NCO
NOTE DE COMMUNICATION PUBLIQUE D'OPERATION

REPUBLIQUE DE COTE D'IVOIRE

Réhabilitation de la route Bouaké-Ferkessédougou et interventions prioritaires d'entretien du réseau routier

SOMMAIRE

I - LE SECTEUR ET LES ENJEUX **3**
1.1 - LES ENJEUX DU SECTEUR ROUTIER EN CÔTE D'IVOIRE ET DANS LA SOUS-RÉGION 3
1.2 - POLITIQUE DU GOUVERNEMENT 4
1.3 - IMPORTANCE POUR LE PAYS 5
1.4 - CONTRIBUTION AUX AXES STRATÉGIQUES D EL'AIDE FRANÇAISE ET ED L'AFD 5
II - LE PROJET **6**
2.1 - OBJECTIFS 6
2.2 - CONTENU DU PROJET 6
2.3 - INTERVENANTS ET MODE OPÉRATOIRE 7
2.4 - COÛT ET PLAN DE FINANCEMENT 8
III - RÉALISATIONS, RÉSULTATS ET IMPACTS ATTENDUS DU PROJET **8**
3.1 - CONTRIBUTION DU PROJET AUX ENJEUX DU DÉVELOPPEMENT DURABLE 8
3.2 - COHÉRENCE AVEC LA STRATÉGIE CLIMAT 10
3.3 - RISQUES ENVIRONNEMENTAUX ET SOCIAUX 11
3.4 - RISQUE CLIMATIQUE 11
IV - SUIVI-ÉVALUATION ET INDICATEURS **11**
4.1.1 - Dispositif de suivi-évaluation *11*
4.1.2 - Indicateurs de redevabilité de l'AFD *12*

I - LE SECTEUR ET LES ENJEUX

1.1 - Les enjeux du secteur routier en Côte d'Ivoire et dans la sous-région

Le réseau routier, une infrastructure clé pour le développement économique de la Côte d'Ivoire. Outre son rôle primordial - assurer la connectivité entre les villes et provinces du pays - le réseau routier ivoirien est un maillon essentiel pour le transport des principaux produits d'exportation que sont le cacao, la noix de cajou et le coton. Il permet également d'approvisionner l'intérieur du territoire et les pays de l'hinterland en produits importés de l'extérieur (pétrole, ciment, riz, engrais…). Les routes ivoiriennes captent une part importante des marchandises qui transitent par les ports d'Abidjan[1] et de San Pedro. Le transport de passagers se fait essentiellement par la route. Il existe une ligne de chemin de fer qui traverse le pays du nord au sud et qui est exploitée depuis 1994 par un concessionnaire privé. Essentiellement dédiée au trafic fret, son exploitation est entravée par la vétusté des infrastructures et du matériel roulant[2].

Un réseau très étendu mais largement dégradé. L'ensemble du réseau routier de la Côte d'Ivoire totalise 186 000 km, soit 40% du réseau de l'UEMOA. En dehors des 100 000 km de pistes secondaires rurales, il existe 82 000 km de réseau interurbain classé (dont seulement 6 500 km revêtus) et 4 000 km de voiries urbaines (la moitié à Abidjan).
Ce réseau, autrefois l'un des atouts du pays, est aujourd'hui considérablement dégradé. Environ 90% du linéaire a dépassé sa durée de vie théorique. Cette situation résulte d'une décennie de sous-investissement, au début des années 2000, avec des conséquences majeures aussi bien au niveau économique que social : augmentation des coûts de transport, réduction des échanges entre les différentes régions du pays et appauvrissement des populations rurales. Un important programme de réhabilitation et d'extension du réseau routier est en cours depuis la sortie de crise. Plusieurs axes ont été renforcés mais d'importants besoins demeurent, notamment sur l'axe Nord-Sud reliant Abidjan à la frontière du Burkina Faso et du Mali et l'axe Est-Ouest reliant Abidjan à San Pedro par la côte.

