

Processus de Formulation du Plan Directeur

Phase 1: Collecte de données et Analyse de la situation actuelle

- Séminaire de lancement au Ghana
- Réunion de suivi de la Commission de l'UEMOA
- Réunions du CTCS-National
- Réunion du T/C au Ghana

Phase 2: Examen de scénarios alternatifs pour les stratégies de développement sous-régional et les plans de développement de chaque pays

Stage d'étude au Japon

- Réunions du CTCS-National
- Réunion du T/C
- Réunion du S/C

Phase 3: Formulation des stratégies de développement sous-régionales et des plans de développement du corridor de chaque pays

- Réunions du CTCS-National
- Réunion du T/C
- Réunion du CTCS-Régional (Ouagadougou)
- Réunions des parties prenantes
- Réunions du CTCS-National
- Réunion du T/C
- Réunion de suivi de la Commission de l'UEMOA
- Réunion du S/C
- Réunion du CTCS-Régional (Lomé)
- Comité de Pilotage Conjoint (Abidjan)
- Séminaire international (Abidjan)
- Séminaire final (Accra)



Réunion de suivi de la Commission de l'UEMOA



Réunion des parties prenantes au Burkina Faso



Réunion du Comité de Pilotage Conjoint à Abidjan



Séminaire de lancement au Ghana



Réunion des parties prenantes au Togo



Réunion du Comité de Pilotage au Ghana



Réunion du Comité Technique Conjoint de Suivi au niveau national en Côte d'Ivoire



Visite du marché de gros à Nagano, Japon, à l'occasion du voyage d'étude au Japon



Réunion du Comité Technique Conjoint de Suivi au niveau régional à Lomé

La structure de gestion du projet comporte deux lignes.

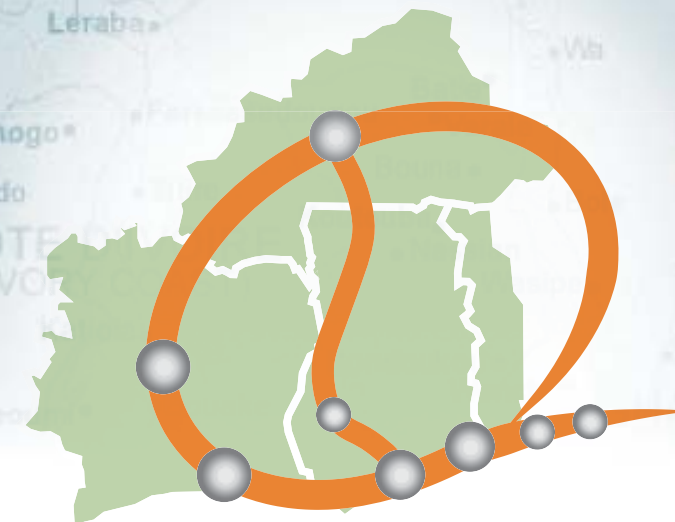
L'une concerne le Burkina Faso, la Côte d'Ivoire et le Togo sous la direction du Département de l'Aménagement du Territoire Communautaire et des Transports (DATC), la Commission de l'UEMOA. L'autre concerne le Ghana sous la direction de la Commission de Planification du Développement National (NDPC) du Ghana et du Ministère des Routes et Autoroutes du Ghana (MRH).

**Projet de coopération technique
Financé par l'Agence Japonaise de Coopération Internationale (JICA)**

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



Agence Japonaise de Coopération Internationale



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

Burkina Faso
Côte d'Ivoire
Ghana
Togo
Commission de l'UEMOA



WORLD
PRIORITIES
FOR
AFRICA

Qu'est-ce que le Plan Directeur du CACAO ?

