

CÔTE D'IVOIRE

Projet d'Appui à la Compétitivité du Grand Abidjan (PACOGA)

Mission d'identification du 5 au 15 décembre 2016 Aide-mémoire de Mission

I. INTRODUCTION.

- 1. Une mission du Groupe de la Banque Mondiale s'est rendue en Côte d'Ivoire du 5 aux 15 décembre 2016, dans le cadre de l'identification du projet d'Appui à la Compétitivité du Grand Abidjan.** La mission était dirigée par Monsieur Hatem Chahbani (Spécialiste Principal du Transport, chargé du Projet), et composée de Mesdames Anne-Cecile Souhaid (Spécialiste Principale en Transport, membre d'équipe du Projet), Akoua Gertrude Tah (Assistante du Projet) et de Messieurs Mahine Diop (Spécialiste Principal en Développement Urbain, co-chargé du Projet), Mohamadou Hayatou (Spécialiste en Développement du Secteur Privé, co-chargé du Projet), Thierry Desclos (Spécialiste Principal en Transport Urbain, membre d'équipe du Projet). La mission a bénéficié des conseils de Monsieur Pierre Laporte, Directeur des Opérations pour la Côte d'Ivoire, et de l'appui de Messieurs Jacques Morisset et Nabil Chaherli, Chargés en Chef respectifs des Programmes macro-économiques et de développement durable.
- 2. La mission a été reçue en audience par les représentants du Gouvernement de la Côte d'Ivoire,** y compris : le Ministre des Transports ; le Ministre de la Construction et de l'Urbanisme ; le Ministre des PME ; le Gouverneur du District Autonome d'Abidjan ; Messieurs les Directeurs de Cabinets de la Primature et des Ministères du Budget, des PME, des Infrastructures Économiques, du Commerce, de la Construction et de l'Urbanisme, des NTICs ; et le Président du CNP-PPP.
- 3. La mission a tenu une table ronde avec les représentants des partenaires au développement, dont les interventions en cours ou programmées pourraient intéresser directement le projet en identification,** y compris : le Millenium Challenge Corporation (MCC) et la Japon International Coopération Agency (JICA). La Banque Africaine de Développement (BAD) ne pouvant pas participer, avait partagé avec la Banque la liste de ses investissements en cours de préparation sur le Grand Abidjan.
- 4. La mission a ensuite eu des séances de travail avec les responsables techniques des Ministères et Agences de l'État, ainsi qu'avec des structures de la société civile et du secteur privé national,** notamment : le Ministère des Transports, le Ministère de l'Industrie et des Mines, le Ministère des PME, Le Ministère de la Construction et de l'Urbanisme, Ageroute, la SOTRA, le BNETD, l'Agence d'Urbanisme du District d'Abidjan, ESPartners, la CEPICI, CGECI, Orange Telecom, INI, INS, AGP-Côte d'Ivoire, VITIB, Multi-Consult-Gestion, MPD, l'OSER, SITARAIL, l'OFT, FDTR, PAA, MIE, MCU, AGEDI, BOLLORE, SEFEC, CNP-CI, CCI-CI, ONAD, ENSEA et PRICI.
- 5. La mission remercie** les autorités ivoiriennes, les partenaires au développement, et les représentants de la société civile et du secteur privé pour l'accueil, la disponibilité, la qualité des échanges et des exposés, ainsi que l'excellente organisation des réunions et visites de terrain.
- 6. La réunion de restitution des conclusions de la mission et la programmation des prochaines étapes de préparation du Projet,** a eu lieu dans les locaux du Ministère de l'Économie et des Finances, le 15 décembre 2016, et a été présidée par Monsieur le Directeur de Cabinet Adjoint du Ministre.

II. OBJECTIFS DE LA MISSION.

Cette mission fait suite à une première mission de pré-identification du projet qui s'est déroulée en fin septembre-début octobre 2016, et qui a mené une première consultation sur le concept de compétitivité du Grand Abidjan, élargie aux différents Ministères et agences du gouvernement ivoirien, au secteur privé et à la société civile. Cette mission a permis d'aboutir à une définition consensuelle de l'objectif de compétitivité du Grand Abidjan et d'apprécier les contraintes et entraves à son atteinte, ainsi que d'identifier un ensemble d'interventions potentielles permettant de les relever.

L'objectif principal de cette deuxième mission d'identification était de confirmer avec les parties prenantes la pertinence des interventions potentielles proposées lors de la mission de pré-identification et d'en approfondir le contenu et la portée. Il s'agit également de s'assurer de la cohérence, complémentarité et complétude des interventions proposées, aussi bien entre elles qu'avec les initiatives en cours ou en préparation par le gouvernement ivoirien et par les autres partenaires au développement.

Plusieurs réunions techniques ont ainsi eu lieu avec les Ministères et partenaires concernés afin d'examiner les activités possibles au sein de chacune des interventions identifiées ainsi que les opportunités de synergies entre les interventions des uns et des autres. La mission se félicite de la bonne tenue de ces réunions techniques qui ont permis de réunir autour d'une même table tous les acteurs impliqués dans la préparation du projet. Cet aide-mémoire de mission fournit une synthèse des discussions tenues, des orientations convenues et des prochaines étapes proposées.

III. LE CONCEPT ET OBJECTIFS DU PROJET.

7. Le Grand Abidjan, administrativement délimité par le District d'Abidjan, d'une superficie d'environ 2119 km² (0.7% du territoire du pays) et d'une population d'environ 5,4 millions d'habitants (25% de la population du pays), représente le moteur économique de la Côte d'Ivoire, générant environ 60% du produit intérieur brut du pays et un pourcentage similaire d'emplois formels. L'économie de la Côte d'Ivoire est appelée à croître à environ 10% par an afin d'atteindre l'objectif de la vision 2035 de pays à revenu moyen, dont une bonne partie serait générée par le Grand Abidjan.

8. Cette croissance espérée nécessitera un apport important de ressources financières (déployées dans des investissements productifs) et de ressources humaines (dotées des qualifications, d'un savoir-faire et de capacité à innover) et aussi par une bonne planification urbaine. La compétitivité future du Grand Abidjan résidera donc dans sa capacité à concourir avec d'autres métropoles de la sous-région et du reste du monde, dans l'attraction de ces facteurs de croissance.

9. Par ailleurs, la croissance des activités économiques dans le Grand Abidjan telle que précisée dans les orientations stratégiques du Schéma Directeur d'Urbanisme du Grand Abidjan (SDUGA) et du Plan Directeur de transport qui lui est associé entraînerait une accentuation de :

- i) la demande en main d'œuvre qualifiée qui à son tour engendrerait une demande en habitat et en services sociaux abordables ;
- ii) la demande foncière pour les futurs investissements et zones d'activités économiques et d'habitat ; et
- iii) la demande en transports et communication, facilitant la circulation des marchandises et des services, ainsi que l'accès des résidents aux services publics de base, aux lieux de travail, aux commerces et aux loisirs.

