional ; iii) entreprendre des diagnostics de la performance des corridors et la publication d'indicateurs de l'efficacité des corridors.
5	Autorité de gestion du corridor (ALCoMA) A. Étude B. Mise en place et fonctionnement	1.04	Comprend deux sous-composantes : (**A**) étude diagnostique: i) évaluer et examiner les cadres institutionnels et opérationnels existants sur les corridors du continent par rapport aux meilleures pratiques internationales; ii) identifier les arrangements institutionnels nécessaires, le caractère et les fonctionnalités pour la mise en opération d'une autorité supranationale semi-autonome ; iii) en conséquence, élaborer un cadre juridique et institutionnel, les modalités et les capacités requises pour la mise en place de l'ALCoMA **(0,34 million d'UC de l'IPPF). (B)** Installer, opérationnaliser et renforcer les capacités (coûts d'installation et soutien opérationnel d'un an) (**0,70 million du FAD)**.
6	Service d'assistance technique à la CEDEAO et aux États membres	1,01	Comprendra le soutien en termes de capacités à la CEDEAO et aux organismes des États Membres afin de gérer efficacement toutes les composantes de service sus-indiquées au nom de la CEDEAO. Il s'agira: i) des services de conseil en gestion de projet multidisciplinaire ; ii) de la visibilité du projet, la participation à la mobilisation des ressources ; iii) des activités multilatérales de coordination, par exemple les réunions du SDT (Equipe d'exécution de l'étude) et du SC (Comité de Pilotage) et les ateliers

	NOM DES COMPOSANTES	Million d'UC	DESCRIPTION DELA COMPOSANTE
			de validation de l'étude ; iv) des programmes de formation et de renforcement de capacités ; vi) de l'achat de matériel de bureau et de logistique
7	Audits de sécurité routière	0,31	Élaborer des systèmes de sécurité routière opérationnels, en recourant à des pratiques de conception sûres et des normes internationales pour garantir la sécurité de tous les usagers de la route
8	Audits financiers	0,06	Audits financiers et préparation des rapports financiers par un auditeur privé
	COUT DE BASE	**10, 55**	
COUT TOTAL		**11,08**	***** Composantes devant financées à 100% par l'IPPF. Voir l'annexe IV***

2.3 *Solution technique retenue et solutions de substitution étudiées*

2.3.1 Le principe du maintien du tracé existant comme tracé primaire a été envisagé. Bien que la solution optimale reste à être évaluée par l'étude, les aspirations pour la construction d'une chaussée à six voies (2x3 voies) par les PMC ont été retenues et guideront la conception. Toutefois, la configuration optimale de la voie et le tracé seront déterminés par des facteurs tels que l'économie, l'optimisation des ressources, la durabilité et l'impact social et environnemental. Ces principes sont, en effet, considérés comme adéquats pour guider l'étude et permettre, par conséquent, la prise de décisions éclairées en termes d'investissements par les PMC, la CEDEAO, la Banque et d'autres parties prenantes.

2.3.2 Le financement à long terme des dépenses opérationnelles de l'ALCoMA sera en définitive du ressort du PMC, et il a même été étudié l'éventualité de sa mise à l'écart de cette intervention. Toutefois, la Banque admet l'importance et les difficultés de démarrage dans la mise en place d'agences supranationales pour conduire un investissement et le financement des structures à l'échelle du corridor. Par conséquent, Il a été jugé nécessaire la fourniture d'un certain soutien de départ à l'autorité. Cela permettra au PMC d'apprendre et à mieux se préparer pour les opérations à long terme de l'autorité. Mieux, la Banque a prévu et compris que le PMC, à travers la CEDEAO, aura l'entière responsabilité du financement à long terme des opérations de l'ALCoMA à partir d'autres sources comme le Fonds d'amorçage dès lors que l'intervention de la Banque a expiré après la première année.

2.3.3 La nécessité de la mise en place d'une nouvelle infrastructure frontalière a été explorée. A ce jour, un plan de developpement pour la mise en œuvre et le fonctionement de Postes frontières uniques (OSBP) dans la zone de la CEDEAO, existe. Cependant, la construction de nouveaux postes frontières a été écartée. Il est prévu donc de concevoir une proposition d'un nouveau tracé qui prendra en compte les sites frontaliers existants et intègrera les nouvelles mesures de facilitation du commerce et du transport en cours d'élaboration dans le cadre de l'étude.

2.4 *Type du projet*

2.4.1 L'étude proposée est une opération autonome et relève du mandat de la Banque en ce qui concerne le développement des infrastructures de transport et l'intégration régionale. Il sera financé par les dons et prêts de la Banque, qui constituent les instruments les plus appropriés pour le développement d'un tel projet.

2.5 *Coûts du projet et mécanisme de financement*

2.5.1 Le coût estimatif de l'étude, net d'impôts y compris les imprévus, est de 11,08 millions d'UC (15,59 millions $US), avec une composante de change d'environ 78,6% (tableau 2.2).

Tableau 2.2 – Coûts estimatifs totaux par composante du projet (net d'impôts)

Composantes	**monnaie En millions d'UC**			**monnaie US$ (million)**			**% Change**
	Etrangère	**Local**	**Total**	**Etrangère**	**Local**	**Total**	
1. Etude de faisabilité, Etude d'impacts environnemental et social (EIES) et Avant-projet détaillé	4,34	1,09	5,43	6,11	1,52	7,63	80,0%
2. Service de structuration et de conseil transaction PPP	0,83	0,21	1,04	1,17	0,30	1,47	80,0%
3. Etude de développement spatial du Corridor	0,78	0,20	0,98	1,10	0,28	1,38	80,0%
4. Facilitation du commerce et du transport	0,54	0,14	0,68	0,76	0,19	0,95	80,0%
5. Autorité de gestion du corridor - Etude, Mise en place, Opérations	0,83	0,21	1,04	1,17	0,29	1,46	80,0%
6. Assistance technique à la CEDEAO	0,71	0,30	1,01	1,00	0,43	1,43	70,0%
7. Audits de sécurité routière	0,26	0,05	0,31	0,36	0,09	0,45	80,0%
8. Audits financiers	0,00	0,06	0,06	0,00	0,08	0,08	0,0%
Coût de base	***8,28***	***2,26***	***10,55***	***11,67***	***3,18***	***14,85***	***78,6%***
Contingences des prix	0,42	0,11	0,53	0,58	0,16	0,74	
Total	**8,71**	**2,37**	**11,08**	**12,25**	**3,34**	**15,59**	**78,6%**

2.5.2 La contribution du FAD provient de deux guichets: l'Allocation basée sur la performance (PBA) du pays, pour lequel chacun des cinq PMC a contribué à hauteur de 1,0 million UC; ii) Don FAD de 4,0 millions d'UC. Les contributions autres que celui du FAD sont : i) 1,92 millions d'UC de l'IPPF; ainsi que ii) la contrepartie de la CEDEAO à concurrence de 0,16 millions d'UC (tableau 2.3). Le don FAD de 6, 0millions d'UC comporte une contribution de 4,0 millions d'UC du guichet des Biens publics régionaux (RPG) et 2,0 millions d'UC du guichet de l'allocation Basée sur la Performance (PBA) .La part d'élément de coût par source est fournie à l'annexe IV.

Tableau 2. 3 - Sources de financement

SOURCE		**(en millions d(UC)**	***(en millions US$)***	**% Total**
FAD	FAD/PBA	5,00	7,04	45,13%
	FAD/RPG	4,00	5,62	36,10%
Sous-total FAD		**9,00**	**12,66**	**81,23%**
IPPF		1,92	2,70	17,33%
CEDEAO		0,16	0,23	1,44%
Coût total		**11,08**	**15,59**	**100%**

2.5.3 Le coût par catégorie de passation des marchés et le calendrier des dépenses sont présentés dans les tableaux 2.4 et 2.5.

Tableau 2.4 – Coût total du projet par catégorie de dépenses

Catégorie	Monnaie En millions d'UC			Monnaie US$ (million)			% Change
	Etrangère	*Local*	*Total*	*Etrangère*	*Local*	*Total*	
Services	8.28	2.21	10.49	11.64	3.11	14.75	78.9%
Biens	0,00	0,04	0,04	0,00	0,06	0,06	0,0%
Coût de base	*8,28*	*2,25*	*10,53*	*11,64*	*3,169*	*14,81*	*78,6%*
Contingence des prix	0,43	0,12	0,55	0,61	0,17	0,78	
Total	**8,71**	**2,37**	**11,08**	**12,25**	**3,34**	**15,59**	**78,6%**

Tableau 2.5 – Calendrier des dépenses totales par composante (millions d'UC)

Composantes	*2015/16*	*2016/17*	*2017/18*	*Total*
1. Etude de faisabilité, Etude d'impacts environnemental et social (EIES) et Avant-projet détaillé	1,05	4,38	0	5,43
2. Service de structuration et de conseil transaction PPP	0	0,31	0,73	1,04
3. Etude de développement spatial du Corridor	0,49	0,49	0	0,98
4. Facilitation du commerce et du transport	0,27	0,41	0	0,68
5. Autorité de gestion du corridor - Etude, Mise en place, Opérations	0,11	0,31	0,62	1,04
6. Assistance technique à la CEDEAO	0,40	0,60	0	1,01
7. Audits de sécurité routière	0,12	0,19	0	0,32
8. Audits financiers	0,02	0,03	0	0,06
Coût de base	***2,45***	***6,72***	***1,38***	***10,53***
Contingence des prix	0,12	0,34	0,07	0,55
TOTAL	**2,57**	**7,06**	**1,45**	**11,08**

2.6 *Zone et bénéficiaires visés par le projet*

2.6.1 Le corridor est situé sur l'axe côtier de la région et traverse les pôles économiques et les villes les plus densément peuplées de la sous-région. La population le long de cet axe est estimée à 70 millions d'habitants et seront les bénéficiaires directs lorsque le projet sera mis en œuvre. En plus, les interconnexions du corridor à d'autres corridors de transport sur l'axe nord-sud reliant les pays enclavés comme le Burkina Faso, le Mali, et le Niger, et avec le Libéria et la Sierra Leone immédiatement à l'ouest. L'interconnectivité avec le réseau ferroviaire et les grands ports (par exemple, Abidjan, Tema, Lomé, Cotonou, Tin Can), les aéroports, les centres industriels et agricoles, les marchés et les services de soutien élargissent la zone commerciale de la zone d'influence du corridor. L'étude permettra d'identifier, une fois mise en œuvre, les zones et les bénéficiaires du projet susmentionnés.

2.7 *Approche participative pour la conception et la mise en œuvre du projet*

2.7.1 Les activités de cette étude comprennent des consultations avec un large éventail de parties prenantes au sein de la zone d'influence du projet, y compris mais non limité aux PD, les communautés locales (urbaines et rurales), les communautés et industries agricoles, les commerçants, les entreprises, les services frontaliers et de douanes, les opérateurs de transport et de logistique, les propriétaires d'infrastructures (ports, chemins de fer), les organisations du corridor et les organisations non-gouvernementales (ONG), les entités régionales telles que l'UEMOA, et les Communautés économiques régionales (CER) correspondantes. Une consultation sera menée sur l'impact environnemental sur le paysage côtier environnant et la subsistance.

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

2.8.1 Le total des engagements de la Banque dans le PMC à ce jour est de 8,441.7 millions d'UC. Cela équivaut à 60% des investissements de la Banque en Afrique de l'Ouest dont le secteur des transports se taille la part du lion avec 1 769 millions d'UC. Le portefeuille actuel de transport dans le PMC, à août 2015, dispose de quatorze (14) projets actifs totalisant 645,4 millions d'UC, et comprend deux (2) projets portant sur le corridor. Il s'agit de: i) Bénin - réhabilitation de la route Pahou-Ouidah-Hillacondji et la construction du poste frontalier unique Hillacondji / Sanvee Condji; ii) Ghana - reconstruction de la route Aflao-Akatsi et la modernisation des installations frontalières.