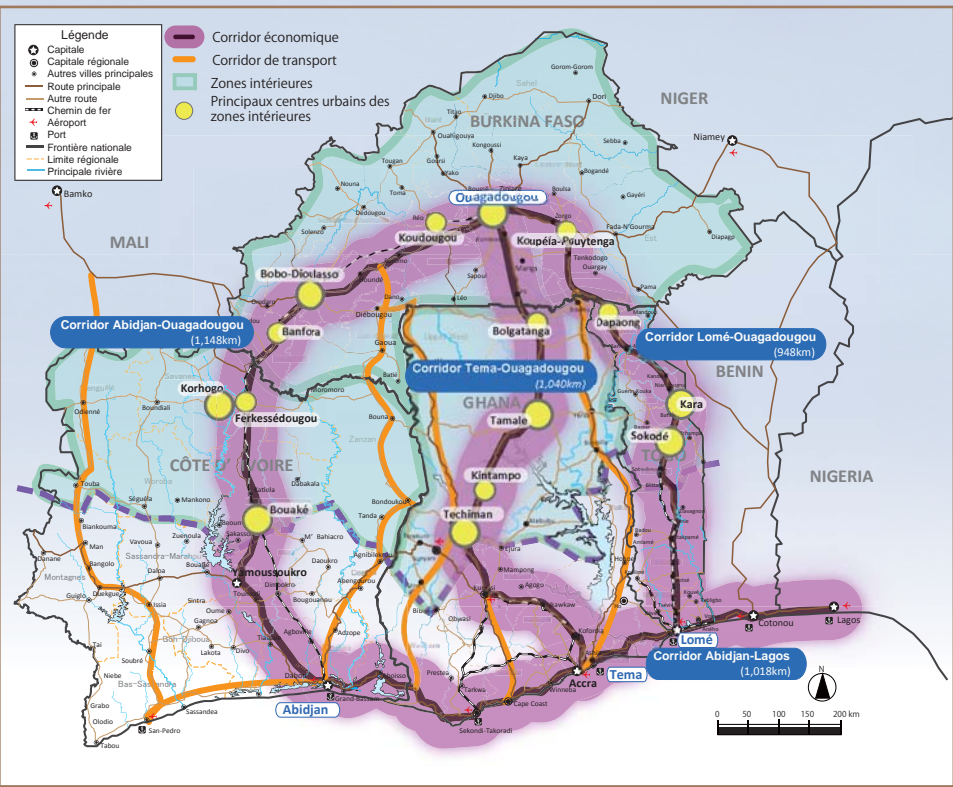
Plan Directeur du CACAO

Le Plan Directeur du CACAO concerne le développement sous-régional reliant quatre pays par les « Corridors de l'Anneau de Croissance en Afrique de l'Ouest ». Il s'appuie sur l'intégration économique sous-régionale pour le développement des secteurs économiques ciblant les marchés sous-régionaux. Il s'agit d'un plan directeur stratégique composé de deux niveaux de stratégies et de plans de développement de corridors comme suit :

- Stratégies de développement sous-régional
- Stratégies et plans nationaux de développement de corridors

Arrière-plan

Le projet de plan directeur du CACAO a été mis en œuvre de juin 2015 à mars 2018, sur la base des requêtes présentées au gouvernement japonais par la Commission de l'UEMOA (Union Economique et Monétaire Africaine) et du gouvernement du Ghana.



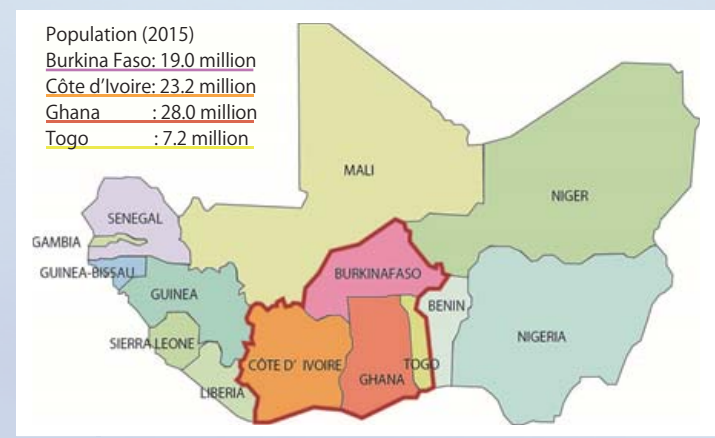
Années cibles



Pays du CACAO

Burkina Faso, Côte d'Ivoire, Ghana et Togo

Ces quatre pays sont appelés pays du CACAO ou sous-région CACAO.



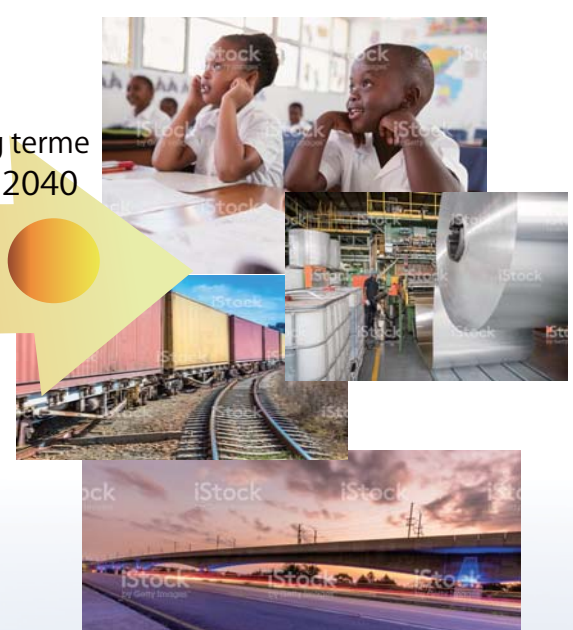
Principaux corridors cibles du Plan Directeur

Le Plan Directeur du CACAO couvre non seulement les quatre principaux corridors suivants de l'Anneau de Croissance en Afrique de l'Ouest, mais aussi d'autres corridors :

- Corridor Abidjan-Ouagadougou
- Corridor Tema-Ouagadougou
- Corridor Lomé-Ouagadougou
- Corridor Abidjan-Lagos

Vision future de la sous-région CACAO

Un développement inclusif et durable sera réalisé en développant les secteurs économiques compétitifs et en attirant les investissements grâce à l'intégration sous-régionale économique et spatiale.