Des besoins d'investissements importants. En sortie de crise, les besoins de renforcement du réseau étaient estimés à plus de 2 milliards d'euros pour remettre en état 33 000 km de routes jugées prioritaires (soit les trois quarts du réseau revêtu et environ un tiers du réseau classé non revêtu). Dans le Plan National de Développement, le besoin annuel d'investissement est évalué à 300 M€ pour les réhabilitations lourdes et 900 M€ pour le bitumage de nouveaux itinéraires. C'est le Ministère des Infrastructures Economiques (MIE) qui est en charge de la politique d'aménagements routiers et de la mise en œuvre des projets correspondants. Il exerce, au côté du Ministère de l'Economie et des Finances (MEF), la tutelle technique de l'Agence de gestion des routes (Agéroute), société d'Etat créée en 2001 par transfert de la Direction des Routes et Voiries. L'Agéroute agit en qualité de Maître d'Ouvrage Délégué (MOD) du MIE pour « la programmation, la passation des marchés, le suivi des travaux, la surveillance du réseau et la constitution et l'exploitation des banques de données routières ». Elle est financée par le produit de ses prestations et des dotations de l'Etat.

---

1 L'activité 2015 du Port Autonome d'Abidjan totalise 22 M tonnes (dont 33% produits pétroliers, 13% de produits agricoles exportés (cacao, noix de cajou et coton principalement) et 13% de clinker/gypse/laitiers importés. Le trafic en transit totalise près de 2,3 M tonnes dont 61% avec le Burkina et 36% (1,42 M tonnes) avec le Mali (0,84 M tonnes).
2 La ligne ferroviaire Abidjan-Ouaga a transporté 0,8 M tonnes de fret et 170 000 voyageurs en 2015.

Assurer la durabilité des investissements : entretien du réseau et lutte contre les surcharges. Le montant des dépenses nécessaires d'entretien du réseau est évalué entre 150 et 200 M€ par an. Leur financement relève du Fonds d'Entretien Routier (FER), société d'Etat sous double tutelle du Ministère de l'Economie et des Finances et du Ministère des Infrastructures Economiques qui exploite par ailleurs les péages de l'autoroute du Nord.

Les ressources récurrentes du FER proviennent essentiellement de redevances prélevées sur la vente des produits pétroliers à usage routier (106 M€ en 2016) et de droits de péage sur le réseau routier (15 M€ en 2016). Ces recettes sont toutefois insuffisantes pour financer les travaux de maintenance requis annuellement et des travaux « exceptionnels »[3] effectués à la demande du gouvernement. L'augmentation progressive des recettes pérennes du FER constitue un engagement particulier au titre des conventions du 1er et 2ème C2D routier. Le FER est aussi l'entité responsable de la mise en œuvre de la lutte contre les surcharges des camions.

Un enjeu significatif de sécurité routière. Entre 2012 et 2015, la Côte d'Ivoire a enregistré en moyenne 9 000 accidents par an occasionnant 800 tués et 14 000 blessés. Ces chiffres sont, en valeur absolue, en progression sensible par rapport à la période précédente. L'élaboration de la politique de sécurité routière et sa mise en œuvre, en coordination avec les autres entités concernées, relèvent de l'Office de Sécurité Routière (OSER), établissement public à caractère administratif placé sous la double tutelle du Ministère des Transports et du Ministère de l'Economie et des Finances.

1.2 - Politique du gouvernement

Une politique ambitieuse d'investissements routiers. Le renforcement du réseau routier s'inscrit dans l'axe 4 du Plan National de Développement 2016-2020 : développement d'infrastructures harmonieusement réparties sur le territoire national et préservation de l'environnement. Ce document vise plus spécifiquement un renforcement du réseau routier existant sur 3 750 km par an et une extension du réseau routier de 2 850 km par an. L'entretien courant et périodique du réseau fait également partie des préoccupations du PND.

En 2016, le gouvernement a élaboré une nouvelle stratégie routière afin de décliner les objectifs du PND. Cette stratégie est toutefois toujours dans l'attente de derniers arbitrages interministériels quant à l'opportunité de développer le réseau routier revêtu à travers le bitumage de certains axes.

Un cadre régional pour la lutte contre les surcharges qui peine à se mettre en place. La lutte contre les poids lourds en surcharge, qui constituent le principal facteur de dégradation prématurée des infrastructures routières en Afrique, nécessite une action coordonnée des différents pays, compte tenu de l'importance du trafic de transit. Les Etats de la zone UEMOA ont adopté le 16 décembre 2005 le Règlement 14 relatif à l'harmonisation des normes et des procédures du contrôle du gabarit, du poids et de la charge à l'essieu des véhicules lourds. Sans suites réelles en Côte d'Ivoire pendant des années, des avancées significatives[4] ont été observées à partir de 2014 avec une mise en application dite partielle (tolérances plus élevées, amendes moindres et sans délestage des camions) et l'ouverture progressive de six stations de pesage situées à des points stratégiques du réseau. L'application intégrale a finalement été lancée le 1er avril 2017, conduisant en l'espace de quelques jours à des résultats très probants (baisse de 20% de l'agressivité du trafic sur la route du Nord). Cependant, suite aux protestations des autorités du Mali et du Burkina, ces mesures ont été suspendues après seulement quelques semaines.