10. Ainsi l'un des défis de la compétitivité du Grand Abidjan et de la pérennité de sa croissance économique, réside dans sa capacité à subvenir de manière continue aux trois demandes citées ci-haut à travers des services performants, abordables et accessibles, aussi bien aux populations résidentes qu'au secteur privé. En particulier, l'attractivité du Grand Abidjan au secteur privé sera tributaire de sa

capacité à inciter et à faciliter les flux de capital, de technologie, de l'information, du brassage et échanges culturels, ainsi qu'à un environnement opérationnel permettant aux industries et PME de gagner en productivité, en efficacité et en efficacité.

11. Il en ressort que la compétitivité future du Grand Abidjan réside dans sa capacité à subvenir aux besoins :

- i) **d'une offre de transport efficiente**, permettant a) l'accès facile et abordable des populations abidjanaises à leurs lieux d'emploi, aux commerces et aux services publics ; b) une logistique et un transport de marchandises (entrants d'industries et produits destinés à la consommation ou l'export) efficace, à coûts et délais réduits pour améliorer le rendement et la compétitivité de l'économie du Grand Abidjan ;
- ii) **d'une offre foncière attrayante**, adaptée aux besoins d'une part des nouvelles industries et services cherchant à s'installer à Abidjan et d'autre part du logement abordable aux populations cherchant à saisir les nouvelles offres d'emploi créées ;
- iii) **d'un environnement des affaires propice** au secteur privé productif (industrie et service) à travers des appuis aux entreprises comme aux institutions en charge du secteur ; et
- iv) **d'un cadre institutionnel performant** assurant la bonne coordination entre les politiques et offres ci-dessus à travers une autorité métropolitaine capable d'assurer une planification intégrée et coordonnée des interventions pour soutenir une croissance harmonieuse de la métropole et un cadre de vie urbaine agréable.

IV. INTERVENTIONS POTENTIELLES RETENUES POUR LA PREPARATION DU PROJET

12. Au vu de ce qui précède, un ensemble de scénarios et options techniques permettant de répondre aux besoins (ingrédients) de compétitivité cités ci-dessus, ont été identifiés, discutés et approfondis lors de cette deuxième mission avec les parties prenantes. Il en résulte les interventions suivantes retenues et structurées autour des trois Composantes principales suivantes :

Composante A - promotion d'une mobilité urbaine inclusive et durable des biens et personnes dans l'espace urbain du Grand Abidjan (coût total estimé à 393.4 millions de dollars des ÉUs)

Sous-composante A.1 décongestionnement du Port Autonome d'Abidjan (PAA) et amélioration de son accessibilité et connectivité avec les principales zones d'activités industrielles (environ 371.7 millions de dollars des ÉUs)

13. Le PAA est le poumon économique du Grand Abidjan et de toute la Côte d'Ivoire, ainsi qu'un port vital aux pays enclavés de l'hinterland, principalement le Burkina Faso et le Mali. Le Port est très congestionné et opère actuellement dans un contexte proche de sa limite de capacité, avec des entrepôts et magasins constamment pleins, des temps de traitement à l'import se situant actuellement à une dizaine de jours. Cela entraîne un empilement des marchandises (conteneurisées ou non) dans l'enceinte du Port (plateformes et entrepôts), réduisant ainsi l'espace d'opération, ralentissant la manutention et prolongeant les délais d'accostage à quai des bateaux et les attentes en rade. Une telle perte de productivité nuit à l'attractivité du Port et menace sa compétitivité future par rapport aux autres ports de la sous-région.

14. Cette contrainte de capacité apparente du Port n'est en effet pas conditionnée par sa capacité physique, qui dispose d'un excédent important, mais plutôt par deux facteurs essentiels que sont les temps longs de traitement des marchandises (formalités des douanes) et les difficultés d'accessibilité terrestre et de stationnement autour du Port dont la congestion des voies d'accès rend difficile l'accès des camions et limite ainsi la capacité de chargement et d'évacuation des marchandises traitées, ce qui contribue davantage à la congestion dans l'enceinte du Port.

15. Les investissements potentiels identifiés et sur lesquels il y a un fort consensus, permettant le décongestionnement du Port d'Abidjan sont les suivants :

- (i) **La construction du deuxième Pont sur le canal de Vridi (environ 20 millions de dollars des ÉUs) :** la capacité du Port est contrainte par les goulots d'étranglement dus à la lenteur des procédures de traitement des marchandises et à la congestion des voies d'accès au Port. Plusieurs initiatives, passées et en cours, ont été mises en œuvre par le Port afin d'améliorer les délais de traitement en renforçant la capacité des services des douanes et en mettant en place un guichet unique ; les délais ont été considérablement réduits mais restent encore élevés. Par ailleurs, la configuration du Port et de ses abords rend difficiles et onéreux les aménagements physiques pour la décongestion de ses voies d'accès ; exception faite du dédoublement du Pont de Vridi, qui permettrait d'améliorer la connectivité entre le Port et la zone industrielle de Vridi, largement dépendante du Port pour son approvisionnement et pour l'exportation de ses produits finis, et au-delà les populations des zones résidentielles de Bietry, employées au Port.
- (ii) **La construction d'un Port sec avec une zone logistique et un parking poids lourds au PK 25/26 (environ 112.4 millions de dollars des ÉUs) :** localisée au PK26, sur l'autoroute du Nord, la plateforme logistique contiguë à la parcelle réservée à la nouvelle zone industrielle de PK24, serait une extension et arrière base naturelle du Port d'Abidjan. Avec l'objectif principal de garder les camions de transport de marchandises à destination et en provenance du Nord de la Côte d'Ivoire et des pays de l'hinterland, hors le centre d'Abidjan. Les traitements de dédouanement et d'emportage/dépotage, ainsi effectués au PK26 permettront de réduire les opérations dans l'enceinte du Port à la manutention et l'évacuation rapide des marchandises destinées à l'intérieur de la Côte d'Ivoire, de l'hinterland, ainsi qu'à quelque zones périphériques d'Abidjan. Cela permettra ainsi de libérer des espaces d'emmagasinage et de manutention du Port, ce qui augmentera sa capacité et réduira les temps d'attente en rade, de déchargement et d'accostage des navires et par conséquent réduira les coûts et temps de transport exorbitants, facteurs clés de compétitivité de l'économie ivoirienne et d'attractivité régionale du Port. Cela permettrait également de limiter l'accès au Port des camions dont l'origine/destination est dans Abidjan ou difficilement desservies par le nouveau Port sec. Un parking poids lourds permettra le stationnement sécurisé des camions, notamment ceux en attente de chargement/déchargement des marchandises de/vers l'hinterland (reste de la Côte d'Ivoire et pays limitrophes). De plus, la juxtaposition du Port sec (zone logistique) et de la zone industrielle, PK24-26, constituera un système intégré facilitant l'emportage des marchandises de la zone industrielle, destinées à l'export, et leur transfert au Port par voie ferrée, ainsi que le dépotage des marchandises à l'import et des entrants de la zone industrielle. Par ailleurs, le Port sec disposant d'une emprise foncière importante permettra d'élargir la zone logistique et le parking selon les besoins futurs.
- (iii) **La construction d'un raccordement ferroviaire (d'environ 20km) reliant le Port sec à la ligne existante Abidjan – Ouagadougou (environ 80 millions de dollars des ÉUs) :** Cet embranchement au niveau de la gare ferroviaire d'Anyama, reliera de manière efficace la plateforme logistique du PK 26, ainsi que la zone industrielle du PK 24 au port d'Abidjan via le chemin de fer existant (ligne Abidjan – Ouagadougou). Ce nouveau raccordement ferroviaire pour le transport de fret fait partie de la solution intégrée avec le Port sec (zone logistique) pour le décongestionnement du Port et pourra bénéficier de l'emprise réservée à la nouvelle rocade d'Abidjan Y4, pour la construction d'une bonne partie de son tracé, ce qui réduirait le coût des investissements et limiterait l'impact environnemental et social sur les environs.
- (iv) **Réhabilitation des voiries de la zone du Port (environ 20 millions de dollars des ÉUs) :** permettra de préserver le patrimoine routier, d'améliorer l'accessibilité aux infrastructures