2.8.2 Les principales leçons à tirer des opérations de transport financées par la Banque sont généralement : (i) des retards du démarrage de projets; (ii) la période de mise en œuvre plus longue que prévue; et, (iii) le manque de capacités institutionnelles de l'Emprunteur. Ces désagréments sont plus aggravées lorsqu'il s'agit des opérations multinationales caractérisés par : i) l'absence d'appropriation de la part des pays concernés; ii) la faiblesse des capacités de la CER à s'acquitter pleinement de son rôle de coordination; et iii) les disparités de structures nationales au sein des agences d'exécution. Alors que la signature du Traité sur le projet de développement de l'autoroute du corridor Abidjan-Lagos par les Chefs d'État concernés illustre l'appropriation et l'engagement envers le projet, ce qui assurera l'exécution de l'étude. Cependant, la faiblesse des capacités et les disparités des structures nationales peuvent être abordées si des ressources adéquates sont mises à la disposition de la CEDEAO pour améliorer sa capacité de gestion du projet.

2.9 *Indicateurs de performance clés*

2.9.1 Les indicateurs de performance pour l'étude sont présentés dans le Cadre logique axé sur les résultats (RBLF). L'étude aura comme effet la disponibilité du modèle de conception et comme produit les livrables de l'étude. La collecte des données fera partie de la portée de l'étude et reflète les deux objectifs régionaux et nationaux. Les principaux domaines pour lesquels des données seront recueillies et analysées comprennent, mais sans s'y limiter, le commerce (flux et volume), le transport (la densité du trafic, les coûts de transport, le coût d'exploitation des véhicules, le temps de voyages et de transit, la sécurité routière, etc.), questions environnementales et les caractéristiques socio-économiques (emploi, genre, indemnisations, santé, etc.); opérations frontalières (douanes, temps de transit, etc.).

3. FAISABILITE DU PROJET

3.1 *Performance économique et financière*

3.1.1 Il s'agit d'une activité préparatoire du projet et n'a pas en tant que tel un impact économique direct. Par conséquent, aucune performance économique ne sera déterminée. Toutefois, des analyses économiques multidimensionnelles qui prennent en compte les dimensions nationales, régionales et spatiales seront entreprises. Par ailleurs, la performance financière attendue concernant la proposition d'investissement potentiel sera identifié comme partie intégrante de l'étude.

3.2 *Impacts environnementaux et sociaux*

Environnement

3.2.1 Cette intervention n'a pas d'impact environnemental et aucune étude n'est donc pas nécessaire au-delà de la catégorisation. En conséquence, la Banque a assigné une catégorie de niveau 3 en Octobre 2014. Une étude complète de l'impact environnemental et social (EIES) fera partie du champ de l'étude, qui visera à s'assurer que les activités de mise en œuvre en aval

sont conformes aux exigences de sauvegarde environnementales de la Banque et celles nationales des PMC.

Changement climatique

3.2.2 L'empreinte de la longue route de 1028 km est importante et s'expose à diverses conditions géophysiques et scénarios de changement climatique. La conception de l'infrastructure devra donc prendre en compte la durabilité de l'environnement et développer des solutions économiques d'atténuation et d'adaptation au changement climatique. Certains des scénarios à prendre en considération comprennent la vulnérabilité des zones côtières, disons, l'élévation du niveau de la mer et l'impact sur les moyens de subsistance. En conséquence, la réalisation de sécurité alimentaire est mise en mal par effets néfastes et imprévisibles des changements climatiques. Des études nécessaires, qui prennent en compte les procédures nationales et internationales ainsi que la politique sur le changement climatique de la Banque, seront menées sans oublier les outils d'examen. L'utilisation du fonds spécialisé de la Banque sur le changement climatique pour soutenir la conception technique a été envisagée. Cela s'avère pertinent lorsque la conception de mesures d'adaptation au-delà du modèle standard est requise. Cependant, cette approche parait prématurée vu que les mesures d'adaptation potentielles au changement climatique ne seront apparentes que lorsque le concept du design aura été identifié.

Genre, étude sociale et réinstallation involontaire.

3.2.3 Dans le cadre de l'étude, l'EIES procédera à une analyse détaillée sur l'impact du projet sur les attributs sociaux et sanitaires liés à l'environnement multiculturel et au coût correspondant en ce qui concerne les mesures d'atténuation et de gestion. L'étude comprendra la conception de l'infrastructure socio-économique. Toutes les communautés et entreprises affectées seront identifiées afin d'évaluer la portée, le coût et les modalités de tout règlement involontaire conformément aux exigences de la Banque et de celles des pays respectifs. L'EIES sera guidée par les politiques régionales et nationales, y compris les exigences internationales et celles de la Banque. L'étude analysera l'impact négatif de la variation d'un tracé de corridor sur le paysage socio-économique existante, notamment la façon dont le risque d'exclusion sociale doit être atténué.

Sécurité

3.2.4 Une étude portant sur la sécurité du corridor à tous les usagers sera entreprise à travers un audit détaillé de sécurité routière fourni de façon indépendante et intégré dans les composantes relatives à la facilitation du commerce et des transports ainsi que l'avant-projet détaillé. Les livrables de l'audit et les éventuelles mesures de mise en œuvre feront partie des documentations et des responsabilités opérationnelles de l'ALCoMA.

4. EXECUTION

4.1 *Dispositions en matière d'exécution*

4.1.1 La Commission de la CEDEAO est l'agence chargée de l'exécution. En conformité avec le projet traité, un Comité de pilotage (SC), composé de représentants des ministères sectoriels compétents de chaque membre des PMC aura un rôle de surveillance. L'article 22 du Traité exige ALCoMA à assumer les fonctions et les pouvoirs détenus par le SC fois l'ancien est institué et opérationnel. La CEDEAO sera représentée à la SC par le Commissaire aux infrastructures et assurera la coordination à côté du PMC au niveau ministériel, par l'entremise du SC.

4.1.2 La gestion quotidienne de l'étude sera l'affaire d'une Equipe d'exécution de l'étude (SDT), qui sera sous le Commissaire aux Infrastructures de la CEDEAO. La SDT maintiendra une relation fonctionnelle avec les ministères sectoriels ou des agences des pays respectifs. La

composition de l'équipe sera proportionnelle aux tâches et elle sera dirigée par un coordonnateur de projet (CP), nommé par le Commissaire aux Infrastructures, et devra travailler en étroite collaboration avec une équipe de consultants de l'assistance technique (TA). Le CP travaillera à plein temps, soutenu à temps partiel par la SDT composée de représentant désigné par les organismes du secteur respectifs de chacun des cinq PMC. Les ressources d'assistance technique comprendront des experts dans des domaines clés, y compris, mais sans s'y limiter, la gestion générale du projet, les acquisitions, la gestion des contrats, l'ingénierie, le commerce, etc. Les représentants des PMC dans la SDT auront des profils de de compétences semblables aux fins de synergies d'action. Aussi, il est important que l'agence d'exécution mette en place la SDT le plus rapidement possible afin de reduire les délais d'exécution de l'etude.

Dispositions en matière de passations de marchés

4.1.3 La Banque a évalué la capacité de passation de marché de la CEDEAO, ainsi que sa capacité à entreprendre de façon efficace la tâche de passation des marchés. Le département en charge des Infrastructures, sous la supervision du Commissaire aux Infrastructures, a de l'expérience en matière de passation des marchés et la mise en œuvre des projets financés par la BAD. Dans la même veine, la CEDEAO dispose également d'une unité de passation de marchés sous l'autorité du Commissaire en charge de l'administration qui opère au sein de l'organisation mais ne dispose pas d'expérience dans les projets financés par la Banque. Le responsable de l'unité de passation de marchés, cependant, a eu une certaine expérience avec des projets financés par la Banque mondiale avant de rejoindre la CEDEAO. A ce jour, l'unité en charge des passations de marché dispose d'une structure de personnel comprenant un chef, trois cadres, deux assistants et un agent administratif. Dans le département des infrastructures, les passations de marchés sont effectuées par une équipe technique comprenant principalement d'ingénieurs et dirigé par un Directeur sectoriel.

4.1.4 Dans l'évaluation de la capacité de passations des marchés, la Banque a adopté une approche holistique en évaluant les complémentarités potentielles des deux départements / unité en vue du renforcement de la capacité interne. Tirant parti des expériences et des connaissances d'experts sur les marchés, les deux départements /unité collaboreront à la réalisation des tâches de passation des marchés. L'expert en passations concernant le contrat d'assistance technique viendra en appoint à l'équipe afin de consolider davantage la capacité pertinente et favoriser l'appropriation et la coordination au sein de la Commission de la CEDEAO.

4.1.5 Le marché des services de consultants pour l'étude sera passé en conformité avec les règles et procédures de la Banque: «Règles et Procédures pour l'utilisation des consultants», Édition de mai 2008, (révisé en juillet 2012 ou susceptible de révision), en utilisant les documents types pertinents de la Banque en matière d'appel d'offres, ainsi que les dispositions stipulées dans la Convention de financement. Les services de consultants pour les études de faisabilité, avant-projet détaillé et EIES, seront sélectionnés par la méthode de sélection fondée sur la qualité (SFQ) à travers une liste restreinte internationale des firmes de consultation qualifiées. Les services d'audit financier externe le seront par une liste restreinte nationale des auditeurs agréés par la Banque accréditée en utilisant la méthode de sélection au moindre coût (SMC). Tous les services de consultants restants concernant les autres composantes seront sélectionnées sur la base de la méthode de la Sélection fondée sur la qualité et les coûts (SFQC).

4.1.6 Pour susciter des manifestations d'intérêt, la CEDEAO insèrera dans l'Avis général de passation des marchés, une liste des missions de consultance prévues, et publie dans au moins un journal national paraissant dans les PMC, un avis spécifique sollicitant de la part des bureaux de consultants des manifestations d'intérêt pour chaque contrat. L'organe d'exécution publiera ces avis dans des revues officielles ou un site électronique avec libre accès. Par ailleurs, les

contrats de coût supérieur à 200 000 UC seront publiés dans *UNDB en ligne* et également dans le site Web de la Banque. Aussi, l'organe d'exécution publiera les appels à manifestation d'intérêt dans un journal international et dans une revue technique.

4.1.7 La Commission de la CEDEAO, en tant qu'agence d'exécution, a de l'expérience en matière d'utilisation des règles et procédures de la Banque, bien que des contraintes au niveau de sa capacité aient entravé dans le passé la bonne marche du processus de passation de marché. Le consultant en assistance technique se chargera d'appuyer la CEDEAO au niveau des passations de marché et de la gestion des contrats.

4.1.8 L'annexe technique B5 contient les détails des dispositions en matière de passation des marchés de l'étude. Il n'existe cependant pas de loi-cadre sur les passations de marchés commun aux pays membres quoique la CEDEAO aspire à en élaborer un à l'avenir. En outre, il n'y a pas d'évaluations connues de marchés publics menées pour la CEDEAO et au niveau régional par les partenaires au développement, ce qui générerait des rapports tels que le rapport d'évaluation des marchés régionaux (RPAR) ou Rapports d'évaluation (Rapport d'AON) d'appel d'offres national (AON).

4.1.9 Chaque contrat devant être financé par prêt /don, les différentes méthodes de passation des marchés ou des méthodes de sélection de consultants, les coûts estimatifs, exigences d'examen préalable, le calendrier, comme convenu entre l'Emprunteur et la Banque seront fournis dans le Plan de passation des marchés. Les modalités de passation des marchés pour le projet sont résumées dans le tableau 4.1 ci-dessous.