3 Ces travaux exceptionnels concernent notamment le resurfaçage de certains tronçons à l'occasion de visites d'Etat.

4 Les dernières statistiques communiquées par le FER font état pour l'année 2016 de surcharge pour 53% des véhicules contrôlés (contre 66% en 2012), parmi lesquels 21% en situation de surcharge extrême (dépassement des plafonds de plus de 40%).

1.3 - Importance pour le pays

Le secteur des transports routiers interurbains joue un rôle prépondérant dans l'évolution de l'économie ivoirienne. Il assure 90% des transports de personnes et de marchandises et contribue à hauteur de 10% au PIB en soutenant à la fois le développement des échanges intérieurs, les échanges régionaux et internationaux mais aussi le trafic de transit depuis les ports d'Abidjan et de San Pedro vers certains pays de la sous-région (Mali et Burkina Faso principalement).

La route du Nord revêt un caractère particulier. Elle se situe sur le principal corridor commercial de Côte d'Ivoire. Elle est également stratégique en termes de cohésion territoriale du pays et de réconciliation Nord-Sud, problématique toujours d'actualité comme en témoignent les tensions et mutineries militaires de janvier et mai 2017.

1.4 - Contribution aux axes stratégiques d el'Aide Française et ed l'AFD

Enseignements retirés des activités principales de l'AFD et des autres acteurs de l'aide française dans le secteur - Quatre an environ après l'octroi du 1er C2D de 152,6 M€ d'appui au secteur routier (CCI 1374 octroyé en septembre 2013) et deux ans après celui du 2ème C2D (CCI 1482 de 191 M€ octroyé en juillet 2015), il est possible de tirer les enseignements suivants :

- Un avancement opérationnel des projets globalement satisfaisant avec des résultats tangibles en matière d'amélioration du réseau routier ivoirien malgré certains retards dans les processus de passation de marchés ;
- Un risque fiduciaire circonscrit notamment par les contrôles ex-ante réalisés sur les processus de passation et d'exécution des marchés, confirmé dans le cadre des audits annuels réalisés par un cabinet indépendant ;
- Des avancées indéniables en termes de politique sectorielle (augmentation des ressources pérennes du FER, mise en place d'équipements de pesage et d'amendes en cas de surcharge) qui doivent cependant être poursuivies en matière de financement de l'entretien routier et de lutte contre les surcharges.

Contribution aux axes stratégiques de l'aide française et de l'AFD - Ce projet contribue à la stratégie de l'AFD en Afrique subsaharienne dans la mesure où il permet de désenclaver les territoires et leurs populations et de stimuler leur développement économique. La réhabilitation du corridor nord de la Côte d'Ivoire constitue un vecteur clef d'intégration économique régionale car il facilitera les échanges entre la Côte d'Ivoire et son hinterland. Les infrastructures financées contribuent également au développement des activités productives rurales et à leur commercialisation, autre objectif du cadre d'intervention régional.

Le CIS Transport prévoit bien le financement d'investissements routiers, en particulier en Afrique subsaharienne, avec des ressources de type C2D ou des financements peu concessionnels. Conformément à cette stratégie, il s'agit d'améliorer l'efficacité du réseau existant. Sa pertinence se voit confirmée par l'analyse économique réalisée qui conduit à un taux de rentabilité très sensiblement supérieur à 12%. Ce financement, complémentaire au financement C2D octroyé 2015, s'accompagne par ailleurs de mesures et d'engagements du gouvernement en matière d'amélioration de l'entretien du réseau et de sécurité routière en ligne avec les orientations du CIS Transport.

II - LE PROJET

2.1 - Objectifs

La finalité du projet est, à travers l'amélioration du principal axe routier du pays, d'offrir un environnement plus favorable au développement de l'économie ivoirienne, d'améliorer la mobilité des biens et des personnes, de favoriser les échanges entre les différentes régions du pays et avec les pays limitrophes.