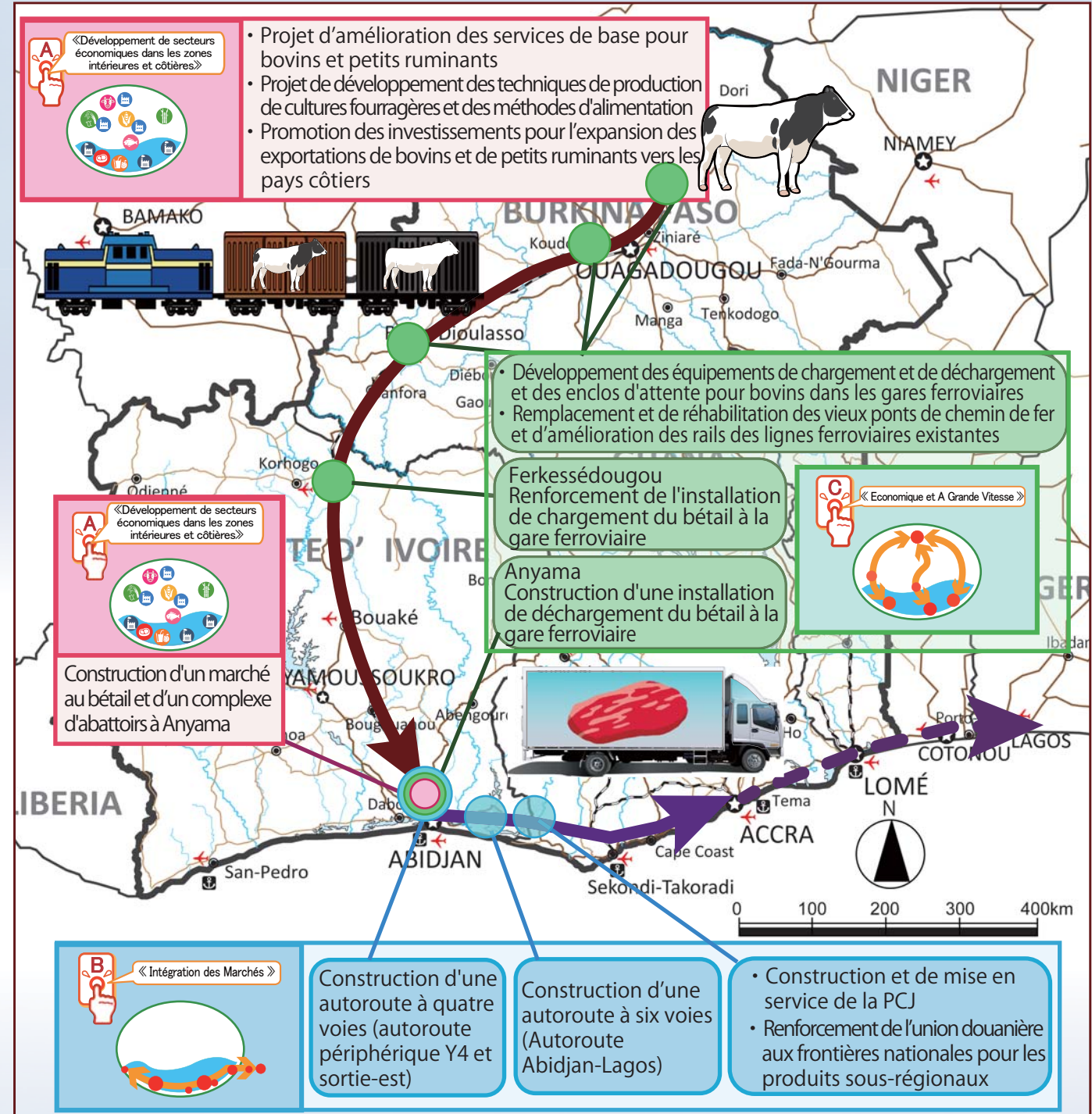
Développement de Chaînes de Valeur dans la Sous-région

Cas de la chaîne de valeur du bétail et des bovins traversant les frontières nationales

En Afrique de l'Ouest, les principales zones de production de bovins et de petits ruminants sont les pays de l'hinterland tels que le Burkina Faso, le Niger et le Mali. Ces éleveurs traditionnels sont transhumants entre ces pays de l'hinterland et les pays côtiers. Cependant, ce système de production de bétail ne peut pas fournir un volume suffisant d'animaux pour satisfaire la demande croissante de viande dans la zone côtière. En conséquence, les pays côtiers ont importé un volume croissant de viande de l'étranger, comme indiqué dans le tableau ci-dessous. Dans ce contexte, il est recommandé que les pays de l'hinterland développent une chaîne de valeur moderne pour le bétail traversant les frontières nationales en utilisant les aliments pour animaux et le chemin de fer. Les projets prioritaires à cet effet sont illustrés dans la figure ci-dessous, tandis qu'ils devraient s'efforcer à développer leurs propres abattoirs et chaînes de froid modernes pour fournir de la viande fraîche aux zones côtières.

Importation de la viande en 2013 selon les pays (poids net en tonnes/valeur commerciale en USD)