Tableau 4.1 Dispositions en matière de passation de marché

Rubrique	Catégorie de projet		000,000 UC				
		SFQC	SFQ	SMC	AUTRES	NBF	TOTAL
1.0	**BIENS**						
	Matériel de bureau (CEDEAO)				0,04*		**0,04**
2.0	**SERVICES**						
2.1	Etude de faisabilité, Etude d'impacts environnemental et social (EIES) et Avant-projet détaillé		5,43				**5,43**
2.2	Service de structuration et de conseil transaction PPP		1,04				**1,04**
2.3	Etude de développement spatial du Corridor	0,98					**0,98**
2.4	Facilitation du commerce et du transport	0,68					**0,68**
2.5	Autorité de gestion du corridor (ALCoMA) - Etude, Mise en place, Opérations	0,34			0,70***		**1.04**
2.6	Assistance technique à la CEDEAO	0,82				0.15	**0.97**
2.7	Audits de sécurité routière	0,31					**0,31**
	Audits financiers			0,06			**0,06**
	Coût de base	**3,13**	**6,47**	**0,06**	**0,74**	**0,15**	**10,55**
	Imprévus**						**0,53**

** Imprévu (à répartir entre les coûts détaillés). SFQC: sélection fondée sur la qualité et les coûts; SFQ: Sélection fondée sur la qualité; SMC: Sélection au moindre coût; FBN: financement non bancaire. AUTRES: * Achat national, ***frais généraux des opérations AlCoMA

Dispositions relatives à la gestion financière et aux décaissements

4.1.10 Les états financiers des dons et prêts doivent être préparés dès l'achèvement de toutes les activités et doivent être vérifiés par un cabinet d'audit privé indépendant choisi en accord avec les termes de référence (TDR) approuvés par la Banque. Les frais d'audit sont inclus dans

la conception de l'étude. Les états financiers vérifiés doivent être soumis à la Banque au plus tard six mois après l'achèvement de l'étude.

4.1.11 La méthode de paiement direct des décaissements doit être utilisé, dans lequel le paiement des services rendus par l'entreprise choisie doit être fait directement par la Banque sur la base d'une demande formulée par la Commission et suivre les procédures décrites dans le manuel de décaissement de la Banque. La méthode de décaissement pour le financement des opérations d'un an d'ALCoMA se fera à travers un compte spécial renouvelable dans une banque commerciale ouverte par la Commission de la CEDEAO et acceptable pour la Banque. La responsabilité de la préparation des états financiers (EF) incombe à la Commission de la CEDEAO qui sera responsable de la sélection des conventions comptables et de préparer les EF en conformité avec les normes comptables internationales du secteur public (IPSAS)). De plus, la Commission recrutera sur le budget de l'assistance technique, un comptable pour le projet.

4.2 *Suivi*

4.2.1 Le suivi de l'étude par la Banque sera basé sur la performance de gestion du projet de la CEDEAO et de la qualité des services de tous les services de consultants dont l'AT. La Banque surveillera le respect des jalons clés de la planification (calendrier), de la qualité des livrables et des résultats à travers les supervisions périodiques, les revues à mi-parcours et les rapports trimestriels. En outre, la Banque suivra de près les activités sur l'EIES pour en assurer la conformité avec les exigences et aussi pour atténuer toute reprise de l'EIES au cours de l'évaluation d'investissement. Le Bureau régional de la Banque (ORNG), situé au Nigéria, en collaboration avec le département sectoriel (OITC), le département de l'intégration régionale (ONRI), et les bureaux extérieurs au Ghana (GHFO) et au Togo / Bénin (TGFO) seront à la tâche pour le suivi du projet. La mise en œuvre du projet et le calendrier de suivi est indiqué dans le Tableau 4.2 ci-dessous.

Tableau 4.2 – Mise en œuvre du calendrier de suivi

Calendrier	Jalons	Processus de suivi	Boucle de rétroactions
T1 - 2016	Lancement du projet, atelier sur les marchés	*Mission sur le terrain*	Rapports d'étape
T1 - 2016	Consultants attribués	*Supervision de terrain*	Rapports d'étape
T3 - 2016	Début des études	*Supervision*	Rapports d'étape
T1 - 2017	Étude en cours	*Mission sur le terrain*	Rapports d'étape
T3 - 2017	Étude en cours	*Rapport de mission de terrain/ d'achèvement de projet*	Rapports d'étape
T4 - 2017	Fin de l'étude.	*Evaluation du projet*	Rapport d'achèvement du projet

4.3 *Gouvernance*

4.3.1 La Commission de la CEDEAO s'est engagée à exécuter l'étude en utilisant des garanties suffisantes sur les dépenses publiques. C'est une communauté économique régionale bien établie, qui gère plusieurs interventions des bailleurs de fonds dont la Banque et prestations de divers appuis de renforcement de sa capacité.

4.3.2 La question de la gouvernance peut découler des décisions de passation de marchés et des modalités de création de l'ALCoMA, qui peut se présenter sous la forme de conflits de rôles entre la CEDEAO et l'ALCoMA. Les risques fiduciaires seront réduits grâce à l'utilisation systématique des règles de la Banque et des audits financiers périodiques pour fournir une rétroaction et une alerte précoce. La création de l'ALCoMA se fera selon les recommandations de l'étude et nécessitera une vaste consultation des PMC avant la mise en place de l'autorité.

4.4 *Durabilité*

L'étude permettra d'évaluer des solutions de maintenance économiquement durables en tenant compte de la participation du secteur privé, de la méthodologie contractuelle basée sur la performance et les systèmes de maintenance dans les pays respectifs, qui garantiront la performance soutenue de la route. Le cadre opérationnel et de maintenance à l'échelle du corridor en ce qui concerne la nouvelle autorité de gestion du corridor (ALCoMA) seront édictés dans le cadre des livrables relatifs à la mise en place de l'autorité (composante 5).

4.5 *Gestion des risques*

Les risques potentiels et les indicateurs d'effets sont:

Risques liés aux effets

4.5.1 Les retards dans l'adoption et la mise en œuvre des recommandations de l'étude nuiraient aux perspectives d'investissement et à la performance du corridor. L'étude impliquera des consultations approfondies avec les PD et les PMC ainsi que des roadshows d'investissement pour s'assurer l'appropriation et l'adoption de stratégies réalisables et réalistes.

Risques liés aux résultats

4.5.2 *Retards dans les passations:* les retards dans la sélection des consultants peuvent affecter le calendrier de fin de l'étude. Comme mesures d'atténuation, les termes de référence (TdR) détaillés pour tous les composantes sont en cours d'élaboration. La CEDEAO a finalisé les TdR avec le concours des PMC. Une revue finale de ces TdR sera effectuée après l'approbation du financement FAD pour cette étude.

4.5.3 *Coordination de l'étude:* Le manque de coordination et de suivi efficace du consultant. Ce risque sera atténué par la nomination du Coordonnateur de projet pour gérer les activités quotidiennes et la mise en place de l'equipe AT dotée de toutes les ressources nécessaires. D'autres mesures d'atténuation comprennent des interventions opportunes des responsables de projets respectifs de la Banque dans chaque pays pour assurer la liaison et faciliter la communication avec les organismes du secteur à un stade précoce afin d'assurer une approche cohérente.

4.5.4 *Qualité des résultats de l'étude :* Certains livrables pourraient ne pas être aux normes de qualité requises. Cela peut être dû à des TdR inadéquats, un contrôle insuffisant de la performance des prestataires de services, et des insuffisances générales notées dans la gestion de projet et de contrat par la CEDEAO, l'AT et la SDT. Les TdR bénéficieront de la contribution des PMC et de la Banque. Les processus de revue et de validation des livrables seront approfondies et un support AT bien doté en ressources à la CEDEAO permettront de renforcer les capacités de gestion du projet.

4.6 *Développement des connaissances*

4.6.1 Cette intervention améliore considérablement la connaissance de la Banque sur le développement du corridor menant ainsi à un impact plus grand. Elle présente en outre des opportunités de collaboration à l'échelle de la Banque entre les départements et de renforcer la base de connaissances. Par ailleurs, l'étude permettra de tester certaines des stratégies d'intégration régionale de la Banque et offre des possibilités pour évaluer, améliorer et construire des stratégies durables. La nature multidimensionnelle de l'étude va révéler les complexités du corridor pour mieux informer les futures interventions et efficaces. La Banque mettra à profit l'expérience de cette intervention pour aider à développer la section Dakar-Abidjan.

5. INSTRUMENTS ET AUTORITE JURIDIQUES

5.1 *Instrument juridique*

5.1.1 Les instruments de la Banque pour le financement de cette opération sont le don FAD de 6,0 million d'UC et prêt FAD de 3,0 million d'UC, à la disposition de la Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO). Les conditions générales de financement typiques du FAD sont applicables.

5.2 *Conditions associées à l'intervention de la Banque*

5.2.1 *Conditions préalables à l'entrée en* vigueur *du don FAD*: L'entrée en vigueur du Protocole est subordonnée à sa signature par les Parties.

5.2.2 *Conditions* préalables *à l'entrée en vigueur du prêt FAD :* L'entrée en vigueur du l'Accord est subordonnée à la réalisation par l'Emprunteur des conditions prévues à la Section 12.01 des Conditions Générales.

5.2.3 *Conditions préalables au premier décaissement du don FAD:* L'obligation du Fonds de procéder au décaissement des ressources du Don est subordonnée à l'entrée en vigueur du Protocole mentionné au paragraphe 5.2.1.

5.2.4 *Conditions préalables au premier décaissement du prêt FAD :* L'obligation du Fonds de procéder au décaissement des ressources du Prêt est subordonnée à l'entrée en vigueur de l'Accord mentionné au paragraphe 5.2.2.

5.2.5 *Autres conditions du don FAD en faveur de la CEDEAO :* Le Donataire fournira, à la satisfaction du Fonds, la preuve des opérations suivantes :

i) Les preuves, à la satisfaction du Fonds, de la nomination du coordonnateur du projet dans les trois (3) mois à compter de l'entrée en vigueur du projet ;

ii) l'ouverture du compte spécial désigné pour la reconstitution des fonds pour des dépenses de fonctionnement de l'Autorité de gestion du corridor Abidjan-Lagos dans les six (6) mois à compter de l'entrée en vigueur du don.

iii) l'ouverture et la reconstitution d'un compte par les pays membres participants avec le fonds d'amorçage dans les neuf (9) mois à compter de l'entrée en vigueur du don.

6. RECOMMANDATION

6.1.1 L'étude est conforme aux stratégies de la Banque en matière d'intégration régionale et de développement d'infrastructures, ainsi que les objectifs de développement respectifs des pays et de la CEDEAO. Une fois mis en œuvre, le projet contribuera de façon significative à: (i) renforcer les aspirations de la sous-région et du continent visant intégrer, faciliter le commerce et stimuler le développement économique; (ii) stimuler la chaîne de valeurs régionale et un réseau de plateforme économique pour le développement du corridor. En outre, le résultat de l'étude initiera des partenariats avec le secteur privé sur l'investissement à l'échelle régionale. Cette étude, une fois terminée, constituera un jalon du développement du corridor dans son ensemble.

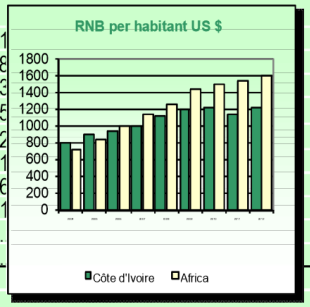
6.1.2 La direction recommande que le conseil d'administration approuve, sous réserve des conditions énoncées dans le présent rapport, la proposition de financement : **i) 1,0million d'UC et prêt FAD** à la République du Bénin; **ii) 1,0million d'UC et prêt FAD** à la République fédérale du Nigeria ; **iii) 1,0million d'UC et prêt FAD** à la République du Ghana; **iv) 1,0million d'UC de don FAD**, à la République de Côte d'Ivoire; **v) 1,0million d'UC de don FAD**, à la République Togolaise; ET **vi) 4,0millions d'UC de don FAD**, à la Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO), pour financer une partie de l'étude du Projet de développement de l'autoroute du Corridor Abidjan – Lagos.