et locaux de base du Port, de faciliter la circulation autour de celui-ci, et de réduire les accidents et les coûts d'exploitation des véhicules. Une étude de faisabilité de la réhabilitation de la voirie de la zone du port d'Abidjan est en cours de préparation dans le cadre du Projet de Facilitation du Commerce et du Transport sur le Corridor Abidjan-Lagos, dont les résultats seront disponibles au mois juin 2017.

- (v) **Construction d'un Terminal minéralier (environ 89.3 millions de dollars des ÉUs)**, suite à la mise en concession des deux derniers terminaux sur les quais les plus profonds (11 m à 12 m de tirant d'eau admissible), le Port d'Abidjan ne dispose plus de quais pour accueillir les navires minéraliers à fort tirant d'eau, permettant de tirer profit du potentiel minier futur de la sous-région et principalement des pays sans littoral. Les installations existantes dédiées aux minerais ne permettent pas de satisfaire aux besoins des professionnels du secteur des minerais opérant dans l'hinterland et dans le nord de la Côte d'Ivoire, nécessitant une infrastructure moderne adaptée, capable d'accueillir des navires minéraliers de 13 m (contre 9,5 m actuellement). Ainsi il est prévu la :
- construction de nouveaux quais ;
 - remblaiement d'environ 10 ha de quais ;
 - rempiètement des quais 14 et 15 ;
 - aménagement d'aire de stockage couvert de type entrepôt 60 m x 100 m
 - installation d'une bande transporteuse permettant la réduction de la pollution par les intrants des cimenteries.
- (vi) **Aménagement du carrefour Akwaba en échangeur (environ 50 millions de dollars des ÉUs)** : le projet de construction d'un échangeur au carrefour Akwaba s'impose eu égard à l'importance du trafic transitant par ce nœud principal du réseau routier d'Abidjan. Le second élément qui motive ce projet et renforce le besoin, est le fait que ce carrefour est un passage obligé pour atteindre l'Aéroport International FHB (situé à 3,5 km du site) la zone de Bassam appelée à se développer dans le futur, la zone industrielle de Vridi et le Port d'Abidjan. En particulier, le décongestionnement du Boulevard Valérie Giscard d'Estain (VGE), dont les usagers et les riverains souffrent actuellement de problèmes majeurs d'accès, de délais de trajets, de pollution de l'air, de coûts d'exploitation des véhicules, de nuisance sonores, et des risques d'accidents, nécessite à terme son aménagement en voie de dégagement urbaine (autoroute avec limitation d'accès) en aménageant l'ensemble des carrefours à feu existants en échangeurs dénivelés (flyover), y compris celui d'Akwaba.

Sous-composante A.2 Promouvoir une mobilité urbaine inclusive et durable (environ 18.7 millions de dollars des ÉUs)

16. Pour soutenir la croissance économique du Grand Abidjan, le système de Transport urbain doit assurer une mobilité efficace permettant aux populations résidentes d'accéder aux emplois, aux services publics, aux commerces et aux loisirs. La croissance économique future d'Abidjan générera de nouvelles opportunités d'emplois et relèvera le niveau de vie des résidents, ce qui inévitablement accroîtra l'attractivité de la ville et accélérera l'exode depuis les autres villes et zones rurales du pays et des pays limitrophes, vers celle-ci.

17. Les déplacements dans le Grand Abidjan sont actuellement assurés à 57% par Voiture (Véhicule particulier, Taxi à compteur et Wôro-Wôro) et 43% par Transport en commun (assuré en grande partie par les GBAKA (2/3), les bus de la SOTRA (1/3, y compris dessertes lagunaires) et quelques navettes employeurs. Malgré les efforts d'investissement de l'Etat ivoirien dans les infrastructures routières, les abidjanais continuent de souffrir de la lenteur et manque de fiabilité des transports, surtout pour les déplacements pendulaires (domicile-travail) pendant les heures de pointe où les délais des trajets peuvent atteindre les trois heures. Plutôt que de promouvoir des trajets en taxi ou en véhicule particulier, dont le parc va croître considérablement avec l'augmentation du pouvoir d'achat de la population, une

solution efficace et durable consiste à développer un système de Transport Public de masse fiable, inclusif et suffisamment attractif, permettant de réduire (i) les temps de déplacement (temps non productif), (ii) la pollution et émissions de gaz à effet de serre, et (iii) les accidents de la route. Ce système pourrait mettre à profit le plan d'eau d'Abidjan (faibles coûts de maintenance) pour le transport lagunaire intégré au réseau de transport urbain terrestre de masse. De manière complémentaire, il sera important de favoriser les mesures d'optimisation du réseau de transport et des voiries existantes par une gestion optimisée du trafic.

18. Ainsi il est proposé dans le cadre du Projet du Grand Abidjan les investissements suivants pour améliorer la mobilité urbaine :

(vii) **Densification du transport lagunaire (environ 3 millions de dollars des ÉUs) :** par l'aménagement des quais du réseau des lignes lagunaires de la SOTRA notamment, la rénovation de la gare d'Abobodoumé, la construction de nouvelles gares lagunaires de Niangon Lokoua et de Koumassi Nord Est, et l'aménagement des accès aux quais construits par les deux nouveaux opérateurs lagunaires CITRANS et STL. Ces projets qui se situent dans les communes de Yopougon et de Koumassi permettront de desservir plusieurs communes telles que : Marcory-Cocody-Treichville-Plateau-Attecoubé, le tout dans l'objectif de :

- Optimiser l'utilisation de l'atout naturel qu'est la lagune Ebrié
- Offrir un meilleur service de transport public
- Accroître l'offre de transport
- Améliorer l'inter modalité

(viii) **Aménagement de 50 km de voies piétonnes et cyclables à Abidjan (environ 10 millions de dollars des ÉUs) :** La marche et l'usage du vélo sont des modes fréquemment utilisés par les populations dans le cadre de leurs déplacements quotidiens (environ 4 millions de déplacements journaliers non motorisés sur les 13 millions au total), atteignant dans certaines communes comme Abobo, 60% des déplacements journaliers. Ces déplacements se passent dans des conditions déplorable, ne favorisant pas ces modes, tel que :

- l'absence d'un réseau de voie piétonne à Abidjan ;
- l'occupation anarchique des trottoirs par les petits commerces ;
- l'insécurité routière des piétons.