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

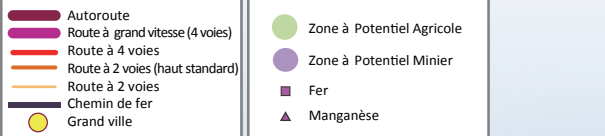
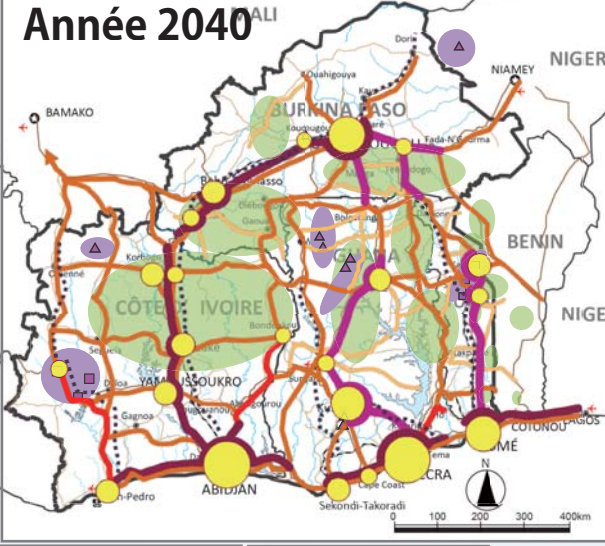
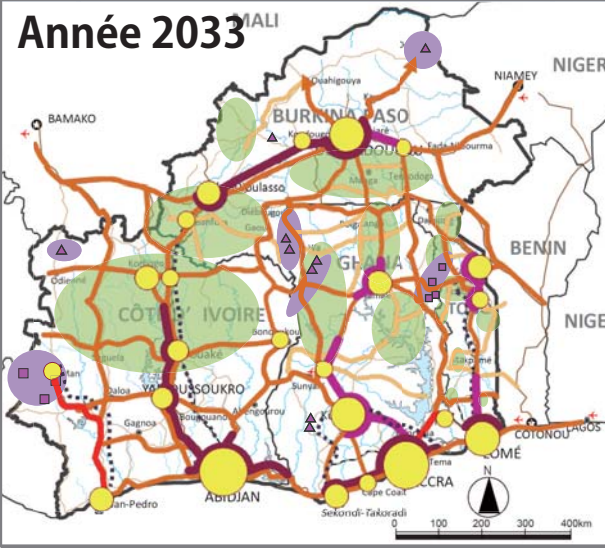
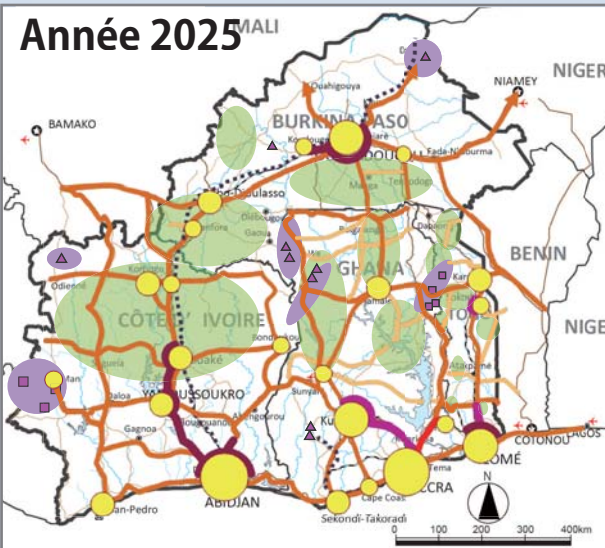


*Le « WAGRIC » est l'abréviation anglaise (West Africa Growth Ring Corridors) pour le Projet du Plan Directeur de l'Aménagement des Corridors pour l'Anneau de Croissance en Afrique de l'Ouest. Le « CACAO » est l'abréviation française (Corridors de l'Anneau de Croissance en Afrique de l'Ouest) pour le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

Plans de Développement du Corridor de Chaque pays

Développement progressif des corridors

Les plans de développement des corridors sont composés des stratégies et des projets prioritaires pour les différents secteurs économiques et secteurs d'infrastructures. Plus de 350 projets prioritaires sont identifiés pour la mise en oeuvre des principales stratégies conformément au scénario de croissance retenu. Le plan de mise en oeuvre de chacun des pays est élaboré pour le développement des corridors par étapes et couvrant les trois phases (à court terme : 2018 – 2025, à moyen terme : 2026 – 2033 et à long terme : 2034 – 2040).



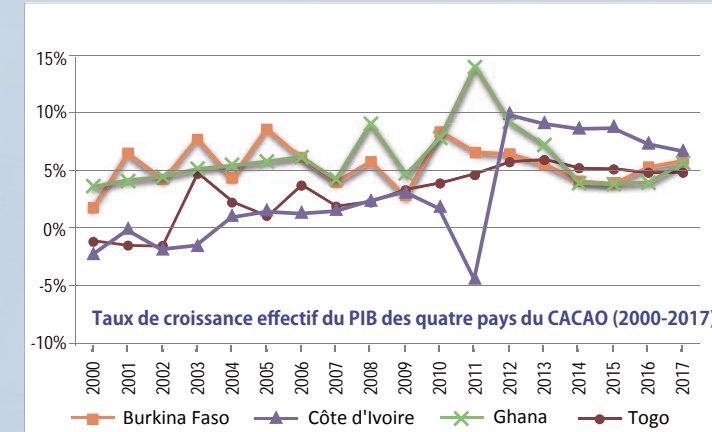
Points clés pour les plans de développement de corridors

- Burkina Faso**
 - Amélioration d'accès routier aux zones agricoles à potentiel à travers l'amélioration des routes est-ouest depuis les corridors de transport nord-sud
 - Développement des infrastructures d'irrigation pour intensifier le développement agricole
 - Développement des ports secs multimodaux pour combiner le transport ferroviaire et celui par les camions à Ouagadougou et Bobo-Dioulasso
 - Développement par étapes d'une autoroute sur le corridor Abidjan-Ouagadougou et des routes à quatre voies à grande vitesse sur les corridors nord-sud vers Tema et Lomé
- Côte d'Ivoire**
 - Promotion d'investissements dans les secteurs économiques des zones intérieures, en particulier en matière d'agriculture et de d'agro-industrie
 - Amélioration d'accès routier aux zones agricoles à potentiel dans les zones intérieures
 - En outre de l'autoroute existante vers l'est via Grand Bassam, une autoroute devrait être construite depuis le nord-est du Grand Abidjan vers l'est jusqu'à Bonoua pour relier en sécurité le Grand Abidjan et le corridor côtier de Grand Abidjan et Lagos
 - Extension de l'autoroute du corridor nord-sud depuis Yamoussoukro vers le nord
- Ghana**
 - Renforcement d'accès à la route est-ouest depuis le corridor central
 - Développement de villes telles que Tamale qui doivent jouer non seulement le rôle de centre de services pour le développement agricole, mais aussi celui du centre du secteur manufacturier
 - Développement sélectif par priorité de l'autoroute du corridor Abidjan-Lagos pour créer une bande côtière industrielle et urbaine
 - Elaboration du plan directeur du transport urbain du Grand Accra en prenant en considération la construction d'une route d'accès au nouveau terminal de conteneurs du Port de Tema et la manière dont l'autoroute du corridor Abidjan-Lagos devra être intégrée dans le Grand Accra
 - Restauration du transport par voie navigable du Lac Volta par le développant du chemin de fer entre Tema et Akosombo, et la réhabilitation de pipelines
 - Développement de chemins de fer de longue distance à moyen et long terme
 - Accélération de la mise à niveau de la route ou de l'autoroute à quatre voies répondant aux normes élevées entre Accra et Kumasi, et la prolonger vers le nord au-delà de Kumasi
- Togo**
 - Développement de l'agropole d'Oti, de celle de Kara et de celle de Mono devra commencer par la construction de routes d'accès depuis la route du corridor Lomé – Ouagadougou vers ces agropoles
 - Construction de l'autoroute du corridor Abidjan-Lagos devra commencer par le tronçon est – ouest dans le Grand Lomé afin de renforcer la fonction de transport de marchandises dans les environs du Port de Lomé
 - Mise à niveau des routes existantes du corridor Lomé-Ouagadougou en autoroute à quatre voies
 - Développement du chemin de fer nord-sud en mettant à profit les opportunités d'extension de la mine de fer de Bandjeli