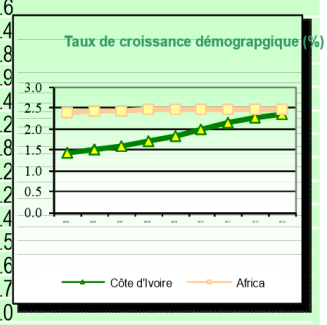
Annexe I: Indicateurs Socio-Economiques Comparatifs - Cote d'Ivoire

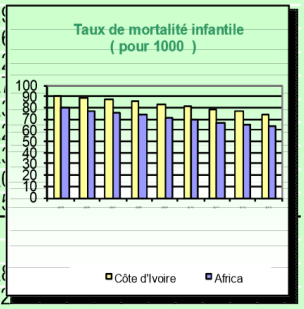
Côte d'Ivoire

INDICATEURS SOCIO-ECONOMIQUES COMPARATIFS

	Année	Côte d'Ivoire	Afrique	Pays en développement	Pays-Développés
Indicateurs de base					
Superficie ('000 Km²)	2011	322	30.323	98.458	35.811
Population totale (millions)	2013	20.3	1.109.0	5.909.3	1.252.8
Population urbaine (% du Total)	2013	52.8	40.2	47.7	78.3
Densité de la population (par Km²)	2013	62.5	46.9	70.7	23.5
RNB par habitant (US $)	2012	1 220	1 719	3 815	38 412
Participation à la vie professionnelle - Total (%)	2012-2013	39.4	37.4	67.9	72.1
Participation à la vie professionnelle-Femmes (%)	2012-2013	38.5	42.5	38.6	44.6
Indicateur de développement du genre	2007-2011	0.468	0.502	0.694	0.911
Indice de développement humain (Rang sur 187 pays)	2012	168	...	...	..
Popul. Vivant en dessous $ 1,25 par jour(% Populat	2008-2011	23.8	40.0	20.6	..
Indicateurs démographiques					
Taux de croissance démographique - Total (%)	2013	2.4	2.5	1.3	0.3
Taux de croissance démographique - Urbaine (%)	2013	3.8	3.4	2.5	0.6
Population < 15 ans (%)	2013	41.3	40.9	28.3	16.4
Population >= 65 ans (%)	2013	3.2	3.5	6.1	16.8
Taux de dépendance (%)	2013	78.5	77.9	52.4	49.9
Rapport des sexes (pour 100 femmes)	2013	104.0	100.0	103.3	94.4
Population féminine 15-49 ans (% de la population totake)	2013	23.7	24.0	53.1	45.2
Espérance de vie à la naissance -Total (années)	2013	50.7	59.2	68.4	77.8
Espérance de vie à la naissance - Féminine (années)	2013	51.8	60.3	70.3	81.2
Taux brut de natalité (pour1000))	2013	36.6	34.8	21.2	11.2
Taux brut de mortalité (pour1000)	2013	14.2	10.4	7.6	10.4
Taux de mortalité infantile (pour 1000)	2013	74.4	61.9	39.8	5.5
Taux de mortalité à bas âge (pour 1000)	2013	106.2	97.4	56.3	6.6
Taux global de fécondité	2013	4.9	4.6	2.6	1.7
Taux de mortalité maternelle (pour 100000)	2010	400.0	415.3	240.0	16.0
Femmes utilisant la contraception (%)	2013	20.0	34.9	62.6	71.3
Indicateurs de santé et de nutrition					
Nombre de médecins (pour 100000 habitants)	2004-2011	14.4	47.1	117.8	297.8
Nombre d'infirmiers (pour 100000 habitants)*	2004-2011	48.3	132.6	202.7	842.7
Naissances assistées par un personnel de santé qualifié(%)	2006-2011	56.8	52.6	66.3	...
Accès à l'eau salubre (% de la population)	2012	80.2	68.8	87.2	99.2
Accès aux services sanitaires (% de la population)	1988	60.0	65.2	80.0	100.0
Accès à l'assainissement (% de la population)	2012	21.9	39.4	56.9	96.2
Pourcent. d'adultes (15-49 ans) vivant avec le VIH/SIDA	2012	3.2	3.9	1.2	..
Incidence de la tuberculose (pour 100000 habitants)	2012	172.0	223.6	144.0	23.0
Vaccination des enfants contre la tuberculose (%)	2012	99.0	83.0	81.5	96.7
Vaccination des enfants contre la rougeole (%)	2012	85.0	74.0	83.0	94.1
Enfants en insuffisance pondérale (%< 5 ans)	2005-2012	29.4	19.7	17.0	1.4
Apport quotidien en calorie par habitant	2009	2 670	2 481	2 675	3 285
Dépenses publiques en santé au quotidien selon% PIB	2011-2012	1.8	2.9	3.0	7.5
Indiicateurs relatifs à l'éducation					
Taux brut de scolarisation (%)					
au primaire - Total	2012	94.2	101.9	109.4	100.9
Primaire - nombre de fillles	2012	86.6	97.9	107.6	100.0
Au secondaire - Total	1999-2012	24.3	47.4	69.1	100.1
secondaire - nombre de fillles	1999-2012	17.0	44.0	67.8	99.7
Enseignantes du primaire (% du Total)	2012	24.4	46.6	58.0	84.3
Taux d'alphabétisation - Total (%)	2012	41.0	62.0	80.3	99.2
Taux d'alphabétisation adulte - Homme (%)	2012	51.6	70.7	85.9	99.3
Taux d'alphabétisation adulte - Femme (%)	2012	30.5	53.7	74.9	99.0
Pourcentage du PIB consacré à l'éducation	2008-2012	4.6	5.3	4.3	5.5
Indicateurs environmentaux					
Utilisation des terres (terre arable % de la superficie total	2011	9.1	7.6	10.7	10.8
Taux annuel de déforestation (%)	2000-2009	3.1	0.6	0.4	-0.2
Pourecntage de forêts	2011	32.7	23.0	28.2	35.0
Emissions CO2 par habitant (tonnes	2010	0.3	1.2	3.0	11.6







Sources: Bases de donnéesdu Département de la statistique de la BAD;
Division de la population des Nations Unies, Perspectives de la population mondiale: Révision 2012c
Banque mondiale: Indicateurs de développement dans le monde; ONUSIDA; OMS, UNICEF, WRI, PNUD; Rapports pays.
Pour tout intervalle donné, la valeur est celle de l'année la plus récente disponible au cours de la période
NB : n.a./s/o : non Aaplicable/sans objet ; ... : Donnée non disponible.

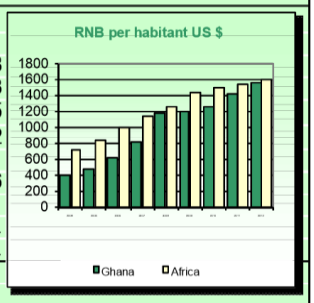
Dernière misese à jour : Mai 2014

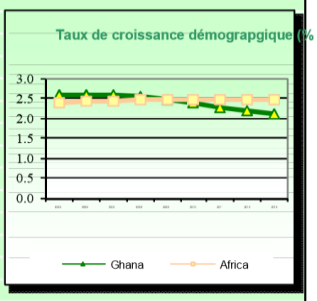
Annexe I: Indicateurs Socio-Economiques Comparatifs – Ghana

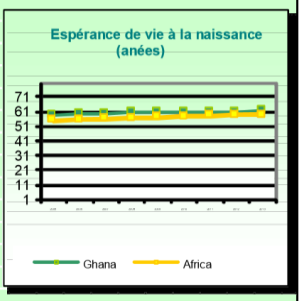
Ghana

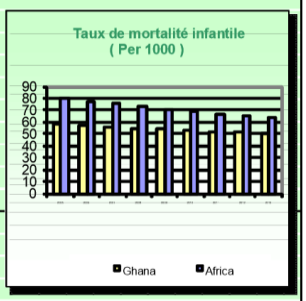
INDICATEURS SOCIO-ECONOMIQUES COMPARATIFS

	Année	Ghana	Afrique	Pays en développement	Pays-développés
Indicateurs de base					
Superficie ('000 Km²)	2011	239	30,323	98,458	35,811
Population totale (millions)	2013	25.9	1,109.0	5,909.3	1,252.8
Population urbaine (% du Total)	2013	53.2	40.2	47.7	78.3
Densité de la population (par Km²)	2013	104.7	46.9	70.7	23.5
RNB par habitant (US $)	2012	1 550	1 719	3 815	38 412
Participation à la vie professionnelle - Total (%)	2012-2013	41.5	37.4	67.9	72.1
Participation à la vie professionnelle-Femmes (%)	2012-2013	47.6	42.5	38.6	44.6
Indicateur de développement du genre	2007-2011	0.524	0.502	0.694	0.911
Indice de développement humain (Rang sur 187 pays)	2012	135	...	...	...
Popul. Vivant en dessous $ 1,25 par jour(% Population)	2006-2011	28.6	40.0	20.6	...
Indicateurs démographiques					
Taux de croissance démographique - Total (%)	2013	2.1	2.5	1.3	0.3
Taux de croissance démographique - Urbaine (%)	2013	3.3	3.4	2.5	0.6
Population < 15 ans (%)	2013	38.5	40.9	28.3	16.4
Population >= 65 ans (%)	2013	3.5	3.5	6.1	16.8
Taux de dépendance (%)	2013	72.6	77.9	52.4	49.9
Rapport des sexes (pour 100 femmes ;)	2013	98.3	100.0	103.3	94.4
Population féminine 15-49 ans (% de la population totale)	2013	25.7	24.0	53.1	45.2
Espérance de vie à la naissance -Total (années)	2013	61.1	59.2	68.4	77.8
Espérance de vie à la naissance - Féminine (années)	2013	62.1	60.3	70.3	81.2
Taux brut de natalité (pour1000)	2013	30.9	34.8	21.2	11.2
Taux brut de mortalité (pour1000)	2013	9.0	10.4	7.6	10.4
Taux de mortalité infantile (pour 1000)	2013	50.7	61.9	39.8	5.5
Taux de mortalité à bas âge (pour 1000)	2013	76.8	97.4	56.3	6.6
Taux global de fécondité (pour femmes)	2013	3.9	4.6	2.6	1.7
Taux de mortalité maternelle (pour 100000	2010	350.0	415.3	240.0	16.0
Femmes utilisant la contraception (%)	2013	26.3	34.9	62.6	71.3
Indicateurs de santé et de nutrition					
Nombre de médecins (pour 100000 habitants)	2004-2011	8.5	47.1	117.8	297.8
Nombre d'infirmiers (pour 100000 habitants)*	2004-2011	104.6	132.6	202.7	842.7
Naissances assistées par un personnel de santé qualifié	2006-2011	68.4	52.6	66.3	...
Accès à l'eau salubre (% de la population)	2012	87.2	68.8	87.2	99.2
Accès aux services sanitaires (% de la population)	2000	76.0	65.2	80.0	100.0
Accès à l'assainissement (% de la population)	2012	14.4	39.4	56.9	96.2
Pourcent. d'adultes (15-49 ans) vivant avec le VIH/SIDA	2012	1.4	3.9	1.2	...
Incidence de la tuberculose (pour 100000 habitants)	2012	72.0	223.6	144.0	23.0
Vaccination des enfants contre la tuberculose (%)	2012	98.0	83.0	81.5	96.1
Vaccination des enfants contre la rougeole (%)	2012	88.0	74.0	83.0	94.3
Enfants en insuffisance pondérale (%< 5 ans)	2005-2012	14.3	19.7	17.0	1.4
Apport quotidien en calorie par habitant	2009	2 934	2 481	2 675	3 285
Dépenses publiques en santé au quotidien selon% PIB	2011-2012	2.7	2.9	3.0	7.5
Indiicateurs relatifs à l'éducation					
Taux brut de scolarisation (%)					
au primaire - Total	2012-2013	108.8	101.9	109.4	100.9
Primaire - nombre de fillles	2012-2013	108.7	97.9	107.6	100.6
Au secondaire - Total	2012-2013	61.1	47.4	69.1	100.2
secondaire - nombre de fillles	2012-2013	58.2	44.0	67.8	99.7
Enseignantes du primaire (% du Total)	2012-2013	37.9	46.6	58.0	84.3
Taux d'alphabétisation - Total (%)	2010-2012	71.5	62.0	80.3	99.2
Taux d'alphabétisation adulte - Homme (%)	2010-2012	78.3	70.7	85.9	99.3
Taux d'alphabétisation adulte - Femme (%)	2010-2012	65.3	53.7	74.9	99.0
Pourcentage du PIB consacré à l'éducation	2011-2012	8.1	5.3	4.3	5.5
Indicateurs environmentaux					
Utilisation des terres (terre arable % de la superficie totale)	2011	21.1	7.6	10.7	10.8
Taux annuel de déforestation (%)	2000-2009	1.7	0.6	0.4	-0.2
Pourecntage de forêts	2011	21.2	23.0	28.2	35.0
Emissions CO2 par habitant (tonnes métriques)	2010	0.4	1.2	3.0	11.6









Sources: Bases de donnéesdu Département de la statistique de la BAD *last update :* *May 2014*

Division de la population des Nations Unies, Perspectives de la population mondiale: Révision 2012c

Banque mondiale: Indicateurs de développement dans le monde; ONUSIDA; OMS, UNICEF, WRI, PNUD; Rapports pays.