Dans un contexte environnemental où la promotion des modes doux de déplacement est de plus en plus d'actualité, notamment pour ses effets bénéfiques sur la santé des populations, la ville d'Abidjan devra disposer d'un bon réseau de voies piétonnes pour assurer le rabattement vers les modes lourds (dernier kilomètre). C'est pour cette raison qu'il a été initié dans le cadre de ce projet, l'aménagement pilote de 50 km de voies piétonnes et pistes cyclables.

(ix) **Étude de faisabilité et d'avant-projet détaillé d'une ligne pilote de Bus à haute Performance (BRT en anglais), le long d'un corridor de transport de masse (environ 5 millions de dollars des ÉUs) :** l'étude permettra de préparer un projet d'investissement qui sera mis en place éventuellement dans le cadre d'une opération future de la Banque. Le Bus Rapid Transit (BRT) permet de mettre en place une offre de transport en commun de haute performance avec une vitesse commerciale élevée et un haut niveau de fiabilité et de service, grâce à la séparation du trafic d'autobus du reste du trafic routier via des couloirs dédiés, qui constitueront l'ossature de son offre de transport. Le BRT permet de mieux répondre aux besoins de déplacements de la population à un coût, une qualité de service et des conditions de sécurité et d'environnement bien moindres et ce, en vue d'assurer de façon durable la cohérence entre les options d'urbanisme et de transport urbain. Une ligne

potentielle a été identifiée et qui sera confirmée lors de la prochaine mission de préparation du projet, desservant les zones à forte demande en déplacements suivantes :

- A l'ouest : Yopougon : Siporex - Boulevard Alassane OUATTARA – Itinéraire du 5^{ème} Pont
- Au centre : Attecoubé (Bori bana) carrefour blvd de la Paix—
- Au centre : Adjamé : 5^{ème} Pont Sebroko – Mairie - Indenié
- A l'est : Cocody : Carrefour la Vie - Boulevard Latrille
- Au Nord : Abobo : Biabou

(x) **Étude du plan de circulation d'Abidjan (environ 0.7 million de dollars des ÉUs) :** l'étude du plan de circulation s'inscrit dans le cadre de l'opérationnalisation du plan d'urbanisme SDUGA et permettra au Gouvernement et aux collectivités du District d'Abidjan de bénéficier d'un outil de planification des déplacements à petite échelle à l'instar des plans d'urbanisme de détail qui seront mis en œuvre dans le cadre de ce projet au niveau de chaque commune d'Abidjan (cf. Composante B du projet). L'objectif de l'étude est de mettre en place une planification opérationnelle des déplacements en vue d'améliorer la circulation dans Abidjan. Spécifiquement, la réalisation de cette étude permettra de :

- faire le diagnostic de la mobilité à Abidjan ;
- mettre en cohérence les différents investissements en matière de mobilité urbaine ;
- proposer un plan de circulation pour chaque commune du District d'Abidjan.

Sous-composante A.3 Appui à la Gouvernance des Transports urbains sur le grand Abidjan (environ 3 millions de dollars des ÉUs)

19. **Appui à la création d'une autorité en charge des Transports urbains dans le Grand Abidjan (environ 3 millions de dollars des ÉUs) :** dans l'objectif d'améliorer la Gouvernance et la coordination des Transports dans le Grand Abidjan il est proposé la fourniture d'une assistance dans le cadre du projet pour la mise en place d'une autorité coordinatrice des Transports urbains ayant vocation à exercer les compétences de planification et de gestion en matière de Transport et d'Urbanisme, sur le modèle de ce qui peut exister en Europe (Transport for London, STIF à Paris). Un séminaire à l'initiative de la Présidence de la République a eu lieu sur ce sujet ainsi que celui du financement des transports urbains en mai 2016.

20. Ainsi il est proposé dans le cadre de ce projet les activités suivantes d'appui à la formation d'une telle autorité :

- Étude institutionnelle pour la création d'une autorité des Transports urbains dans le Grand Abidjan, proposant un projet de texte pour sa création, un organigramme, un manuel opérationnel ;
- Un voyage d'étude à une métropole exemplaire ayant réussi l'intégration de son système de Transports urbains ;
- La mise en place d'une assistance technique sur trois ans durant la mise en œuvre du projet pour accompagner ladite autorité dans l'exercice de ses prérogatives.

Composante B - Planification Urbaine et Mise en Œuvre du Schéma Directeur Urbain (coût total de la composante estimé à 107.1 millions de dollars des ÉUs)

21. L'urbanisation constitue un enjeu majeur pour le développement économique et social de la Côte d'Ivoire. En effet, la population urbaine représente la moitié de la population totale du pays. Le Grand Abidjan concentre à lui seul plus de 20% de la population totale du pays, 60% des emplois formels et 90% des entreprises formelles.

22. La revue de l'urbanisation en Côte d'Ivoire réalisée par la Banque a permis de faire une corrélation entre le revenu national brut par tête d'habitant et le taux d'urbanisation. La Côte d'Ivoire affichait en 2014 un revenu national brut par personne de 1450 dollars. Comparée à d'autres pays situés dans des continents différents qui ont le même taux d'urbanisation, ceux-ci affichent des revenus nationaux bruts qui tournent autour de 3500 dollars ; ce qui signifie que les moteurs sous-jacents à l'économie ne fonctionnent pas à leur pleine capacité. Une meilleure gestion de l'urbanisation pourra contribuer à corriger cette situation dans la mesure où celle-ci pourra favoriser des activités génératrices de rendements plus élevés sur le plan de la croissance urbaine et de la création d'emplois.

23. Le gouvernement de la Côte d'Ivoire, par le biais de la coopération japonaise vient d'approuver le Schéma Directeur d'Urbanisme du Grand Abidjan (SDUGA) avec le Schéma Directeur de Transports qui lui est annexé, dont l'objectif ultime est de faire en sorte que les aménagements tant publics que privés des diverses zones du Grand Abidjan se fassent de manière harmonieuse, lesquels devraient pouvoir offrir des possibilités d'activités économiques source de croissance et de compétitivité, mais aussi des activités résidentielles mixtes ainsi que des espaces verts.