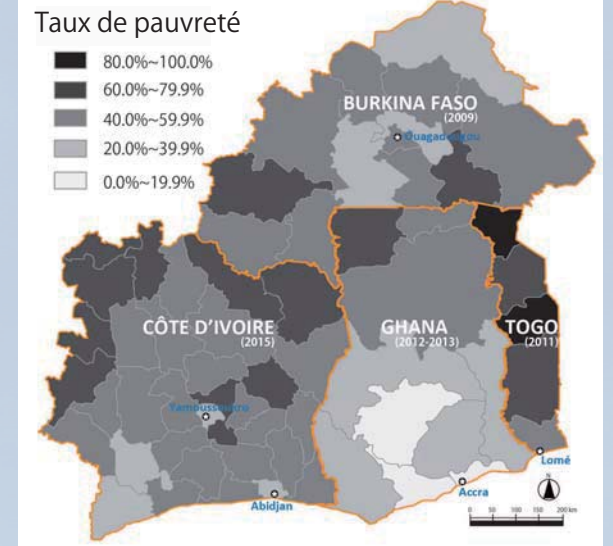
Situation actuelle de la sous-région CACAO

Une forte croissance économique dans les pays du CACAO mais une disparité régionale toujours élevée

Malgré une croissance économique soutenue, stimulée par la production et l'exportation de produits primaires, les économies de ces pays demeurent encore sous-développées. Les disparités régionales sont également profondes avec un taux de pauvreté plus élevé dans les zones intérieures des pays côtiers et hors de Ouagadougou au Burkina Faso.

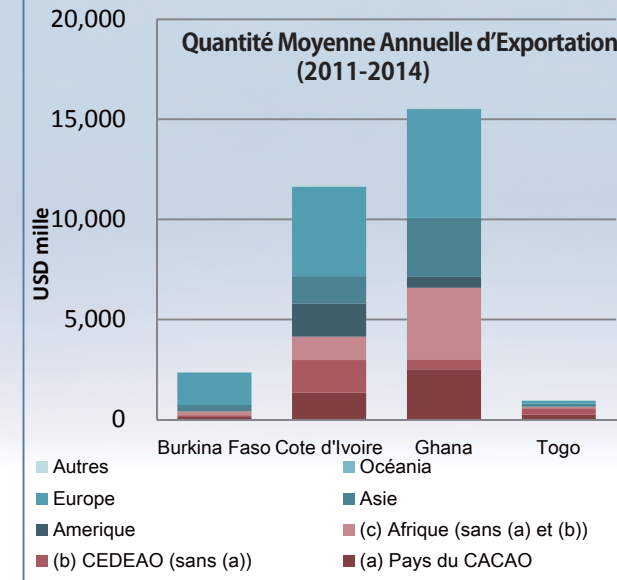


Note: Les données sont des valeurs prévisionnelles à partir de 2015 pour le Ghana et à partir de 2014 pour les trois autres pays. Source: Fonds monétaire international (FMI), Base de données des Perspectives de l'économie mondiale (avril 2017).

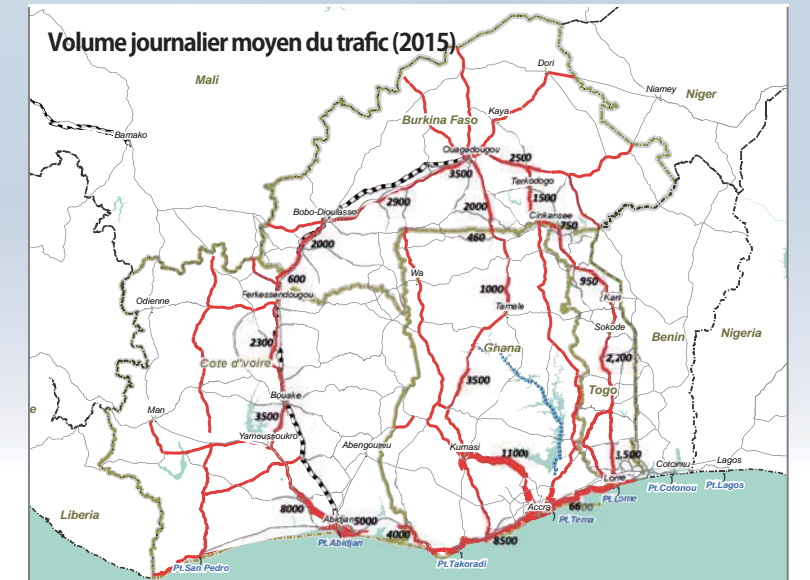


Commerce interrégional limités et volume de trafic limités dans les pays du CACAO

Le plus grand partenaire commercial des pays du CACAO est l'Europe, et le montant des échanges commerciaux entre les quatre pays du CACAO est relativement faible. Le volume de trafic dans ces quatre pays est également limité et concentré sur les zones côtières.