Pour tout intervalle donné, la valeur est celle de l'année la plus récente disponible au cours de la période

NB : n.a./s/o : non Aaplicable/sans objet ; ... : Donnée non disponible.

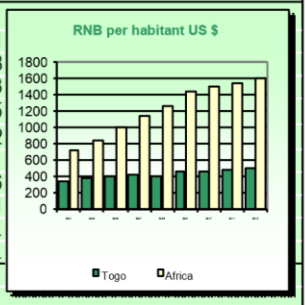
e.

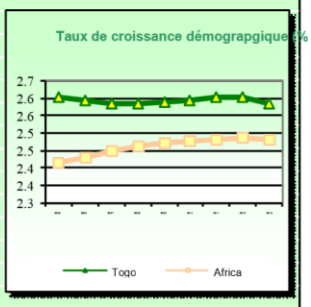
Annexe I: Indicateurs Socio-Economiques Comparatifs – Togo

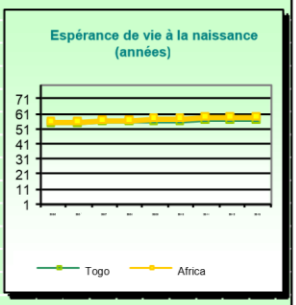
Togo

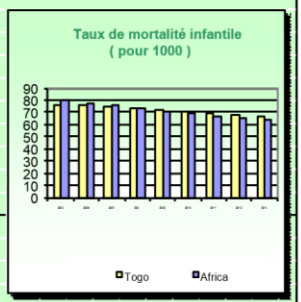
INDICATEURS SOCIO-ECONOMIQUES COMPARATIFS

	Year	Togo	Africa	Develo-ping Countries	Develo-ped Countries
Indicateurs de base					
Superficie ('000 Km²)	2011	57	30,323	98,458	35,811
Population totale (millions)	2013	6.8	1,109.0	5,909.3	1,252.8
Population urbaine (% du Total)	2013	39.0	40.2	47.7	78.3
Densité de la population (par Km²)	2013	135.1	46.9	70.7	23.5
RNB par habitant (US $)	2012	500	1 719	3 815	38 412
Participation à la vie professionnelle - Total (%)	2012-2013	45.0	37.4	67.9	72.1
Participation à la vie professionnelle-Femmes (%)	2012-2013	50.4	42.5	38.6	44.6
Indicateur de développement du genre	2007-2011	0.494	0.502	0.694	0.911
Indice de développement humain (Rang sur 187 pays)	2012	159	...	...	...
Popul. Vivant en dessous $ 1,25 par jour(% Populations)	2008-2011	28.2	40.0	20.6	...
Indicateurs démographiques					
Taux de croissance démographique - Total (%)	2013	2.6	2.5	1.3	0.3
Taux de croissance démographique - Urbaine (%)	2013	3.8	3.4	2.5	0.6
Population < 15 ans (%)	2013	41.8	40.9	28.3	16.4
Population >= 65 ans (%)	2013	2.8	3.5	6.1	16.8
Taux de dépendance (%)	2013	72.5	77.9	52.4	49.9
Rapport des sexes (pour 100 femmes ;)	2013	97.3	100.0	103.3	94.4
Population féminine 15-49 ans (% de la population totake	2013	24.7	24.0	53.1	45.2
Espérance de vie à la naissance -Total (années)	2013	56.5	59.2	68.4	77.8
Espérance de vie à la naissance - Féminine (années	2013	78.3	60.3	70.3	81.2
Taux brut de natalité (pour1000))	2013	36.4	34.8	21.2	11.2
Taux brut de mortalité (pour1000	2013	10.7	10.4	7.6	10.4
Taux de mortalité infantile (pour 1000)	2013	65.8	61.9	39.8	5.5
Taux de mortalité à bas âge (pour 1000)	2013	102.2	97.4	56.3	6.6
Taux global de fécondité (pour femmes)	2013	4.6	4.6	2.6	1.7
Taux de mortalité maternelle (pour 100000)	2010	300.0	415.3	240.0	16.0
Femmes utilisant la contraception (%)	2013	19.0	34.9	62.6	71.3
Indicateurs de santé et de nutrition					
Nombre de médecins (pour 100000 habitants)	2004-2011	5.3	47.1	117.8	297.8
Nombre d'infirmiers (pour 100000 habitants)*	2004-2011	27.4	132.6	202.7	842.7
Naissances assistées par un personnel de santé qualifié(%)	2006-2011	59.4	52.6	66.3	...
Accès à l'eau salubre (% de la population)	2012	60.0	68.8	87.2	99.2
Accès aux services sanitaires (% de la population)	1980	30.0	65.2	80.0	100.0
Accès à l'assainissement (% de la population)	2012	11.3	39.4	56.9	96.2
Pourcent. d'adultes (15-49 ans) vivant avec le VIH/SIDA	2012	2.9	3.9	1.2	...
Incidence de la tuberculose (pour 100000 habitants)	2012	73.0	223.6	144.0	23.0
Vaccination des enfants contre la tuberculose (%)	2012	97.0	83.0	81.5	96.1
Vaccination des enfants contre la rougeole (%))	2012	72.0	74.0	83.0	94.3
Enfants en insuffisance pondérale (%< 5 ans))	2005-2012	16.5	19.7	17.0	1.4
Apport quotidien en calorie par habitant	2009	3 314	2 481	2 675	3 285
Dépenses publiques en santé au quotidien selon% du PIB	2011-2012	4.2	2.9	3.0	7.5
Indiicateurs relatifs à l'éducation					
Taux brut de scolarisation (%)					
au primaire - Total	2012	132.8	101.9	109.4	100.9
Primaire - nombre de fillles	2012	127.4	97.9	107.6	100.6
Au secondaire - Total	2011-2012	54.9	47.4	69.1	100.2
secondaire - nombre de fillles	2007-2012	30.4	44.0	67.8	99.7
Enseignantes du primaire (% du Total)	2012	13.9	46.6	58.0	84.3
Taux d'alphabétisation - Total (%)	2011-2012	60.4	62.0	80.3	99.2
Taux d'alphabétisation adulte - Homme (%)	2011-2012	74.1	70.7	85.9	99.3
Taux d'alphabétisation adulte - Femme (%)	2011-2012	48.0	53.7	74.9	99.0
Pourcentage du PIB consacré à l'éducation	2011-2012	4.5	5.3	4.3	5.5
Indicateurs environmentaux					
Utilisation des terres (terre arable % de la superficie totale)	2011	46.1	7.6	10.7	10.8
Taux annuel de déforestation (%)	2000-2009	3.4	0.6	0.4	-0.2
Pourecntage de forêts	2011	4.9	23.0	28.2	35.0
Emissions CO2 par habitant (tonnes métriques)	2010	0.2	1.2	3.0	11.6









Sources: Bases de donnéesdu Département de la statistique de la BAD : *last update :* *May 2014*

Division de la population des Nations Unies, Perspectives de la population mondiale: Révision 2012;

Banque mondiale: Indicateurs de développement dans le monde; ONUSIDA; OMS, UNICEF, WRI, PNUD; Rapports pays.

Pour tout intervalle donné, la valeur est celle de l'année la plus récente disponible au cours de la période

NB : n.a./s/o : non Aaplicable/sans objet ; ... : Donnée non disponible.

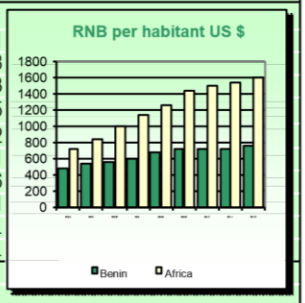
e..

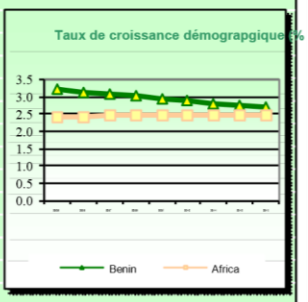
Annexe I: Indicateurs Socio-Economiques Comparatifs –Bénin

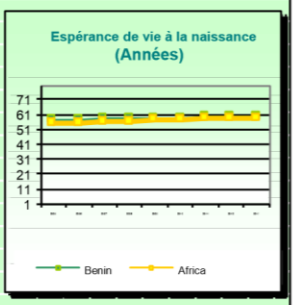
Bénin

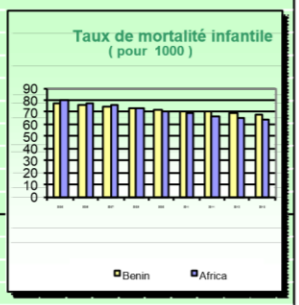
INDICATEURS SOCIO-ECONOMIQUES COMPARATIFS

	Year	Benin	Africa	Develo-ping Countries	Develo-ped Countries
Indicateurs de base					
Superficie ('000 Km²)	2011	113	30,323	98,458	35,811
Population totale (millions)	2013	10.3	1,109.0	5,909.3	1,252.8
Population urbaine (% du Total)	2013	46.2	40.2	47.7	78.3
Densité de la population (par Km²)	2013	80.8	46.9	70.7	23.5
RNB par habitant (US $)	2012	750	1 719	3 815	38 412
Participation à la vie professionnelle - Total (%)	2012-2013	36.9	37.4	67.9	72.1
Participation à la vie professionnelle-Femmes (%)	2012-2013	47.7	42.5	38.6	44.6
Indicateur de développement du genre	2007-2011	0.477	0.502	0.694	0.911
Indice de développement humain (Rang sur 187 pays)	2012	166	...	...	...
Popul. Vivant en dessous $ 1,25 par jour(% Population)	2003-2011	47.3	40.0	20.6	...
Indicateurs démographiques					
Taux de croissance démographique - Total (%)	2013	2.7	2.5	1.3	0.3
Taux de croissance démographique - Urbaine (%)	2013	4.1	3.4	2.5	0.6
Population < 15 ans (%)	2013	42.8	40.9	28.3	16.4
Population >= 65 ans (%)	2013	2.9	3.5	6.1	16.8
Taux de dépendance (%)	2013	86.1	77.9	52.4	49.9
Rapport des sexes (pour 100 femmes ;))	2013	99.3	100.0	103.3	94.4
Population féminine 15-49 ans (% de la population)	2013	23.8	24.0	53.1	45.2
Espérance de vie à la naissance -Total (années))	2013	59.3	59.2	68.4	77.8
Espérance de vie à la naissance - Féminine (années)	2013	60.7	60.3	70.3	81.2
Taux brut de natalité (pour1000))	2013	36.4	34.8	21.2	11.2
Taux brut de mortalité (pour1000)	2013	9.5	10.4	7.6	10.4
Taux de mortalité infantile (pour 1000)	2013	68.1	61.9	39.8	5.5
Taux de mortalité à bas âge (pour 1000)	2013	107.3	97.4	56.3	6.6
Taux global de fécondité (pour femmes)	2013	4.8	4.6	2.6	1.7
Taux de mortalité maternelle (pour 100000	2010	350.0	415.3	240.0	16.0
Femmes utilisant la contraception (%)	2013	21.6	34.9	62.6	71.3
Indicateurs de santé et de nutrition					
Nombre de médecins (pour 100000 habitants)	2004-2011	5.9	47.1	117.8	297.8
Nombre d'infirmiers (pour 100000 habitants)*	2004-2011	77.1	132.6	202.7	842.7
Naissances assistées par un personnel de santé qualifié	2006-2011	74.0	52.6	66.3	...
Accès à l'eau salubre (% de la population)	2012	76.1	68.8	87.2	99.2
Accès aux services sanitaires (% de la population)	2000	42.0	65.2	80.0	100.0
Accès à l'assainissement (% de la population)	2012	14.3	39.4	56.9	96.2
Pourcent. d'adultes (15-49 ans) vivant avec le VIH/SIDA	2006-2012	1.1	3.9	1.2	...
Incidence de la tuberculose (pour 100000 habitants)	2012	70.0	223.6	144.0	23.0
Vaccination des enfants contre la tuberculose (%)	2012	94.0	83.0	81.5	96.1
Vaccination des enfants contre la rougeole (%))	2012	72.0	74.0	83.0	94.3
Enfants en insuffisance pondérale (%< 5 ans))	2005-2012	20.2	19.7	17.0	1.4
Apport quotidien en calorie par habitant	2009	2 592	2 481	2 675	3 285
Dépenses publiques en santé au quotidien selon% PIB	2011-2012	2.4	2.9	3.0	7.5
Indiicateurs relatifs à l'éducation					
Taux brut de scolarisation (%)					
au primaire - Total	2012	122.8	101.9	109.4	100.9
Primaire - nombre de fillles	2012	115.9	97.9	107.6	100.6
Au secondaire - Total	2011-2012	47.7	47.4	69.1	100.2
secondaire - nombre de fillles	2011-2012	36.1	44.0	67.8	99.7
Enseignantes du primaire (% du Total))	2012	20.9	46.6	58.0	84.3
Taux d'alphabétisation - Total (%)	2006-2012	28.7	62.0	80.3	99.2
Taux d'alphabétisation adulte - Homme (%)	2006-2012	40.6	70.7	85.9	99.3
Taux d'alphabétisation adulte - Femme (%)	2006-2012	18.4	53.7	74.9	99.0
Pourcentage du PIB consacré à l'éducation	2010-2012	5.3	5.3	4.3	5.5
j					
Utilisation des terres (terre arable % de la superficie totale)	2011	22.9	7.6	10.7	10.8
Taux annuel de déforestation (%)	2000-2009	2.3	0.6	0.4	-0.2
Pourecntage de forêts	2011	40.0	23.0	28.2	35.0
Emissions CO2 par habitant (tonnes métriques)	2011	0.5	1.2	3.0	11.6