Sous composante B.1 Planification urbaine (environ 41.3 millions de dollars des ÉUs)

24. La planification urbaine constitue un facteur important dans la compétitivité du Grand Abidjan en ce qu'elle trace la feuille de route de son développement. La mission a eu des discussions larges et fructueuses avec la partie gouvernementale et le District Autonome d'Abidjan pour définir de manière plus approfondie les différentes composantes de ce volet ainsi que les activités susceptibles d'être financées dans le cadre du projet, étant entendu que c'est seulement après une évaluation technique et financière que le choix définitif des activités devra être fait. Ainsi trois (3) grandes activités ont été adoptées. Le rationnel qui sous-tend cette répartition est que toutes les activités qui y seront ciblées devraient contribuer de manière directe à la compétitivité du Grand Abidjan.

25. Opérationnalisation du schéma directeur du Grand Abidjan (40 millions de dollars des ÉUs) : Le Schéma Directeur du Grand Abidjan étant approuvé et diffusé auprès des administrations et des populations, il est évident qu'en tant que tel il ne pourra pas contribuer de manière significative à résoudre les problèmes d'urbanisation auxquels le Grand Abidjan est confronté. Ce schéma a besoin d'être opérationnalisé pour que les administrations centrales et décentralisées, le secteur privé et les populations puissent en tirer le maximum de bénéfices. Cela passe nécessairement par l'établissement des plans d'urbanisme de détails dont l'objectif est de préciser les orientations du SDUGA, en matière d'utilisation du sol, de transport, d'accès au logement, au foncier, aux services urbains de base. Ainsi sous cette composante, il est prévu de financer les études et l'établissement des plans d'urbanisme de détails pour toutes les 10 unités urbaines définies dans le SDUGA, ainsi que les plans directeurs d'urbanisme des 13 communes du District d'Abidjan. Ces plans d'urbanisme de détails qui intégreront l'approche environnementale de l'urbanisme et du changement climatique devront prendre en compte la question de la densification urbaine, la requalification de certaines zones, la valorisation foncière, la mixité des zones etc. Le projet va financer aussi l'établissement du Règlement Général d'Urbanisme du SDUGA et des règlements particuliers d'urbanisme y afférents, l'actualisation des textes législatifs et réglementaires concernant l'urbanisme, y compris l'élaboration d'un nouveau code de l'urbanisme. Disposer de textes adaptés et d'utilisation simple peut contribuer à une meilleure opérationnalisation du SDUGA.

En plus de l'établissement des plans de détails, il s'agira aussi de dégager des priorités d'investissements chiffrés qui pourront constituer un tableau de bord pour le financement des investissements communaux. Ainsi un budget de 3 millions de dollars devra être alloué à chaque

commune pour lui permettre de faire des investissements pour la consolidation des plans d'urbanisme de détails. Ce budget d'investissement ne sera pas financé dans le cadre du projet, mais devra être inclus dans les transferts budgétaires annuels pour investissements communaux (PIC), répartis sur les trois dernières années de la mise ans (un million par an).

26. Pour une meilleure opérationnalisation du SDUGA, il est nécessaire d'adresser les problèmes auxquels les acteurs publics, privés sont souvent confrontés dans leurs projets d'investissements : il s'agit de la disponibilité des emprises prévues par les plans d'urbanisme pour accueillir les investissements. Il est important, au stade où se trouve le SDUGA, de penser à sécuriser les espaces destinés aux infrastructures et équipements. Dans ce cadre, le projet va financer :

27. La délimitation de toutes les emprises pour les infrastructures et équipements structurants prévus dans le cadre du SDUGA et des plans de détails afin de les préserver de toute occupation.

28. La communication autour du SDUGA et des plans d'urbanisme de détails y relatifs et leur appropriation par les acteurs et les populations sont un puissant gage pour leur respect. Dans ce contexte, le projet financera des activités d'information, de communication, de sensibilisation pour faciliter leur appropriation.

29. Le SDUGA étant un document de planification qui implique plusieurs intervenants dans des secteurs aussi variés que divers, il est important de s'assurer que tous ces acteurs se parlent, communiquent et coordonnent leurs actions afin de créer le maximum de synergie d'actions autour de ce plan, mais aussi de le préserver de toute déviation préjudiciable à son respect, afin de maintenir l'une de ces fonctions essentielles celle de moteur de la croissance urbaine.

30. **Mise en place d'une structure de gouvernance métropolitaine forte pour la mise en œuvre du SDUGA (500,000 dollars des ÉUs).** L'importance d'une telle structure a été mise en exergue par les acteurs rencontrés. Tous ont exprimé le besoin impérieux de mettre en place cette structure pour garantir une mise en œuvre efficiente du SDUGA. Pour ce faire, le projet pourra financer :

31. **Une revue de la gouvernance urbaine** afin de faire l'état des lieux, d'analyser les différents acteurs et de proposer, sur la base des bonnes pratiques internationales reconnues, les missions de cette structure, son mode de fonctionnement et d'intervention, ses relations avec les différents acteurs urbains, sa composition, son organigramme, son meilleur ancrage institutionnel, son mode de fonctionnement.

32. De même le projet pourra financer un appui pour permettre le démarrage des activités de la structure et des activités de renforcement des capacités.

33. **Renforcement des capacités des entités en charge de la mise en application du SDUGA (800,000 dollars des ÉUs) :** Enfin, il a été convenu que la mise en œuvre du SDUGA suppose le renforcement des capacités des entités en charge de la gestion quotidienne du SDUGA : **le Ministère en charge de l'urbanisme, le district autonome d'Abidjan et les 13 communes d'Abidjan.** Une étude sera financée pour définir le type d'appui institutionnel à apporter à ces entités ainsi que des actions de renforcement des capacités, la mise en place d'un observatoire du foncier et de l'habitat

Sous-Composante B.2 Investissements d'aménagement urbain pour consolider et renforcer la compétitivité du Grand Abidjan (environ 28 millions de dollars des ÉUs)

34. Cette Sous-Composante a pour but de financer des activités aptes à renforcer l'attractivité du Grand Abidjan, un élément important de la compétitivité :

L'adressage du district d'Abidjan (18 millions de dollars des ÉUs) : Un des problèmes identifiés aussi bien par le secteur public que privé, c'est la difficulté de s'orienter au niveau du district. L'objectif du projet est de faciliter le déplacement (repérage et orientation) dans la ville

en s'aidant d'inscriptions visibles par tous, identifiant les rues, les entrées des constructions et le mobilier urbain. Les activités à financer concernent l'achèvement des opérations entamées dans le district et son extension dans les communes d'Anyama, Bingerville et Songon non couvertes par le précédent projet.

Eu égard aux nombreux intervenants dans le secteur de l'adressage (Ministère de l'intérieur, Ministère des postes, ministère de l'urbanisme, le District d'Abidjan et les 13 communes), il est souhaitable **d'aboutir à un consensus sur l'opérationnalisation de cette activité au niveau étatique qui devrait déboucher sur la mise en place d'une structure unique de coordination.**

35. Projet de préservation et de valorisation de la ceinture verte du Schéma Directeur d'Urbanisme du Grand Abidjan (SDUGA) (10 millions de dollars des États) : Le SDUGA a préconisé la mise en place d'une ceinture verte dans la zone périurbaine du Grand Abidjan et recommandé d'urgence son étude en vue de sa préservation.