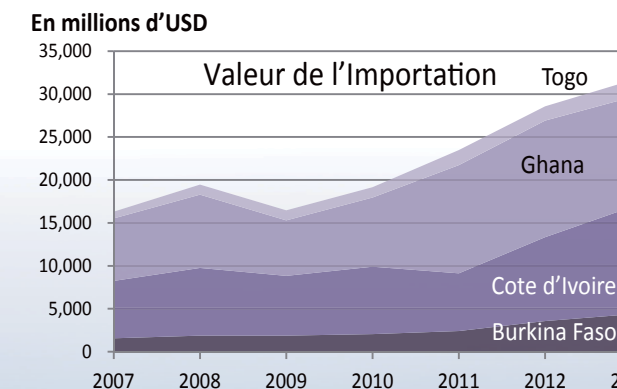
Source: Equipe d'Etude JICA basée sur la Direction des Statistiques Commerciales de la FMI



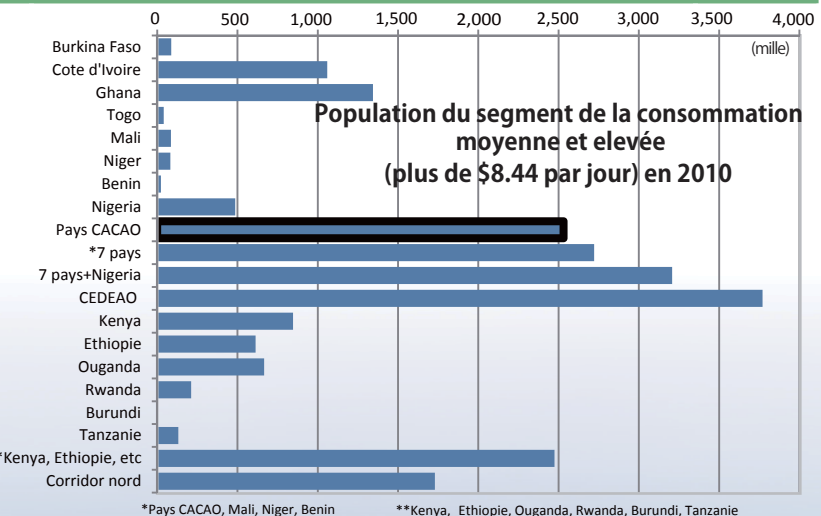
Source: Equipe d'Etude de la JICA, sur la base du suivi du volume de trafic menée en 2015

Augmentation du montant des importations et de la population à revenu moyen dans les pays du CACAO

Le montant des importations des pays du CACAO a plus que doublé dans la dernière décennie. Le segment de leur population susceptible de dépenser plus de 8,44 \$ par jour s'élève à 2,5 millions en 2010.



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

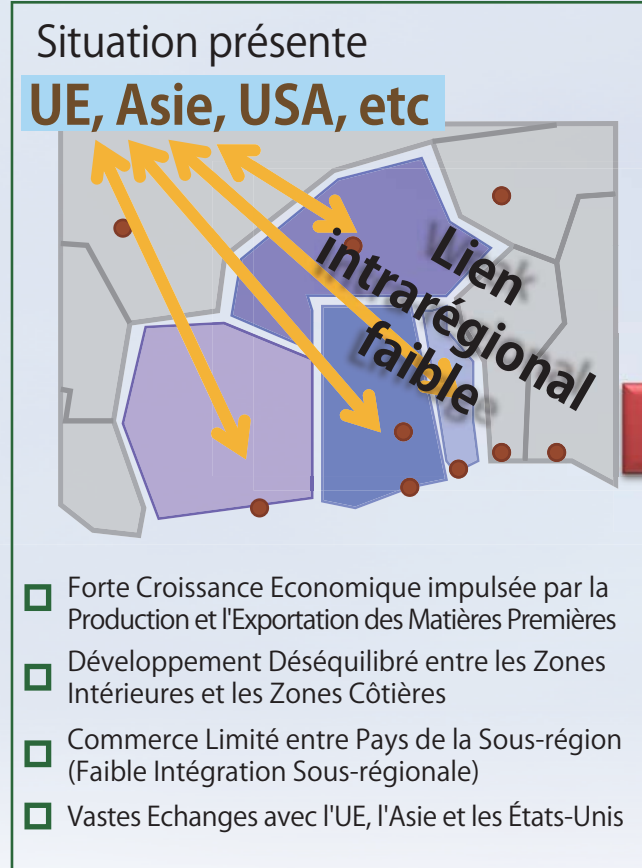


Source: Base de données de consommation mondiale (Estimations de la Banque mondiale basées sur des enquêtes nationales sur la consommation ou les dépenses des ménages)