Sources: Bases de donnéesdu Département de la statistique de la BAD; *last update :* *May 2014*

Division de la population des Nations Unies, Perspectives de la population mondiale: Révision 2012;

Banque mondiale: Indicateurs de développement dans le monde; ONUSIDA; OMS, UNICEF, WRI, PNUD; Rapports pays.

Pour tout intervalle donné, la valeur est celle de l'année la plus récente disponible au cours de la période

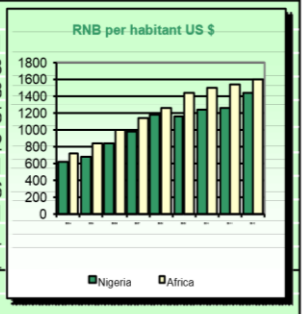
NB : n.a./s/o : non Aaplicable/sans objet ; ... : Donnée non disponible.

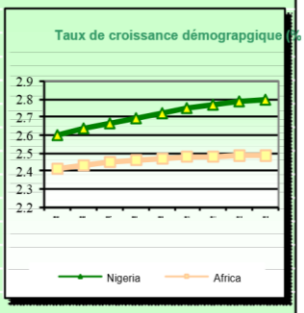
Annexe I: Indicateurs Socio-Economiques Comparatifs – Nigeria

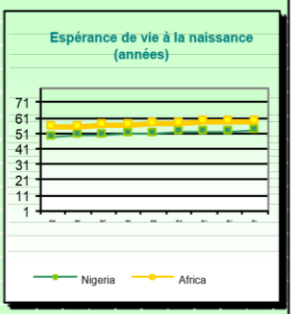
Nigeria

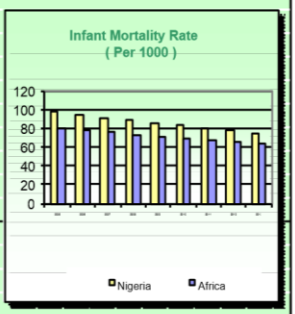
INDICATEURS SOCIO-ECONOMIQUES COMPARATIFS

	Year	Nigeria	Africa	Pays en developmt	Pays développés
Indicateurs de base					
Superficie ('000 Km²)	2011	924	30,323	98.458	35,811
Population totale (millions)	2013	173.6	1.109.0	5.909.3	1.252.8
Population urbaine (% du Total)	2013	50.9	40.2	47.7	78.3
Densité de la population (par Km²)	2013	182.7	46.9	70.7	23.5
RNB par habitant (US $)	2012	1 440	1 719	3 815	38 412
Participation à la vie professionnelle - Total (%)	2012-2013	29.7	37.4	67.9	72.1
Participation à la vie professionnelle-Femmes (%)	2012-2013	42.6	42.5	38.6	44.6
Indicateur de développement du genre	2007-2011	0.499	0.502	0.694	0.911
Indice de développement humain (Rang sur 187 pays)	2012	153	...	...	...
Popul. Vivant en dessous $ 1,25 par jour(% Population)	2008-2011	68.0	40.0	20.6	...
Indicateurs démographiques					
Taux de croissance démographique - Total (%)	2013	2.8	2.5	1.3	0.3
Taux de croissance démographique - Urbaine (%)	2013	4.0	3.4	2.5	0.6
Population < 15 ans (%)	2013	44.4	40.9	28.3	16.4
Population >= 65 ans (%)	2013	2.7	3.5	6.1	16.8
Taux de dépendance (%)	2013	86.0	77.9	52.4	49.9
Rapport des sexes (pour 100 femmes)	2013	103.6	100.0	103.3	94.4
Population féminine 15-49 ans (% de la population totae)	2013	22.6	24.0	53.1	45.2
Espérance de vie à la naissance -Total (années))	2013	52.5	59.2	68.4	77.8
Espérance de vie à la naissance - Féminine (années	2013	52.8	60.3	70.3	81.2
Taux brut de natalité (pour1000)	2013	41.2	34.8	21.2	11.2
Taux brut de mortalité (pour1000)	2013	13.2	10.4	7.6	10.4
Taux de mortalité infantile (pour 1000)	2013	75.1	61.9	39.8	5.5
Taux de mortalité à bas âge (pour 1000)	2013	120.1	97.4	56.3	6.6
Taux global de fécondité (pour femmes)	2013	6.0	4.6	2.6	1.7
Taux de mortalité maternelle (pour 100000)	2010	630.0	415.3	240.0	16.0
Femmes utilisant la contraception ((%)	2013	15.9	34.9	62.6	71.3
Indicateurs de santé et de nutrition					
Nombre de médecins (pour 100000 habitants)	2004-2011	39.5	47.1	117.8	297.8
Nombre d'infirmiers (pour 100000 habitants)*	2004-2011	160.5	132.6	202.7	842.7
Naissances assistées par un personnel de santé qualifié	2006-2011	38.9	52.6	66.3	...
Access to Safe Water (% of Population)	2012	64.0	68.8	87.2	99.2
Accès aux services sanitaires (% de la population)	2000	67.0	65.2	80.0	100.0
Accès à l'assainissement (% de la population))	2012	27.8	39.4	56.9	96.2
Pourcent. d'adultes (15-49 ans) vivant avec le VIH/SIDA	2012	3.1	3.9	1.2	...
Incidence de la tuberculose (pour 100000 habitants)	2012	108.0	223.6	144.0	23.0
Vaccination des enfants contre la tuberculose (%)	2012	60.0	83.0	81.5	96.1
Vaccination des enfants contre la rougeole (%))	2012	42.0	74.0	83.0	94.3
Enfants en insuffisance pondérale (%< 5 ans)	2005-2012	24.4	19.7	17.0	1.4
Apport quotidien en calorie par habitantt	2009	2 711	2 481	2 675	3 285
Dépenses publiques en santé au quotidien selon% GDP	2011-2012	2.0	2.9	3.0	7.5
Indiicateurs relatifs à l'éducation					
Taux brut de scolarisation (%)					
au primaire - Total	2010-2012	84.8	101.9	109.4	100.9
Primaire - nombre de fillles	2010-2012	81.0	97.9	107.6	100.6
Au secondaire - Total	2010-2012	43.8	47.4	69.1	100.2
secondaire - nombre de fillles	2010-2012	41.2	44.0	67.8	99.7
Enseignantes du primaire (% du Total))	2010-2012	48.2	46.6	58.0	84.3
Taux d'alphabétisation adulte - Total (%)	2008-2012	51.1	62.0	80.3	99.2
Taux d'alphabétisation adulte - Homme (%) (%)	2008-2012	61.3	70.7	85.9	99.3
Taux d'alphabétisation adulte - femmes (%)	2008-2012	41.4	53.7	74.9	99.0
Pourcentage du PIB consacré à l'éducation	2011-2012	...	5.3	4.3	5.5
Environmental Indicators					
Utilisation des terres (terre arable % de la superficie totale)	2011	39.5	7.6	10.7	10.8
Taux annuel de déforestation (%)	2000-2009	2.6	0.6	0.4	-0.2
Pourecntage de forêts	2011	9.5	23.0	28.2	35.0
Emissions CO2 par habitant (tonnes métriques))	2010	0.5	1.2	3.0	11.6









Sources: Bases de données du Département de la statistique de la BAD; *last update :* *May 2014*

Division de la population des Nations Unies, Perspectives de la population mondiale: Révision 2012;;

Banque mondiale: Indicateurs de développement dans le monde; ONUSIDA; OMS, UNICEF, WRI, PNUD; Rapports pays

Pour tout intervalle donné, la valeur est celle de l'année la plus récente disponible au cours de la période

NB : n.a./s/o : non Aaplicable/sans objet ; ... : Donnée non disponible.

Annexe II Tableau du portefeuille de la BAD dans les cinq pays

Côte d'Ivoire (au 3 mars 2015)

Sect	Nom du projet	Etat de mise en œuvre	Guichet	Date d'approbation	Date Limite de décaissement	Montant approuvé	Taux de décaissement (%)
Fourniture en eau & assainissement	PROJET DE GESTION INTÉGRÉE DU BASSIN DU GOUROU - PHASE D'URGENCE	En cours	FAD	11/24/2010	12/30/2016	23000000	38,29
	PROMOTION ACCÈS TOILETTES & EMPLOIS À BOUAKÉ ET KATIOLA	En cours	FAE	9/4/2013	12/31/2017	984492	2,91
	Sous-total fourniture en eau et assainissement					***23984492***	
Agriculture	PROJET D'APPUI AUX INFRASTRUCTURES AGRICOLES DANS LA REGION DE L' INDENIEDJUABLIN	En cours	FAD	03/1/2012	02/28/2018	21600000	34,04
	Sous-total Agriculture					***21600000***	
Gouvernance	PROGRAMME D'URGENCE POUR LA RESTAURATION DES SERVICES SOCIAUX	En cours	FAD	03/06/2011	03/31/2015	5500000	87,78
	Sous-total Gouvernance					***5500000***	
Social	PROGRAMME D'APPUI AU RENFORCEMENT DE L'INCLUSION ET DE LA COHESION SOCIALE	En cours	FAD	06/13/2014	12/31/2015	29970000	65,36
	AIDE D'URGENCE POUR UNE ASSISTANCE HUMANITAIRE AUX VICTIMES	APVD	FAD	07/27/2011	12/31/2011	718411,45	0
	PROG D'APPUI A L'AMELIORATION DE L'EMPLOYABILITE ET DE L'INSERTION DES JEUNES	En cours	FAD	09/04/2013	12/31/2015	18832999,18	59,37
	Sous-total Social					***60521411***	
	Total National					***112603903***	
Transport	PROJET D'INTERCONNEXION DES RESEAUX ELECTRIQUES DE LA COTE D'IVOIRE, DU LIBERIA, DE LA SIERRA LEONE ET DE LA GUINEE	APVD	FAD	11/6/2013	12/31/2017	33000000	0
	PROGRAMME D'AMENAGEMENT DES ROUTES ET DE LA FACILITATION DU TRANSPORT DANS LES PAYS DU FLEUVE MANO	En cours	FAD	12/17/2014	12/31/2017	96830000	0
	Sous-total Multinational					***129830000***	
	Total Secteur Public					***242433903***	
Secteur privé	PONT A PEAGE RIVIERA MARCORY	En cours	BAD	03/01/2012	12/15/2014	43711457,13	100
	STAND BY PONT A PEAGE RIVIERA	En cours	BAD	03/01/2012	12/30/2014	1968984,56	100
	EXPANSION CENTRALE DE PRODUCTION AZITO	En cours	BAD	12/19/2012	11/15/2015	28736457,94	84,72
	CYCLE COMBINE CIPREL	En cours	BAD	07/24/2013	10/15/2016	39379691,11	39,45
	PRISE DE PARTICIPATION AU CAPITAL DE MCI	En cours	BAD	04/16/2010	06/30/2016	718411,45	46,95
	Total Secteur privé					**114515002**	
	TOTAL GENERAL					**356948905**	