36. Cette ceinture verte dont la fonction première est de circonscrire l'étalement urbain a aussi trois autres fonctions essentielles :

- Une fonction environnementale, celle de séquestrer le carbone rejeté par la ville, luttant ainsi contre le changement climatique
- Une fonction économique, celle d'accueillir et de préserver les activités agro-pastorales afin de contribuer efficacement à l'approvisionnement alimentaire du District Autonome d'Abidjan et de créer des emplois induits.
- Une fonction paysagère et récréative, celle d'offrir des espaces de promenade et de détente (jardins, parcs et réserves ouverts, espaces sportifs, complexes agropastoraux, forêts) pour l'attractivité de la ville.

37. L'activité consiste à faire la délimitation et, un plan de zoning de la ceinture, la définition d'une Zone d'Aménagement Différé (ZAD), réaliser, des travaux communautaires d'urgence, promouvoir le partenariat public privé pour la gestion de certaines activités prévues dans le plan d'aménagement.

Sous Composante B.3 Délimitation et morcellement des terroirs et parcelles villageoises de Songon et Bingerville (environ 37.8 millions de dollars des États) :

38. Après la réalisation et l'approbation du Schéma Directeur d'Urbanisme du « Grand Abidjan » (SDUGA) en Mars 2015, l'un des défis majeurs des gestionnaires urbains est de parachever le travail par la délimitation et le morcellement des territoires des communautés villageoises situés dans la zone d'urbanisation future afin d'y prévenir les conflits fonciers récurrents.

39. En effet, la maîtrise foncière dans la périphérie de la ville d'Abidjan est un enjeu majeur. Le développement rapide de nombreux secteurs économiques et sociaux tels que l'Agriculture, l'habitat et les infrastructures de base requiert un outil efficace de gestion et de décision en matière foncière. Pour ce faire, le District Autonome d'Abidjan s'est engagé dans la voie d'un développement harmonieux et durable en mettant en œuvre la réalisation de la sécurité foncière des populations et des opérateurs économiques sur les sites impactés, par la délimitation et le morcellement des territoires des villages situés dans l'espace à urbaniser des communes de Songon, et Bingerville. L'objectif du projet est de garantir un développement durable et la cohésion sociale par la sécurité foncière dans les zones d'urbanisation future des deux (02) communes citées ci-dessus.

40. Développement des villages satellites autour du Grand Abidjan (15 millions de dollars des États) : La paix sociale a été citée comme facteur pouvant améliorer la compétitivité de la ville. À ce niveau, le problème de la prise en compte des villages satellites autour du Grand Abidjan a été abordé. Ces villages ne sont pas connectés à la ville et sont dépourvus de services urbains de base qui en font des marginaux et partant des sources potentielles de conflits. Des programmes d'amélioration des conditions de vie des populations ont été initiés par le District Autonome d'Abidjan dans certains de

ces villages. Dans le cadre du programme de désenclavement des villages satellites de son territoire, le District Autonome d'Abidjan est en train de réaliser des travaux routiers, d'adduction d'eau, d'électrification et d'assainissement pour un montant d'environ cinquante milliards de FCFA. Il s'agit de consolider ces acquis **par la réalisation des plans locaux d'aménagement et de développement durable pour les villages centres du District Autonome d'Abidjan et la mise en place d'un programme de lutte contre pauvreté et d'équipements d'infrastructures sociales de base**. Les activités ciblées par le projet concernent : (i) la mise en place d'infrastructures et d'équipements structurants pour créer un noyau urbain apte à améliorer les conditions de vie des populations ; (ii) créer des activités génératrices de revenus ; (iii) réduire l'emprise écologique de ces villages. Ces activités auront pour objectifs de retenir sur place les populations de ces villages et de réduire le phénomène d'immigration et les déplacements intempestifs sur Abidjan.

41. Réhabilitation des squares «BRESSOLLES & BRIAND » d'Abidjan, commune du Plateau (2,5 millions de dollars des ÉUs). Les squares «BRESSOLLES & BRIAND » constituent le seul **parc boisé** en plein cœur du Plateau. Ils ont été créés dans les années 50. Situés sur le boulevard de la République, dans le prolongement de l'immeuble de l'Hôtel du District, et séparés par le boulevard Chardy, ils ont pour fonction de servir de lieu de repos et d'aires de promenade et détente aux visiteurs de la commune du Plateau, vitrine d'Abidjan, de la capitale économique. Ils participent à l'attractivité de la ville et reçoivent plus de 1000 personnes par jour.

42. Ce projet poursuit les objectifs suivants :

- Contribuer au maintien d'un espace vert au Plateau ;
- Améliorer le cadre afin de susciter la fréquentation d'un plus grand nombre d'abidjanais en quête de lieu de repos et de promenade ;
- Créer un espace d'échanges et de convivialité en plein cœur du Plateau ;
- Améliorer l'attractivité des squares ;
- Améliorer la sécurité du site ;
- Favoriser les activités de jour comme de nuit.

43. Projet pilote d'aménagement paysager et de renforcement de la gestion du Bassin d'orage des Rosiers, commune Cocody, dans la District d'Abidjan (300,000 dollars des ÉUs) : En l'absence d'une politique de gestion efficiente, les Bassins d'orage à Abidjan, sont illégalement squattés par les constructions anarchiques et précaires, et sont utilisés comme dépôts sauvages d'ordures par les opérateurs du secteur informel. Cette activité a pour objectif de rendre attractive l'emprise du bassin d'orage par des travaux d'aménagement paysager.

44. Unité urbaine du PK 24 (20 millions dollars des ÉUs) : La forte demande de terrains industriels dans le District Autonome d'Abidjan, a poussé l'État de Côte d'Ivoire à créer une nouvelle zone industrielle de 900 ha, au PK24 de l'Autoroute du Nord.

La pression sur cette zone sera plus forte avec la construction de la rocade Y4, de l'autoroute reliant la zone industrielle de Yopougon au carrefour d'Agboville, du stade olympique d'Ebimpé et du raccordement du chemin de fer au port sec du PK26 sur l'autoroute du nord.

45. Les trois (03) villages riverains, ATTINGUIE, AKOUBE-ZEUDJI et ALLOKOI qui abritent une population de 44 000 habitants, selon le RGPH 2014, ont connu une croissance démographique élevée ces seize (16) dernières années.