Les objectifs spécifiques du projet sont de :

- favoriser l'intégration régionale avec le Burkina Faso et le Mali ;
- favoriser la réconciliation nationale Nord-Sud ;
- faciliter les échanges de personnes et de marchandises entre le Nord et le Sud du pays en réduisant les temps et coûts de transport correspondants ;
- assurer la sécurité des usagers et riverains de la route ;
- améliorer l'entretien et la pérennité des infrastructures routières ;
- faciliter la mobilité à l'intérieur des villes secondaires traversées.

2.2 - Contenu du projet

Le prêt proposé au titre du présent projet constitue un complément de financement au 2ème C2D routier octroyé en juillet 2015 (CCI 1482 de 191 M€), plus spécifiquement de ses composantes relatives au renforcement de la route du Nord et à l'entretien du réseau revêtu.

<u>Composante de réhabilitation de la route Bouaké-Ferkessédougou (220 km) et voiries associées</u>

La route nationale A3 ou « route du Nord » est l'épine dorsale de la Côte d'Ivoire. Elle relie Abidjan et son port, la capitale administrative Yamoussoukro, Bouaké la 2ème ville du pays jusqu'aux frontières du Burkina Faso et du Mali. Le tronçon de 220 km situé entre Bouaké et Ferkessédougou est actuellement le maillon faible de ce corridor. La chaussée, vieille de 30 à 40 ans et très fortement sollicitée par un trafic particulièrement lourd, ne permet plus d'assurer un niveau de service acceptable. Son état de dégradation très avancé allonge considérablement les temps de transport (vitesses de circulation réduites à 20-30 km/h sur une bonne partie du linéaire), endommage les véhicules, augmente substantiellement leur consommation et donc les coûts de transport. Cette situation pose par ailleurs de sérieux problèmes de sécurité, en termes d'accidents mais aussi de banditisme avec la multiplication des coupeurs de route. Elle a donné lieu à plusieurs manifestations et mouvements de mécontentement des usagers et riverains en septembre 2017.

Faute de ressources suffisantes, le C2D octroyé en juillet 2015 prévoyait une réhabilitation partielle du tronçon, complétée pas des travaux plus superficiels sur le reste du linéaire. Compte tenu de la situation prévalant aujourd'hui, les autorités ivoiriennes ont sollicité le présent complément de financement afin de pouvoir réhabiliter l'ensemble du linéaire.

Le projet prévoit la réhabilitation de l'infrastructure en deux lots de travaux distincts correspondant aux sections Bouaké-Kanaholo (lot 1 de 124 km financé sur le présent prêt) et Kanaholo-Ferké (lot 2 de 96 km financé sur 2ème C2D). Les études ont été actualisées en 2016 par le groupement Louis Berger (France)-Terrabo (Côte d'Ivoire) qui assurera également le contrôle des travaux (contrat financé sur 2ème C2D). Il n'est pas prévu de modification du tracé ni des standards géométriques de l'infrastructure. L'essentiel des travaux concerne la reconstruction complète de la chaussée (2 x 1 voie plus accotements), selon une solution robuste préconisée par le maître d'œuvre compte tenu du trafic, et la reprise des structures de drainage. Chacun des deux lots de travaux inclut également une provision (5% environ du total) afin de profiter de la mobilisation sur site des entreprises pour renforcer certaines voiries importantes des villes traversées (Katiola, Fronan, Niakara, Kanaholo et Tafiré) pour un total d'environ 10 à 15 km.

Le processus d'appel d'offres international pour la sélection des entreprises de travaux est sur le point d'aboutir. Les offres ont été remises et ouvertes le 26 septembre dernier et il est maintenant acquis que chacun des deux lots sera attribué à un groupement d'entreprises françaises pour des montants proches de l'estimation confidentielle du maître d'œuvre.

Au vu notamment de l'expérience acquise sur les précédents programmes C2D, il est prévu de mener, en collaboration avec la Banque mondiale, une action particulière en termes de sécurité routière sur cet axe. Elle comportera notamment :

- une revue des données existantes d'accidentologie complétée par une reconnaissance exhaustive du linéaire afin d'identifier les principaux points noirs ;
- la réalisation d'un audit sécurité indépendant des pièces techniques du projet de réhabilitation de la route du nord afin d'identifier les dispositions et aménagements complémentaires à exécuter dans le cadre des travaux pour améliorer la sécurité globale de l'infrastructure ;
- des actions de sensibilisation des usagers et riverains de la route.
- renforcement de capacité et appui de l'Office de Sécurité Routière (OSER).