Ghana

Opérations en cours du Groupe de la Banque au Ghana au 27 février 2015

Secteur	N°	Nom du projet	Guichet	Date d'approbation	Montant net (M UC)	Taux de décaissement (%)	Date de clôture
Transport	1	Projet d'aménagement communautaire et la route Awoshie Pokuase	FAD	10/14/2009	53,6	60,8	12/31/2015
	2	Prêt supplémentaire pour le lot 2 de la route Tema-Aflao	FAD	12/16/2008	25,4	89,	12/31/2014
	3	Projet routier Fufulso-Sawla	FAD -G	11/24/2010	109,7	58,9	12/31/2015
		Sous-total Transport			**188,7**	**63,6**	
Energie	4	Projet de renforcement du système électrique	FAD	11/28/2007	27,6	76,0	12/31/2014
	5	Renforcement du système de distribution de l'électricité	FAD	02/26/2014	28,6	0,0	03/31/2018
			FAD -G	02/26/2014	19,9	0,0	03/31/2018
	6	Interconnexion électrique Ghana - Togo – Bénin	FAD	04/04/2007	14,9	79,9	12/31/2014
		Sous-total Energie			**90,1**	**75,5**	
Eau et assainissement	7	Projet d'amélioration de l'assainissement d'Accra (ASIP) - (PPP)	FAD	04/26/2006	46,0	57,0	11/30/2015
	8	Etude d'optimisation du barrage d'Akosombo et KP	FAE	08/02/2010	1,6	72,7	09/30/2014
	9	Une approche entreprise de l'amélioration de l'assainissement au Ghana	FAE	05/16/2013	0,9	21,5	12/31/2016
		Sous-total eau et assainissement			**48,6**	**56.8**	
Agriculture	10	Rural Enterprises Project II (PPP)	FAD	12/19/2012	26,7	0,5	12/31/2019
			FAD -G	12/19/2012	23,0	6,5	12/31/2019
	11	Programme de croissance rurale dans le Nord	FAD	12/17/2007	40,0	43,6	12/31/2015
	12	Promotion de la science et de la technologie du FARA	ADF	11/29/2006	15,6	90,2	12/31/2014
	13	Don pour la préparation et engagement des communautés locales	FAD -G	1/22/2014	3,2	27	12/31/2019
			SCF	1/22/2014	6,4	0,0	12/31/2019
		Sous-total Agriculture			**114,9**	**24,4**	
Social	14	Développement des compétences pour le projet du secteur	FAD	06/20/2012	45,0	2,8	06/30/2018
			FAD -G	06/20/2012	25,0	5,5	06/30/2018
		Sous-total Social			**70,0**	**3,8**	
Multisectoriel	15	ISP to Oversight and Business Support	FAD -G	09/10/2012	9,6	4,1	04/30/2017
		Sous-total Multi- Secteur			**9,6**	**4,1**	
		Total des opérations du secteur public			**521,9**	**46,3**	
Secteur privé	16	Cal Bank LoC	BAD	07/24/2008	9,7	100,0	12/31/2015
	17	Kempinski Hotel Project	BAD	09/27/2010	12,9	100,0	06/29/2012
	18	Takoradi Expansion Power	BAD	07/11/2012	14,7	93,3	01/31/2020
	19	UT Bank Ltd. LoC	BAD	05/22/2013	13,2	98,8	05/18/2017
		Sous-total des opérations du secteur privé			**50,5**	**97,7**	
		Total Général			**572,4**	**46,0**	

Togo (au 3 mars 2015)

Secteur	Nom du projet	Etat de mise en œuvre	Guichet	Date d'approbation	Calendrier de décaissement	Montant approuvé	Taux de décaissement (%)
Fourniture en eau & assainissement	Projet de mise en place d'un système intégré d'information sur l'eau	En cours	AWF	12/01/2009	30/08/2015	1 248 478	87
	Projet toilettes pour tous à Sokodé et valorisation des boues de vidange	En cours	AWF	19/04/2013	30/06/2016	942 923	8
	Sous-total fourniture en eau et assainissement					***2 191 401***	***53***
Gouvernance	Projet d'appui à la mobilisation des ressources et au renforcement des capacités institutionnelles (PAMOCI)	En cours	FSF	09/10/2014	30/06/2019	5 000 000	0
	Sous-total Gouvernance					***5 000 000***	***0***
Social	Projet d'appui à la reconstruction des marchés et aux commerçants de Kara et de Lomé	En cours	FAD	22/01/2014	31/12/2018	1 930 000	0
	Projet d'appui à la reconstruction des marchés et aux commerçants de Kara et de Lomé	En cours	FAD	22/01/2014	31/12/2018	1 650 000	3
	Aide d'urgence au programme d'actions pour atténuer les effets des incendies des marchés de Lomé et de Kara	En cours	SRF	14/08/2013	31/03/2015	712 499	0
	Sous-total Social					***4 292 499***	***18***
	Total National					***11 483 901***	***17***
Transport	Benin/Togo: Projet de réhabilitation route Lomé-Cotonou et facilitation de transport corridor Abidjan-Lagos phase 1	En cours	FAD	05/10/2011	31/12/2016	4 810 000	3
	Togo/Burkina: Projet de réhabilitation de la route communautaire CU9 et de facilitation de transport sur le corridor Lomé-Ouaga	En cours	FAD	27/06/2012	31/12/2017	17 800 000	33
	Togo/Burkina: Projet de réhabilitation de la route communautaire CU9 et de facilitation de transport sur le corridor Lomé-Ouaga	En cours	FAD	27/06/2012	31/12/2017	30 230 000	22
	Togo/Burkina: Projet de réhabilitation de la route communautaire CU9 et de facilitation de transport sur le corridor Lomé-Ouaga	En cours	FSF	27/06/2012	31/12/2017	21 500 000	1
	Sous-total Transport					***74 340 000***	***17***
	Total multinational					74 340 000	17
	Total Secteur Public					85 823 901	17
Secteur privé	Projet du Terminal à conteneurs de Lomé	En cours	BAD	15/07/2011	15/04/2015	33 817 924	91
	Total secteur privé					**33 817 924**	**91**
	TOTAL GENERAL					**119 641 825**	**38**

Bénin (au 3 mars 2015)

Sect	Nom du projet	Etat de mise en œuvre	Guichet	Date d'approbation	Calendrier de décaissement	Montant approuvé	Taux de décaissement (%)
Eau et assainissement	Projet d'appui à la Décentralisation des Services d'Eau Potable, Hygiène et Assainissement	En cours	FAE	29/10/2012	31/12/2016	839 585	38
	Amélioration de la gestion des boues de vidange du Grand-Nokoué	En cours	FAE	04/01/2013	31/03/2017	865 569	15
	Sous-total fourniture en eau et assainissement					***1 712 619***	***26***
Transport	Projet de transport urbain à Parakou	APVD	FAD	19/09/2014	31/12/2020	23 800 000	0
	Projet de transport urbain à Parakou	APVD	FEM	19/09/2014	31/12/2020	1 318 750	0
	Sous-total Transport					***25 126 370***	
Agriculture	Projet d'appui aux infrastructures agricoles de la vallée de l'Ouémé	En cours	FAD	30/09/2013	30/06/2015	444 000	2
	Projet d'appui aux infrastructures agricoles de la vallée de l'Ouémé	En cours	FAD	23/10/2013	31/12/2020	39 500 000	1
	Projet d'appui aux infrastructures agricoles de la vallée de l'Ouémé	En cours	FAD	23/10/2013	31/12/2020	530 000	0
	Projet d'appui aux infrastructures agricoles de la vallée de l'Ouémé	En cours	FEM	23/10/2013	31/12/2020	5 100 523	0
	Programme d'aide d'urgence en faveur des communes de Malanville et Karimama affectées par les inondations	En cours	SRF	19/03/2014	31/12/2014	566 725	100
	Projet d'appui aux filières lait et viande (PAFILAV)	En cours	FAD	27/11/2008	31/12/2015	25 000 000	34
	Sous-total Agriculture					***71 173 995***	
Gouvernance	Projet d'Appui à la Gestion des Finances Publiques et à l'Amélioration du Climat des Affaires (PAGFPACAF)	En cours	FAD	24/11/2010	31/12/2015	5 000 000	58
	Sous-total Gouvernance					***5 000 000***	***58***
	Total Projets Nationaux					**103 012 985**	**12**
Multinational	Benin/Togo: Projet de rehab route Lome-Cotonou et facilitation de transport corridor Abidjan-Lagos phase 1	En cours	FAD	05/10/2011	31/12/2016	38 870 000	41
	Benin/Togo:Projet de rehab route Lome-Cotonou et facilitation de transport corridor Abidjan-Lagos phase 1	En cours	FAD	05/10/2011	31/12/2016	34 270 000	36
	BENIN - TOGO - GHANA Interconnexion électrique	En cours	FAD	04/04/2007	31/12/2015	17 390 000	23
	BENIN - Projet d'appui à la filière cotontextile	En cours	FAD	29/11/2006	30/09/2015	8 000 000	79
	Total Multinationales					**98 530 000**	39
	TOTAL					**201 542 985**	**25**

Nigeria (au 3 mars 2015)