46. La mise en œuvre effective de tous ces équipements entrainera à l'horizon 2030 une population résidente estimée à environ 200 000 habitants. La zone du PK24 **doit faire l'objet d'une nouvelle unité urbaine pour laquelle un plan d'urbanisme directeur accompagné des plans d'urbanisme de détails devra être fait pour encadrer son développement**. Et ce, d'autant plus que la zone à urbaniser est restreinte et présente beaucoup de contraintes environnementales. L'objectif de cette

activité est de mettre en place le dispositif d'accueil des populations engendrées par la forte croissance urbaine amorcée qu'il faut maîtriser. Le projet va aussi financer la viabilisation d'une première tranche de 50 hectares.

47. Pour toutes les activités citées ci haut, la partie gouvernementale a remis à la Banque les fiches de projets correspondantes ainsi qu'un tableau synoptique des investissements.

Composante C - Appui au développement et à la compétitivité des industries et chaînes de valeur structurantes, des PME locales et de leur intégration dans les chaînes de valeur globales avec un meilleur accès aux marchés nationaux et internationaux (Le coût total des activités de cette composante est estimé à 160 millions de dollars des ÉUs)

48. Les thématiques traitées dans cette composante du projet sont relatives aux objectifs du PND 2016-2020 liés à l'industrialisation, à davantage de transformation locale dans les chaînes de valeur de l'agro-industrie, à la nécessité de mobiliser le secteur privé pour 60% des ressources nécessaires au financement dudit PND, et à une plus grande participation et contribution des Petites et Moyennes Entreprises (PME) dans les activités économiques. Les axes stratégiques d'intervention identifiés pour soutenir ces objectifs incluent : Appuyer l'élaboration et la mise en œuvre de politiques concurrentielles dans les secteurs clés y compris transports, énergie, télécommunications et agro-industrie ; Améliorer les performances des agences et administrations publiques impliquées dans la délivrance de services et actes administratifs en direction du secteur privé ; Soutenir l'aménagement et la gestion rationalisée des infrastructures et terrains industriels ; Soutenir l'accélération de la réalisation de projets d'investissements industriels structurants et des projets en PPP (CNP-PPP) avec effet sur le développement des PME locales ; Soutenir la compétitivité et les mécanismes innovants de financement pour un meilleur accès aux marchés des PME et leur intégration dans les chaînes de valeur globales.

49. L'objectif de développement de la composante est d'accroître la contribution du secteur privé dans l'activité économique de l'agglomération d'Abidjan avec un appui à la réalisation de projets structurants, à la recherche d'efficacité et d'efficience dans la délivrance de services administratifs, à la gestion des zones et terrains industriels, et à une participation accrue des PME nationales dans les chaînes de valeur globales.

Sous Composante C.1 Renforcement des capacités institutionnelles et soutien au développement des infrastructures d'appui au Secteur Privé (Coût estimatif : 108 millions de dollars des ÉUs).

50. Cette composante a pour objectif de contribuer à créer les conditions nécessaires au plan institutionnel, infrastructurel et administratif pour une meilleure qualité d'accès des opérateurs privés aux secteurs avec un potentiel de transformer structurellement l'économie, tel que ceux de l'énergie, des télécommunications, des transports et de l'agro-industrie, en assurant l'adoption de meilleures pratiques en matière de compétition, en améliorant la célérité et le service client des administrations partenaires à l'égard du secteur privé, et en facilitant l'accès aux infrastructures industrielles de production.

C.1.1 Élaboration et mise en œuvre de politique concurrentielle (competition policy) dans les secteurs clés - Transports ; Énergie ; Telecom ; Agro-industrie. (3 millions de dollars des ÉUs).

- (i) Cette composante consistera à établir un diagnostic de l'état de la concurrence des secteurs prioritaires pour la transformation de l'économie du Grand Abidjan et d'effectuer des analyses pour un diagnostic qui permettra d'évaluer objectivement le niveau de compétition dans ces secteurs.

- (ii) **Les études diagnostiques sectorielles serviront de base pour la formulation de politiques sectorielles** qui permettraient d'accroître le niveau de compétition dans lesdits secteurs, et d'augmenter le niveau, la quantité, et la qualité des intervenants du secteur privé pour un impact technique, financier, économique, social et technologique plus significatif.

C.1.2 Amélioration de la performance des agences et administrations chargées de délivrer des services et actes administratifs en direction du secteur privé (30 millions de dollars des ÉUs).

- (i) **Cette activité aidera à mettre en place à Abidjan les systèmes informatiques qui permettent de dématérialiser les services administratifs** adressés aux investisseurs et aux PME, de manière à améliorer sensiblement les délais et la qualité des prestations en permettant aux différentes administrations partenaires de communiquer et de collaborer de manière plus efficiente avec à la clé un système de contrôle, de suivi et d'évaluation.
- (ii) **Cette activité soutiendra la mise en œuvre du projet de dématérialisation des certificats, licences et permis du CEPICI en concertation avec les administrations concernées** à travers la mise en place d'un portail unique. L'installation et l'opérationnalisation du système sera accompagnée d'un programme de renforcement de capacité institutionnelle et opérationnelle pour une utilisation optimale des outils mis en place.

C.1.3 Aménagement et gestion des zones industrielles (75 millions de dollars des ÉUs avec aménagement). Cette composante consistera à soutenir trois activités :

- (i) **Aménagement de la nouvelle zone industrielle du PK24** de 112ha avec VRD, Assainissement et Électricité et préparation d'un PPP – **APS disponibles (60 millions de dollars des ÉUs)**
- (ii) **Appui au Programme National de Restructuration et de Mise à Niveau des Entreprises** avec la mise en place du Centre d'Appui à la Compétitivité et au Développement Industriel Pour l'Agroalimentaire **(10 millions de dollars des ÉUs)**
- (iii) **Renforcement des capacités institutionnelles et opérationnelles des structures en charge des Zones Industrielles** (AGEDI et FODI) pour une gestion rationalisée des terrains industriels, du développement et du financement des infrastructures **(5 millions de dollars des ÉUs).**

Sous Composante C.2 Appui à la Réalisation de Projets Industriels Structurants avec un Impact sur les PME Locales (Coût estimatif : 22 millions de dollars des ÉUs).

51. L'objectif de développement de cette composante est la structuration des industries et le développement des chaînes de valeur avec un modèle de développement industriel centré sur des projets d'investissements privés préalablement identifiés et qui seront soutenus dans leur réalisation afin d'intégrer dans leur écosystème des chaînes de valeur du secteur privé national, en collaboration notamment avec des représentants du secteur privé national.

C.2.1 Appui à la mobilisation de ressources du secteur privé (2 millions de dollars des ÉUs). L'objectif est d'identifier, d'intéresser et de faire le suivi avec des investisseurs potentiels pour les projets d'investissements réalisables dans le cadre du développement des chaînes de valeur.