3 Stratégies de Développement Sous-régional

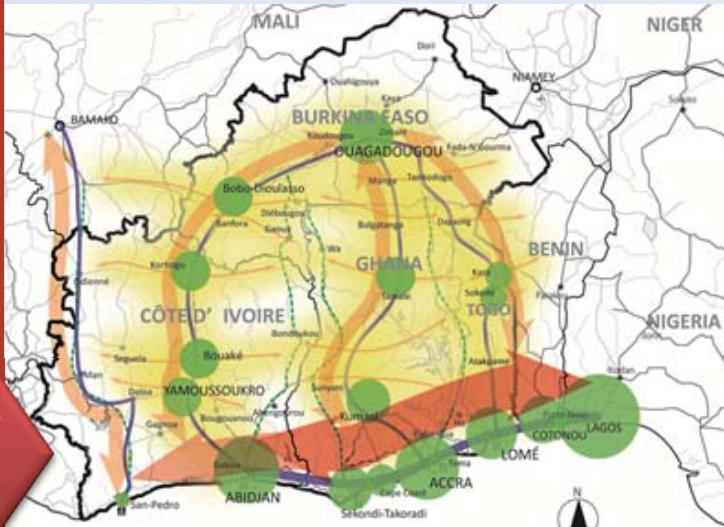
Scénario de Croissance pour la Sous-région du CACAO

Le Plan Directeur du CACAO vise à transformer les structures économiques et spatiales des pays du CACAO en s'engageant dans le scénario de croissance choisi.



Scénario de Croissance Choisi

Le scénario de croissance retenu est de chercher "Développement de corridors axé sur le marché sous-régional" par le renforcement de l'intégration économique et la promotion des économies ciblant les marchés sous-régionaux.



Le scénario de croissance choisi présente les quatre caractéristiques suivantes:

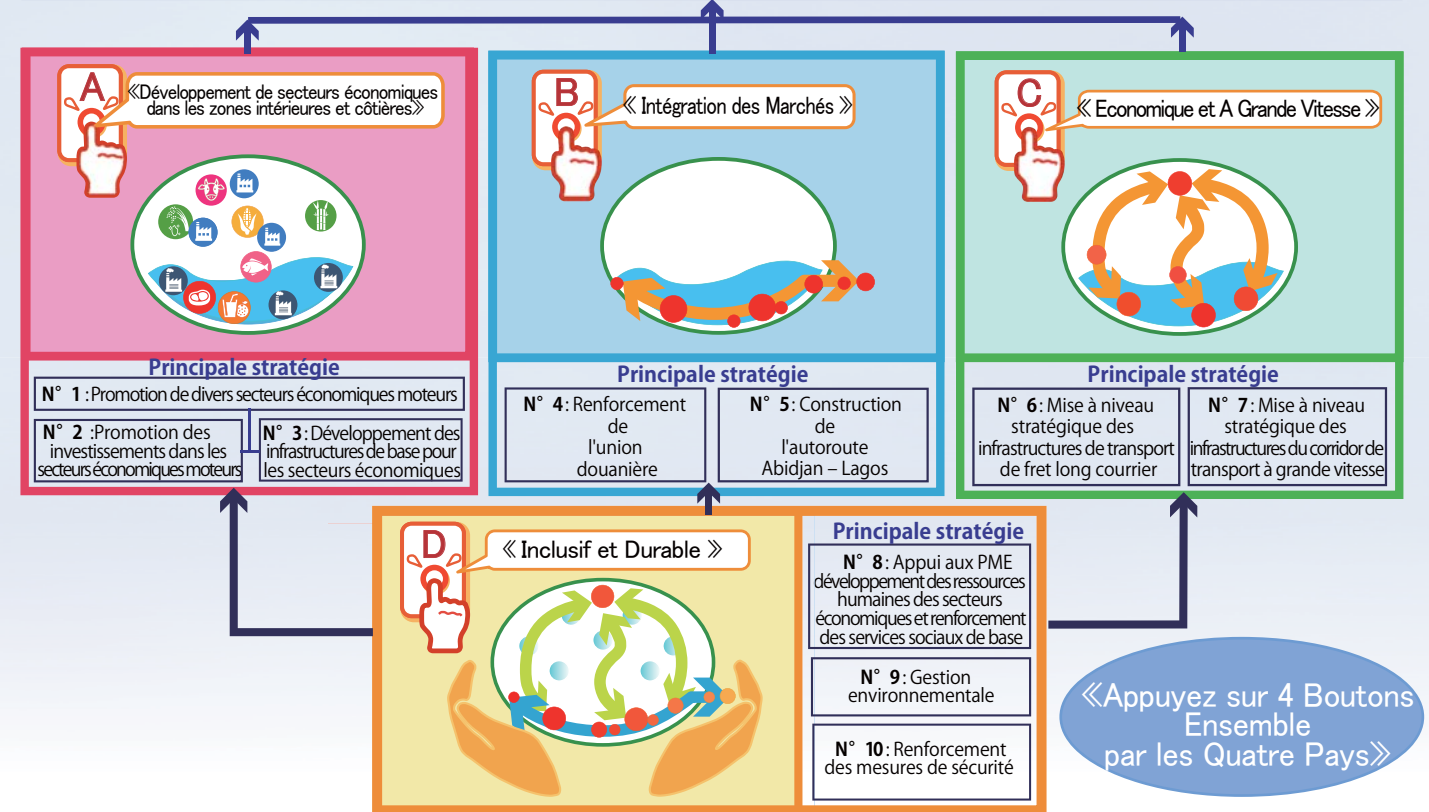
- Développement de secteurs économiques ciblant les marchés sous-régionaux ainsi que la production de produits primaires → Bouton A
- Intégration et Expansion des Marchés Sous-régionaux → Bouton B
- Renforcement de la Connectivité Nord-Sud → Bouton C
- Sécurisation du Développement Inclusif et Durable → Bouton D