Nom du projet	Etat de mise en œuvre	Secteur	Date d'approbation	Date d'achèvement	Montant approuvé (en UC)	de décaissement (%)
KOMADUGU-YOBE BASIN	APVD	Eau et assainissement	08/08/2014	12/31/2017	0,00	0,00
FIDELITY BANK LOC	APVD	Finance	07/17/2013	11/01/2020	52 497 480 12	53,33
BANK OF INDUSTRY - BO	APVD	Finance	05/26/2011	03/16/2021	69 996 640,16	0,00
NIGERIAN EXPORT IMPORT BANK - NEXIM	En cours	Finance	05/26/2011	03/18/2021	34 998 320,08	0,00
STANBIC IBTC BANK PLC	APVD	Finance	03/26/2014	01/15/2028	0,00	0,00
STANBIC IBTC BANK PLC	APVD	Finance	05/27/2014	01/15/2028	0,00	0,00
ZENITH BANK PLC - LOC III	APVD	Finance	03/26/2014	01/15/2025	87 495 800,20	100,00
ACCESS BANK NIGERIA LOC II	APVD	Finance	05/15/2014	10/10/2023	69 996 640,16	90,00
FILIALE FRB AU NIGERIA	En cours	Finance	12/12/2012	05/21/2022	53 378 509,28	100,00
LAPO MICROFINANCE BANK LTD.	APVD	Finance	10/01/2014	01/10/2020	0.00	0,00
PROJET ACCÈS & MOBILITE RURAL	En cours	Transport	07/18/2007	12/31/2015	35 270 000,00	82,03
PROGRAMME DE RÉFORME DU SECTEUR ECONOMIQUE ET DE L'ELECTRICITE	En cours	Electricité	10/28/2009	05/31/2015	100 000 000,0	67,00
PRG EN APPUI AU SECTEUR DE L'ELECTRICITE	APVD	Electricité	12/18/2013	01/19/2028	0,00	0,00
PRG EN APPUI AU SECTEUR DE L'ELECTRICITE	APVD	Electricité	12/18/2013	01/19/2028	0,00	0,00
OKIPP	APVD	Agriculture / secteur privé	02/26/2014	07/27/2013	0,00	0,00
INDORAMA FERTILIZER	En cours	Electricité /secteur privé	01/30/2013	11/19/2016	69 996 640,16	62,72
PROJET DE ROUTE A PEAGE DE LEKKI	En cours	Transport/secteur privé	06/18/2008	12/31/2023	34 652 322,44	100,00
ABN MICROFINANCE TA GRANT	En cours	Finance/ secteur privé	09/01/2009	12/31/2012	699 966,40	100,00
ZENITH BANK LOC II	En cours	Finance/ secteur privé	12/13/2006	12/31/2013	69 996 640,16	100,00
LIGNE DE CRÉDIT A ACCESS BANK PLC	En cours	Finance/ secteur privé	12/13/2006	12/31/2014	24 498 824,06	100,00
LIGNE DE CRÉDIT II A GUARANTY TUST BANK	En cours	Finance/ secteur privé	06/23/2010	01/31/2019	62 996 976,15	100,00
ZENITH EMERGENCY LIQUIDITY FACILITY	En cours	Finance/ secteur privé	07/22/2009	12/31/2015	34 998 320,08	100,00
MIC GRANT ASSET M*****	APVD	Agriculture	05/30/2014	11/28/2014	0,00	0,00
APPUI AU PROGRAMME DE TRANSFORMATION AGRICOLE - Prêt FAD	APVD	Agriculture	10/30/2013	06/30/2019	98 780 000,00	0,00
APPUI AU PROGRAMME DE TRANSFORMATION AGRICOLE - Don FAD	APVD	Agriculture	10/30/2013	06/30/2019	250 000,00	0,00
GOUVERNANCE ÉCONOMIQUE ET DU SECTEUR DES TRANSPORTS	En cours	Multi-Secteurs	02/27/2013	12/31/2015	209 989 920,48	50,00
FORMATION ET ENSEIGNEMENT PROFESSIONNELLE	En cours	Social	07/27/2005	12/31/2015	30 000 000,00	57,66
ASSISTANCE D'URGENCE CH *****	APVD	Social	07/21/2014	08/29/2014	0,00	0,00
ASSISTANCE D'URGENCE A EBOLA	APVD	Social	08/18/2014	02/28/2015	699 966,40	0,00
SOUS-PROG Eau et Assainissement en milieu rural (YOBE & OSUN)	En cours	Eau et assainissement	10/10/2007	12/31/2014	51 000 000,00	36,55
PROJET D'AMÉLIORATION DU SECTEUR DE L'EAU ET DE L'ASSAINIS EN MILIEU URBAN	En cours	Eau et assainissement	09/02/2009	04/30/2018	50 000 000,00	3,87
PROJET EXPANSION EAU & SANIT DE ZARIA	En cours	Eau et assainissement	02/08/2012	12/31/2017	63 920 000,00	0,85
REFORME SECTEUR DE L'EAU EN MILIEU URBAIN & PORT HARCOURT WSSP -BAD	APVD	Eau et assainissement	03/26/2014	08/31/2019	0,00	0,00
REFORME SECTEUR DE L'EAU EN MILIEU URBAIN & PORT HARCOURT WSSP - Prêt FAD	APVD	Eau et assainissement	03/26/2014	08/31/2019	0,00	0,00

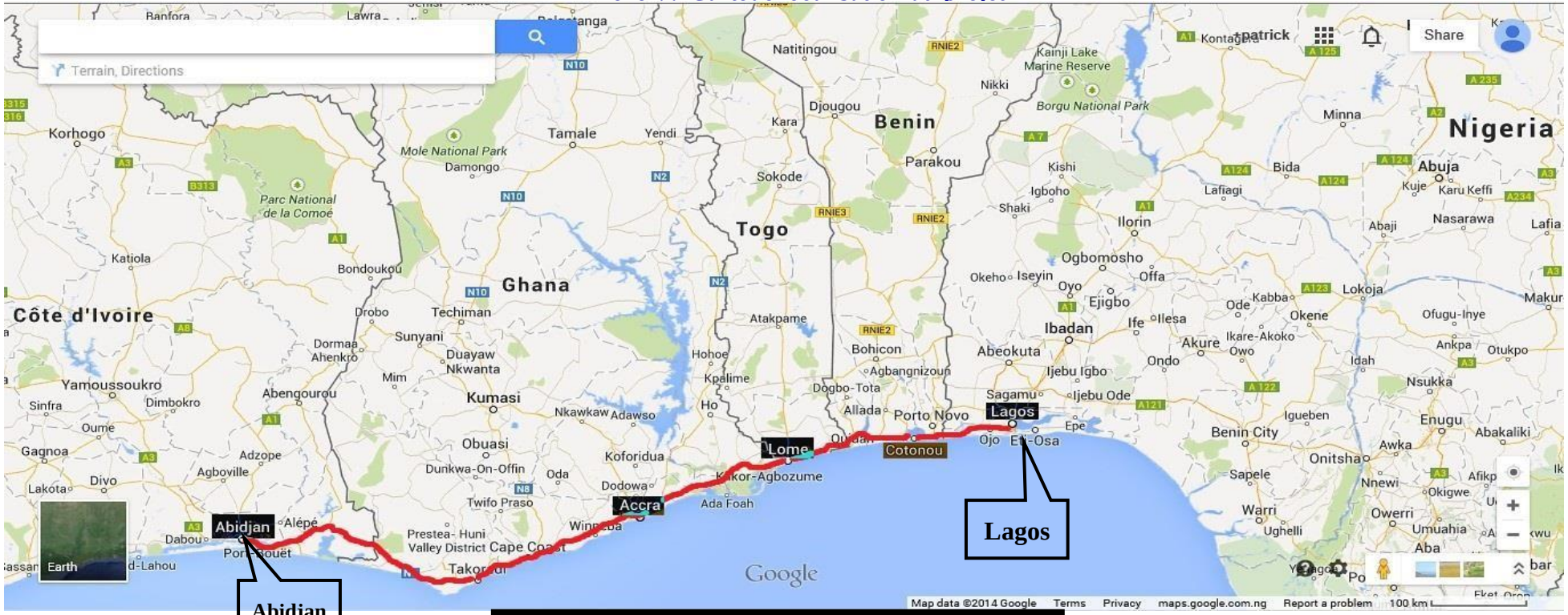
Annexe III: Projets connexes financés par la Banque et autres bailleurs, Mars 2015

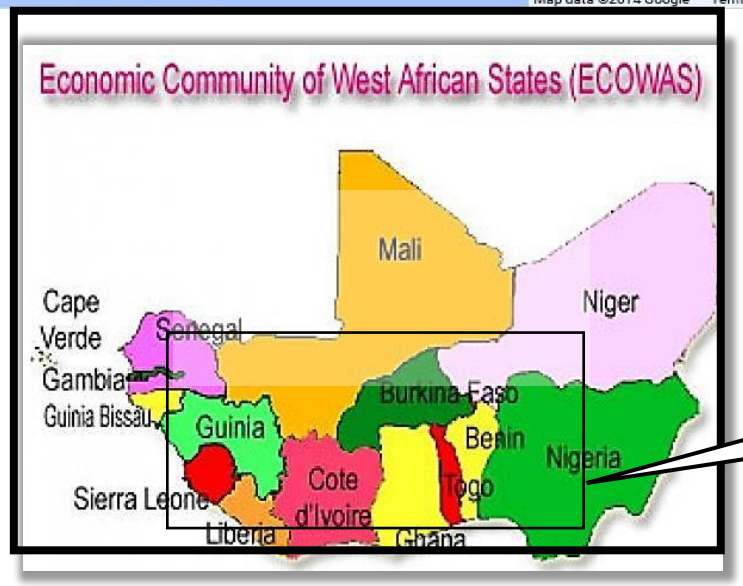
Section	Longueur (km)	Condition	Travaux proposés ou en cours	Agence de financement
COTE D'IVOIRE				
Abidjan - Grand Bassam	42.7	2 – voies, état acceptable	Construction d'une autoroute: élargissement de 2 à 6 voies de la route existante du rond-point Akwaba au centre équestre/ Gonzagueville / (11,2 km) plus nouveau tracé du centre équestre au pont de Moossou- Comoé: 17,45 km.	China Eximbank et GdCI
Grand Bassam - Samo	30	2 – voies, état acceptable	Etudes en cours pour transformer cette section en une autoroute. Les études devraient s'achever en Juin à 2015.	GdCI
Samo-Aboisso	36.4	2 – voies, état acceptable		
Aboisso-Noe	60.9	2 – voies, mauvais état	Réhabilitation des voies existantes, 2 voies, plus construction d'un nouveau pont à la frontière entre la Côte d'Ivoire et le Ghana	Banque mondiale
GHANA				
Elubo-Agona Junction	110	2x2 voies	En construction	Banque mondiale
Agona Junction - Takoradi	29.65	Route à 2 voies, état acceptable	Les études techniques de réhabilitation ont été réalisées.	DANIDA
Takoradi-Kasoa	193	2 Route à 2 voies, état acceptable	Études de préfaisabilité pour le PPP terminées. Reste à mener les études de faisabilité.	Banque mondiale
Kasoa -Mallam	19	Route à 3voies, bon état		
Mallam -Tetteh Quarshie (G.Bush highway)	14	3x2 voies, récemment réhabilitée	Achevé	MCC
Autoroute Accra - Tema	19	Chaussée 2x2 voies, état acceptable	Discussions en cours pour un éventuel accord de PPP pour développer une chaussée en 2x3 voies	PPP
Tema roundabout		Rond-point inadapté	Les études techniques débuteront en avril 2015 pour construction d'un échangeur. Le financement de la construction de l'échangeur est encore en discussion	JICA
Tema-Akatsi	115	2 voies, bon état	Achevé	KfW
Akatsi-Aflao and Akatsi-Akanu	58.8	Route à 2 voies, bon état	Achevé	BAD
TOGO				
Aflao – Rond-point du Port	9.2	4 voies, bon état	Achevé	BID, BOAD, BIDC
Port roundabout-Avepozo	10.3	4 voies, état acceptable	Les études en cours pour transformer cette section en une autoroute. Les études devraient s'achever en juin 2015.	BAD et BEI
Avepozo- Aneho	28	2 voies, état acceptable	Elargissement à 4 voies dont les travaux devraient être financés par la BAD et l'UE dans le cadre d'un nouveau projet	BAD ET UE
Aneho-Sanvee Condji	7.76	2 voies, bon état	Achevé	Banque mondiale
BENIN				
Hillacondji - Ouidah	58.75	2 voies, état acceptable	En cours de réhabilitation	BAD
Ouidah-Pahou	17.75	4 voies, état acceptable	En cours de reconstruction	BAD
Pahou-Godomey	10.3	4 voies, état acceptable	Travaux en cours pour transformer cette section en une autoroute.	Banque mondiale
Godomey-Abomey/Calavi	16.5		Travaux achevés	UE
NIGERIA				
Seme-Badagry	23	4 voies, état acceptable		
Rond-point Badagry -Eric Moore (Lagos)	59		Travaux en cours, (en phases), comprend BRT et Metro Rail	Gouvernement de l'Etat de Lagos

Annexe IV: Part d'élément de coût par source

	COMPONENT NAME		Funding Source								Total UA million
			ADF						IPPF	ECOWAS	
			Benin	Cote d'Ivoire	Ghana	Nigeria	Togo	RPG			
1	Etude de faisabilité et Etude d'impacts environnement et social (EIES) et Avant-projet détaillé		0,78	0,78	0,78	0,78	0,78	1,79	-	-	**5,69**
2			0,22	0,22	0,22	0,22	0,22	-	--	--	**1,08**
3	Etude de développement spatial du Corridor		-	-	-	-	-	-	1.03	-	**1.03**
4	Facilitation du commerce et du transport		-	-	-	-	-		0.71	-	**0.71**
5	Autorité de gestion du corridor – Etude initiale, mise en place, opérations	Coûts	-	-	-	-	-	0.18	0.18	-	**0.36**
		Etude initiale, mise en place, opérationnels	-	-	-	-	-	0.73			**0.73**
6	Service d'assistance technique à la CEDEAO et aux Etats membres		-	-	-	-	-	0.91	-	0.16	**1.07**
7	Audits de sécurité routière		-	-	-	-	-	0.33	-	-	**0.33**
8	Audits financiers		-	-	-	-	-	0.06	-	-	**0.06**
	COÛT TOTAL DE L'ÉTUDE (plus imprévus)		**1.00**	**1.00**	**1.00**	**1.00**	**1.00**	**4.00**	**1.92**	**0.16**	**11.08**

Annexe V: Carte de localisation du projet





ZONE INDICATIVE DU PROJET