Les termes de référence de cette prestation, dont l'essentiel du financement sera assuré par la Banque mondiale, ont été élaborés conjointement et sont en cours de finalisation pour un démarrage effectif d'ici la fin de l'année.

<u>Composante d'entretien routier</u>

Le projet inclut une deuxième composante, d'un montant de 8 M€ HT, pour des interventions d'entretien routier sur une partie du réseau revêtu. Les études correspondantes (priorisation de 100 à 200 km sur un total de 800 à 1000 km inspectés) sont en cours d'exécution sur financement du 2ème C2D routier qui ne pourra finalement prendre en charge les travaux correspondants compte tenu de dépassements de coûts constatés sur d'autres sous-composantes.

Cet appui permettra à l'AFD de poursuivre son dialogue avec le gouvernement sur la bonne gouvernance du FER et la sauvegarde du réseau. Plus spécifiquement, il justifie d'assortir le financement de l'AFD d'engagements particuliers sur ces questions.

2.3 - Intervenants et mode opératoire

Considérant le fait que le présent concours viendra compléter un financement C2D déjà en place, il est prévu de reconduire pour l'essentiel le même mode opératoire, largement éprouvé depuis trois ans et donnant globalement satisfaction.

Pour la composante de réhabilitation de la route du Nord, la maîtrise d'ouvrage sera assurée par le Ministère des Infrastructures Economiques et la Cellule de Suivi de Projets (CSP) en charge du suivi des programmes financés sur ressources C2D. La maîtrise d'ouvrage déléguée du projet sera assurée par l'Agéroute au titre de la convention de délégation signée avec le MIE en octobre 2016 pour une durée de 5 ans qui, le cas échéant, sera amendée afin de prendre en compte ce complément de financement.

La composante de travaux d'entretien routier (8 M€ HT) donnera lieu à une rétrocession en don de l'Etat au FER, comme cela a déjà été fait en 2013 sur le 1er C2D routier. La maîtrise d'ouvrage déléguée de ces travaux sera assurée par l'Agéroute pour le compte du MIE.

2.4 - Coût et plan de financement

Coût estimatif du projet (TTC)	Montant en millions d'euros	%
- Travaux de renforcement de la route Bouaké/Kanaholo et voiries associées (lot 1)	132,0	56,5
- Travaux de renforcement de la route Kanaholo/Ferké et voiries associées (lot 2)	88,0	37,7
- Maîtrise d'œuvre d'études et contrôle Bouaké-Ferké	4,0	1,7
- Programme d'entretien routier du réseau revêtu	9,5	4,1
Total	**233,5**	

Plan de financement	Montant en millions d'euros	%
AFD (lot 1 Bouaké/Kanaholo et entretien routier HT)	**120,0**	**51,4**
Co-financiers		
- C2D (maîtrise d'œuvre et travaux lot 2 TTC)	92,0	39,4
- Etat de Côte d'Ivoire (taxes sur part financée en PS)	21,5	9,2
Total	**233,5**	

III - RÉALISATIONS, RÉSULTATS ET IMPACTS ATTENDUS DU PROJET

3.1 - Contribution du projet aux enjeux du développement durable

Développement économique : (2)

Au-delà d'une rentabilité économique estimée à 18% (voir section 2.3 - ci-avant), le projet aura plus globalement des effets (a) d'entrainement multisectoriel en stimulant l'activité du port d'Abidjan avec son hinterland (notamment le Burkina Faso et le Mali qui représentent 10% des tonnages traités en 2015) et (b) de facilitation des échanges commerciaux Nord-Sud. Il aura notamment un impact positif direct sur le secteur agricole qui représente l'essentiel des exportations du port, hors produits pétroliers, et qui sont d'importance primordiale pour l'économie du pays : facilitation de l'acheminement vers le port des produits des cultures de rente (hévéa, cacao, café), sécurisation des débouchés pour les cultures vivrières. Il permettra enfin une meilleure intégration économique régionale avec le Mali et le Burkina Faso voisins.

Bien-être social et réduction des déséquilibres sociaux : (1)

Les travaux se réalisant essentiellement sur des emprises déjà libérées, les impacts sociaux négatifs en termes de réinstallations involontaires sont donc très faibles.