Quatre boutons et dix principales stratégies

Dix stratégies principales sont formulées afin de mettre en oeuvre le scénario de croissance choisi. Ces principales stratégies sont classées en quatre groupes (quatre boutons des actions nécessaires):

- [Bouton A]** Promouvoir et encourager les secteurs économiques orientés vers les marchés de la sous-région en mettant à profit les potentialités des secteurs économiques et en ciblant les marchés de la sous-région.
- [Bouton B]** Agrandir la taille des marchés côtiers par le renforcement de la mise en oeuvre de l'union douanière et la promotion du développement des secteurs économiques.
- [Bouton C]** Établir un système de transport à moindre coût et à grande vitesse pour relier les zones de production intérieures aux zones de marchés côtiers pour améliorer la compétitivité des secteurs économiques des zones intérieures et pour étendre les zones à potentiel dans lesquelles des entreprises à forte valeur ajoutée peuvent s'installer.
- [Bouton D]** Sécurisation d'un développement inclusif et durable: En accordant une attention aux aspects sociaux, environnementaux et sécuritaires du développement des corridors.

Objectif : réaliser un développement économique équilibré entre les zones côtières et intérieures de la sous-région CACAO



Pourquoi les marchés de la sous-région ?

Agrandissement de tailles de marchés par le renforcement de l'union douanière

Le corridor Abidjan - Lagos est composé d'énormes centres urbains avec les populations urbaines dotées du pouvoir d'achat. Par le renforcement de la mise en oeuvre de l'union douanière, il est possible d'accroître la taille de marchés comme suit :

- Côte d'Ivoire: 5,6 fois supérieure
- Ghana: 5,1 fois supérieure
- Togo: 14,9 fois supérieure

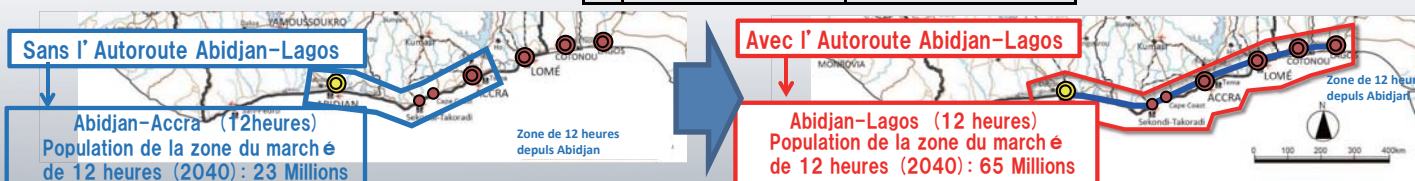
En outre, par le renforcement de la mise en oeuvre de l'union douanière et le développement de l'autoroute côtière Abidjan - Lagos, un marché de consommateurs intégré de 65 millions de populations urbaines pourrait apparaître en 2040.

	Grandes villes le long du corridor Abidjan-Lagos	Pop. par ville 2015 (mille)	Pop. urbaine par pays 2015 (mille)
CI	San-Pédro	172	5.176
CI	Grand Abidjan	5.004	
GN	Sekondi-Takoradi	756	5.716
GN	Cape Coast	210	
GN	Grand Accra	4.750	
TG	Grand Lomé	1.950	1.950
BN	Grand Cotonou	1.542	
BN	Port Nouvo	809	2.351
NG	Grand Lagos et villes environnantes	13.777	13.777
Total		28.970	

Cote d'Ivoire: 5.6 fois supérieure

Ghana: 5.1 fois supérieure

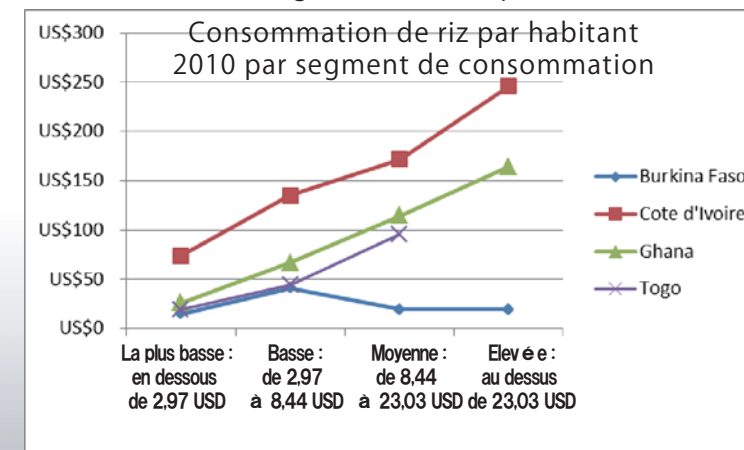
Togo: 14.9 fois supérieure



Secteurs économiques ciblant les marchés de la sous-région : cas du riz

Les produits d'un montant approximatif de 4.900 millions USD importés par les pays du CACAO peuvent être produits dans les pays du CACAO y compris le riz.

La valeur du riz consommé dans la sous-région du CACAO est estimée à 4 milliards USD/an en 2015. Ce montant est considéré à devenir 3 à 4 fois supérieur en 2040. La taille du marché de consommation du riz atteindra 15 milliards USD en 2040 à travers l'intégration économique.



Le montant de 15 milliards USD (la valeur du riz consommé en 2040) est équivalent à la valeur totale de l'or et de fèves de cacao exportés par les pays du CACAO pendant la période de 2015 à 2016.