Par contre, l'amélioration des conditions de transport (y compris principales voiries urbaines des localités traversées) facilitera le déplacement des personnes et leur accès aux services sociaux de base d'éducation et de santé notamment. Elle favorisera l'acheminement des marchandises jusqu'aux populations.

La mise en œuvre du volet sécurité routière réalisé en collaboration avec la Banque mondiale doit permettre de diminuer les accidents pour les riverains et les usagers de la route.

La réhabilitation de cet axe stratégique devrait contribuer à renforcer la cohésion et la réconciliation entre le Nord et le Sud du pays en facilitant les échanges entre les territoires mais aussi, plus symboliquement, en mettant fin à la situation actuelle où c'est essentiellement la partie sud de la route qui a été remise à niveau. La réhabilitation de la route entre Bouaké et Ferké répond à une attente très forte des populations du nord vivant à proximité de ce corridor, comme en attestent les mouvements répétés de mécontentement survenus ces derniers temps.

Egalité hommes-femmes : (1)

Le projet ne contient pas de composante dédiée à favoriser l'accès des femmes aux transports. Le renforcement de la route du Nord est par ailleurs neutre en regard de l'impact sur le genre.

Il convient néanmoins de signaler :

- que les efforts particuliers qui seront menés en termes de sécurité routière vis à vis des riverains (globalement 50% des victimes) devraient surtout bénéficier aux populations les plus vulnérables que sont les femmes et les enfants. Il s'agira notamment de limiter les vitesses de circulation dans les traversées de villes et de traiter les interfaces entre la route et les zones de chalandise ;
- que le DAO travaux de réhabilitation de la route Bouaké-Ferké comporte des clauses environnementales et sociales renforcées. En matière d'égalité homme-femme, il inclut des exigences spécifiques afin de favoriser une plus grande mixité dans les équipes de l'entreprise (objectif de 30% de personnel féminin et suivi périodique des effectifs, réalisation d'installations sanitaires séparées), complétées de programmes de sensibilisation couvrant la question de l'égalité des droits entre hommes et femmes et la lutte contre le harcèlement sexuel,…

Préservation de la biodiversité, gestion des milieux et des ressources naturelles : (0)

Le programme se concentrant sur la réhabilitation d'une infrastructure existante (sans rectification de tracé ni modification des emprises), les impacts environnementaux concernent essentiellement la phase de travaux et ne devraient pas générer d'impacts significatifs. Le recours à une technique de recyclage de la chaussée existante permettra de réduire les volumes de matériaux en provenance de zones d'emprunt et de carrières ainsi que les mises en dépôt.

L'EIES et le PGES du projet ont déjà fait l'objet d'une approbation avec recommandations de l'AFD dans le cadre du financement C2D. Ils ont été revus en détail par l'expert AES dans le cadre de l'instruction du présent concours et pour l'approbation du DAO travaux. Cette analyse complémentaire a conduit à amender ce dernier document afin de compléter ou renforcer les exigences environnementales des futurs marchés de travaux sur différents points.

Ces dispositions seront complétées au moment de la formalisation du concours par différents engagements du Bénéficiaire qui seront synthétisées dans le PEES annexé à la convention et qui a déjà fait l'objet d'une première rédaction et d'échanges avec la contrepartie dans le cadre de la mission d'évaluation.

Lutte contre le changement climatique et ses effets - atténuation : (1)

Le projet a fait l'objet d'une étude détaillée de son bilan carbone en exploitant notamment la documentation scientifique existante relative aux émissions des véhicules en fonction des conditions de circulation. Au global, l'analyse réalisée conduit à un bilan carbone favorable de plus de 500 000 teqCO_2 économisées sur la durée du projet, soit plus de 22 000 teqCO_2 par an. Ces résultats prennent en compte l'augmentation prévisionnelle du trafic sur la période considérée ainsi que le trafic directement induit par le projet.

Lutte contre le changement climatique et ses effets - adaptation : (2)

Par ailleurs, les travaux prévus permettront une meilleure résilience de l'infrastructure aux effets du changement climatique, notamment aux cas de précipitations extrêmes grâce à la réhabilitation complète de ses équipements de drainage (voir section 5.5 - Risque climatique).

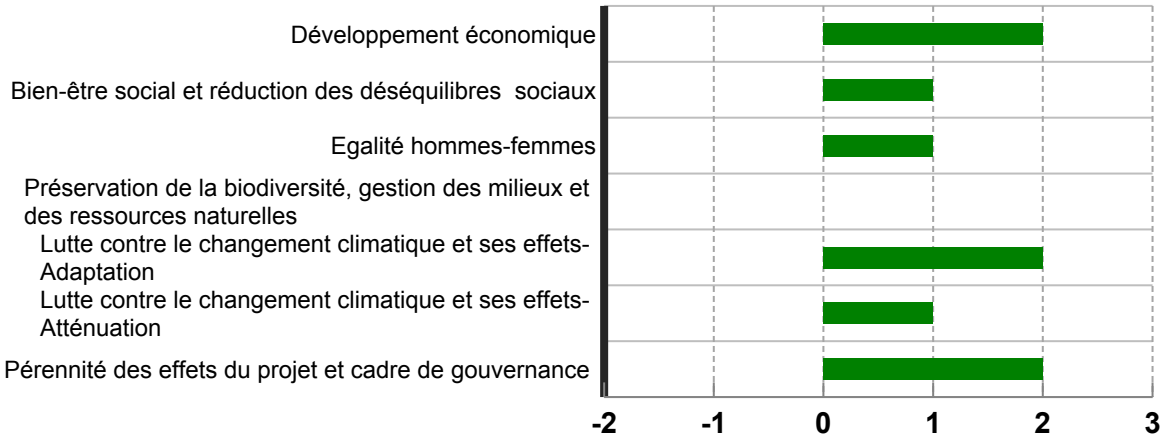
Pérennité du projet et cadre de gouvernance : (2)

Le choix d'une structure de chaussée robuste ainsi que la présélection d'entreprises compétentes constitue une garantie de pérennité de la chaussée. Sa durée de vie est de 15 ans selon les hypothèses de trafic retenues (taux de surcharge important) hors entretien. Elle devrait dans les

faits être étendue de plusieurs années, notamment si les efforts du gouvernement ivoirien en matière d'entretien et de lutte contre les surcharges sont poursuivies conformément aux engagements pris auprès des bailleurs et qui seront reconduits dans le cadre du présent financement.

- **Synthèse et graphique**

Impact du projet sur les 6 dimensions du développement durable



3.2 - Cohérence avec la stratégie climat

En Côte d'Ivoire, le montant des émissions de GES est encore modeste mais il est croissant ; le transport représente environ 30 % de ces émissions, soit un montant faible en valeur absolue. Les leviers de réduction sont connus : soutien aux modes plus sobres en carbone (fret ferroviaire, transport collectif urbain), renouvellement des flottes pour améliorer l'efficacité des véhicules, réflexion sur les carburants et la mobilité électrique. L'amélioration des infrastructures est également un levier de moindre consommation énergétique, comme en témoigne le bilan carbone positif de ce projet.

Le corridor Abidjan –Ouagadougou comprend également une voie ferrée de 1260 km exploitée depuis 1994 par le concessionnaire privé Sitarail, qui fonctionne en complémentarité de la route. Une étude[5] réalisée en 2013 pour le compte de la Banque mondiale montre que pour le fret sur cet axe et même dans des conditions très dégradées d'exploitation, le mode ferroviaire est presque toujours plus compétitif que la route, aussi bien en termes de coûts, de temps de transport que de fiabilité. Ainsi, il ressort que la route absorbe le surplus de trafic que ne peut servir la ligne ferroviaire (en termes de capacité ou de destination) plus qu'elle ne la concurrence. D'autre part, le trafic fret entre Abidjan et Ouagadougou ne représente qu'une part réduite du trafic observé sur la route Bouaké-Ferké. Les investissements importants prévus ces prochaines années pour l'amélioration de la route et de la voie ferrée (dans le cadre de la concession SITARAIL) ne devraient pas changer substantiellement cette complémentarité.

Le présent projet est donc cohérent avec une trajectoire bas carbone qui impliquera une part de marché croissante du ferroviaire sur le fret longue distance, tout en s'assurant que le corridor routier offre un niveau de service suffisant pour des dessertes complémentaires dans des conditions d'exploitation plus sobres.

Plus indirectement, les engagements particuliers pris au titre du présent prêt sur le financement de l'entretien routier et la lutte contre les surcharges devraient avoir des effets positifs en termes d'émission de GES du secteur routier (augmentation de la durée de vie des infrastructures, meilleures conditions de circulation, incitation à la réduction des consommations de carburant).

5 *Logistics Cost Study of Transport Corridors in Central and West Africa* – Nathan Associates Inc. – sept. 2013

3.3 - Risques environnementaux et sociaux

Le projet ne devrait pas comporter de déplacement involontaire de population. Les travaux se feront essentiellement sur des emprises déjà existantes. Les deux aires de repos prévues initialement ont finalement été retirées. Il a été spécifiquement convenu que les travaux de voirie dans les villes traversées concerneraient, sauf exception qui sera soumise à approbation préalable, des sections ne nécessitant pas d'acquisition d'emprise ou de réinstallation involontaire.

Le DAO travaux a été établi sur la base du modèle AFD avec clauses environnementales et sociales renforcées. Il incluait notamment un PGES validé par AES dans le cadre du 2ème C2D et amendé dans le cadre de l'instruction du présent concours, notamment sur les questions de zones d'emprunt et carrières ou les dépôts de déblais. Il a été convenu dans ce cadre que l'ouverture de telles zones donnerait lieu à l'établissement, par le Responsable environnemental de l'entreprise, d'une étude d'impact et d'un plan de préservation du site qui devrait être approuvé par le maître d'œuvre avant obtention des autorisations administratives correspondantes.

Le projet prévoit des dispositions particulières relatives aux questions de genre, à la fois au niveau des aménagements projetés en particulier au niveau des traversées de villes (trottoirs, protection des zones de chalandise,…) et de la conduite du chantier (mixité des équipes, sensibilisation aux questions de prostitution et de transmission VIH/SIDA).

Les études en cours ou à réaliser relatives aux travaux de point à temps et de voiries urbaines comporteront des études d'impacts environnementaux et sociaux et l'établissement des mesures d'atténuation correspondantes à inclure, conformément à la réglementation locale, dans les marchés de travaux.

3.4 - Risque climatique

La vulnérabilité du projet au changement climatique a été classée « C » par l'outil « *Climate screening* » de la Division CLI de l'AFD. La conception des différentes composantes du projet, compte tenu de leurs durées de vie respectives, est en ligne avec les prévisions fournies par les modèles sur les changements climatiques prévisibles dans la zone du projet.

Un élément essentiel de la résilience des routes africaines au changement climatique est leur maintenance, notamment des équipements de drainage afin de faire face à des précipitations dont l'intensité est amenée à croître[6]. A ce titre, le projet prévoit la réhabilitation complète du drainage longitudinal et transversal de la route Bouaké-Ferké et permettra donc une meilleure résilience de l'infrastructure dont il conviendra par la suite d'assurer le bon entretien.

IV - SUIVI-ÉVALUATION ET INDICATEURS

4.1.1 - Dispositif de suivi-évaluation

Le dispositif de suivi évaluation mis en place sera identique à celui du C2D.

La cellule projet au MIE assurera le suivi de l'avancement physique et financier du projet. Des Plans d'Activité semestriels seront rédigés. Ils contiendront entre autres le suivi des indicateurs et des engagements particuliers. L'Agéroute établit également des rapports trimestriels sur ses activités, sur l'avancement technique des chantiers et sur le suivi des aspects environnementaux et sociaux. Le maître d'œuvre doit enfin remettre des rapports mensuels de suivi de chantier qui incluent une partie dédiée au suivi environnemental et social.

6 Voir *Enhancing the Climate Resilience of Africa's Infrastructure : The Roads and Bridges Sector* – World Bank (2017)

Des audits annuels du compte projet seront réalisés, ainsi qu'une évaluation après achèvement du projet.

4.1.2 - Indicateurs de redevabilité de l'AFD

	Valeur indicateur	Unité de mesure
Indicateur agrégeables :		
Nb de km par type de réalisations	220 km de renforcement routier 10-15 km de voiries urbaines 100-200 km de point-à-temps	Km de travaux réceptionnés
Autres indicateurs :		
Temps de transport passagers / marchandises	2 heures 30 gagnées sur 6 heures observées en 2017	Temps de parcours Bouaké-Ferké (220 km)
Nombre annuel d'accidents mortels	Baisse à définir	Nb d'accidents mortels / an
Trafic (VL&PL/j) sur les tronçons concernés	3 500 veh//jour dont 900 PL sur Bouaké-Kanaholo 3 100 véh./jour dont 600 PL sur Kanaholo-Ferké	Trafic moyen journalier annuel à l'année de mise en service

Les indicateurs seront suivis en particulier par l'Agéroute qui dispose des données de comptage du trafic et qui exerce un suivi *in situ* des chantiers.