- (i) **Cette activité permettra d'approfondir et d'étendre à d'autres le modèle de partenariat stratégique** mis en place avec le Business Council for International Understanding (BCIU) ou le Mouvement des Entreprises de France (MEDEF) pour l'identification, évaluation et mise en œuvre de quatre (4) partenariats stratégiques pour la mobilisation du secteur privé des pays sélectionnés par le CEPICI comme prioritaires pour l'attraction de l'investissement étranger direct (IDE).
- (ii) **Les partenaires stratégiques seront d'un profil du type d'une organisation patronale ou Chambre de commerce** disposant d'un réseau, d'une capacité d'influence, et des moyens d'organisation et d'exécution d'activité liés à la promotion des investissements dans leur pays, autour des missions suivantes : (i) Évaluer les besoins en appui pour les

investisseurs potentiels dans les différents secteurs d'intérêt pour la Côte d'Ivoire dans leurs pays d'origine (ii) Labelliser la Côte d'Ivoire en établissant une corrélation positive entre le besoin en investissement et les investisseurs potentiels (iii) Organiser des tables rondes de haut niveau avec des investisseurs potentiels et les délégations ivoiriennes (iv) Suivre les résultats des tables rondes pour le développement des projets d'investissements identifiés (v) Soutenir la recherche de modes de financements innovants des projets identifiés.

C.2.2 Fond catalytique de développement de projets stratégiques (20 millions de dollars des ÉUs). Cette composante servira à soutenir la préparation, le développement et la réalisation de projets d'investissements structurants pour le secteur privé.

- (i) **5-7 projets industriels portés par des investisseurs internationaux ou nationaux étrangers** ayant élaboré un business plan pour un projet d'investissement en Côte d'Ivoire dans les 12 prochains mois, avec des effets d'externalité avérés pour les PME locales. Il existe un portefeuille de 25 multinationales qui ont été identifiées à l'occasion de la table ronde de haut niveau organisée par BCIU à Washington avec les PDG de 50 compagnies américaines multinationales, ainsi que des compagnies françaises et japonaise lors d'une table ronde similaire organisée à Paris durant la journée du secteur privé des consultations générales du PND 2016-2020 de la Côte d'Ivoire.
- (ii) **5-7 projets PPP structurants du secteur industriel ou des infrastructures** issus de la liste créée par le CNP-PPP dans le cadre du PND 2016-2020, ayant le potentiel d'être portés par le secteur privé avec un effet d'entraînement sur le développement des chaînes de valeur locales. Il existe un portefeuille de projets pré-identifiés par le Gouvernement pour des projets d'investissements industriels privés ou des projets en mode de financement PPP identifiés dans le cadre de l'appui PPIAF du WBG pour lesquels le fond proposé permettra d'accélérer l'installation et l'intégration de ces investissements privés dans le tissu économique local.
- (iii) **Le fond aura pour objectifs** le financement d'études, de partenariats et d'assistances techniques à valeur ajoutée, de programmes de formation de main d'œuvre qualifiée pour les besoins d'une industrie, d'une chaîne de valeur ou d'une compagnie spécifique, nécessaire à la réalisation effective des projets identifiés.

Sous Composante C.3 Appui au Développement, à la Compétitivité des PME locales, et à leur Intégration dans les Chaînes de Valeurs Globales (Coût estimatif : 30 millions de dollars des ÉUs).

52. L'objectif de développement de cette composante est de soutenir le développement des PME locales à l'aide d'instruments qui soutiendraient leur compétitivité et faciliteraient leur intégration dans les chaînes de valeur globales amenées par les projets d'investissements industriels et projets PPP, notamment dans les secteurs de transport-logistiques, agro-industrie, le tourisme d'affaires, les NTICs et les services. Cette activité sera exécutée en intégrant les priorités des activités prévues dans le cadre du programme Phoenix financé par l'État ainsi que des partenaires du secteur privé tel que la CGECI avec les Champions Nationaux, la Chambre de Commerce ou des opérateurs privés tels que Orange Telecom ou MTN.

C.3.1 Appui au développement du cadre institutionnel (5 millions de dollars des ÉUs). Cette activité permettra d'apporter un appui institutionnel au Ministère des PME pour l'atteinte des objectifs suivants :

- (i) **Appui à l'élaboration d'une stratégie pour l'opérationnalisation de l'Agence Nationale de Développement des PME** nouvellement créée (2 millions de dollars des ÉUs).
- (ii) Appui pour la formulation et la mise en œuvre d'une Politique Nationale de Développement des PME.

- (iii) **Mise en œuvre du statut de l'entrepreneur de l'OHADA** pour la formalisation des PME du secteur informel. La mission a relevé une forte demande d'accompagnement au secteur informel. L'activité économique des PME autour de l'agglomération d'Abidjan est constituée essentiellement d'opérateurs informels.

C.3.2 Appui au développement d'un écosystème de Capital-risque/Capital investissement pour des financements innovants en direction des PME (5 millions de dollars des États). Cette composante a pour objectif de promouvoir la compétitivité des PME en proposant des appuis pour limiter les contraintes opérationnelles et de financement des PME. La mission constate le besoin de considérer des solutions innovantes pour assurer le financement de la croissance et de l'installation de nouvelles PME, en complément avec le renforcement des capacités des PME déjà cité. L'accès au financement est une contrainte majeure pour les PME gravitant au sein et autour des principales activités économiques et des chaînes de valeurs. Les solutions de financement conventionnelles notamment les prêts bancaires sont difficilement accessibles à la majorité des PME pour des raisons à la fois, structurelles liées au secteur financier, et stratégiques et opérationnelles liées aux conditions d'exploitation des PME. Dans ce sens le projet apportera les appuis suivants :

- (i) **Appui à la mise en œuvre des recommandations de l'étude diagnostique de l'écosystème PE/VC (2.5 millions de dollars des États).** Cette étude actuellement en cours sur la Côte d'Ivoire et menée conjointement par SME Ventures de IFC et le Département Finance et Marchés du Groupe de la Banque mondiale.
- (ii) **Appui à la promotion des fonds PE/VC (2.5 millions de dollars des États).** Identification et appui à la promotion, au développement, et à l'opérationnalisation de mécanismes de type capital risque et capital investissements et 'frontier fund' ciblant la masse critique des PME. Le gouvernement a donné son accord de principe pour l'implantation en Côte d'Ivoire d'un 'frontier fond' américain 'Africa Growth Partners' amené par l'organisation BCIU avec une capitalisation initiale projetée de 50 millions de dollars des États pour cibler la masse critique des PME avec un besoin en finance en dessous de 1 million de dollars des États.

C.3.3 Facilité de soutien (Matching Grant) à la compétitivité des PME (20 millions de dollars des États). Il s'agit dans cette sous-composante de mettre en place pour les secteurs prioritaires une facilité de subventions (Matching Grant) pour le renforcement des PME ciblées par les fonds d'investissements afin de rendre ces PME plus attractives aux gestionnaires des fonds. La facilité pourrait servir au renforcement des capacités opérationnelles des PME, à financer des joint-ventures et/ou partenariats techniques entre PME ivoiriennes et PME étrangères pour un transfert de savoir-faire, de technologie ou de processus, et à identifier et à conquérir de nouveaux marchés afin d'accroître leur chiffre d'affaires et générer des emplois valorisants

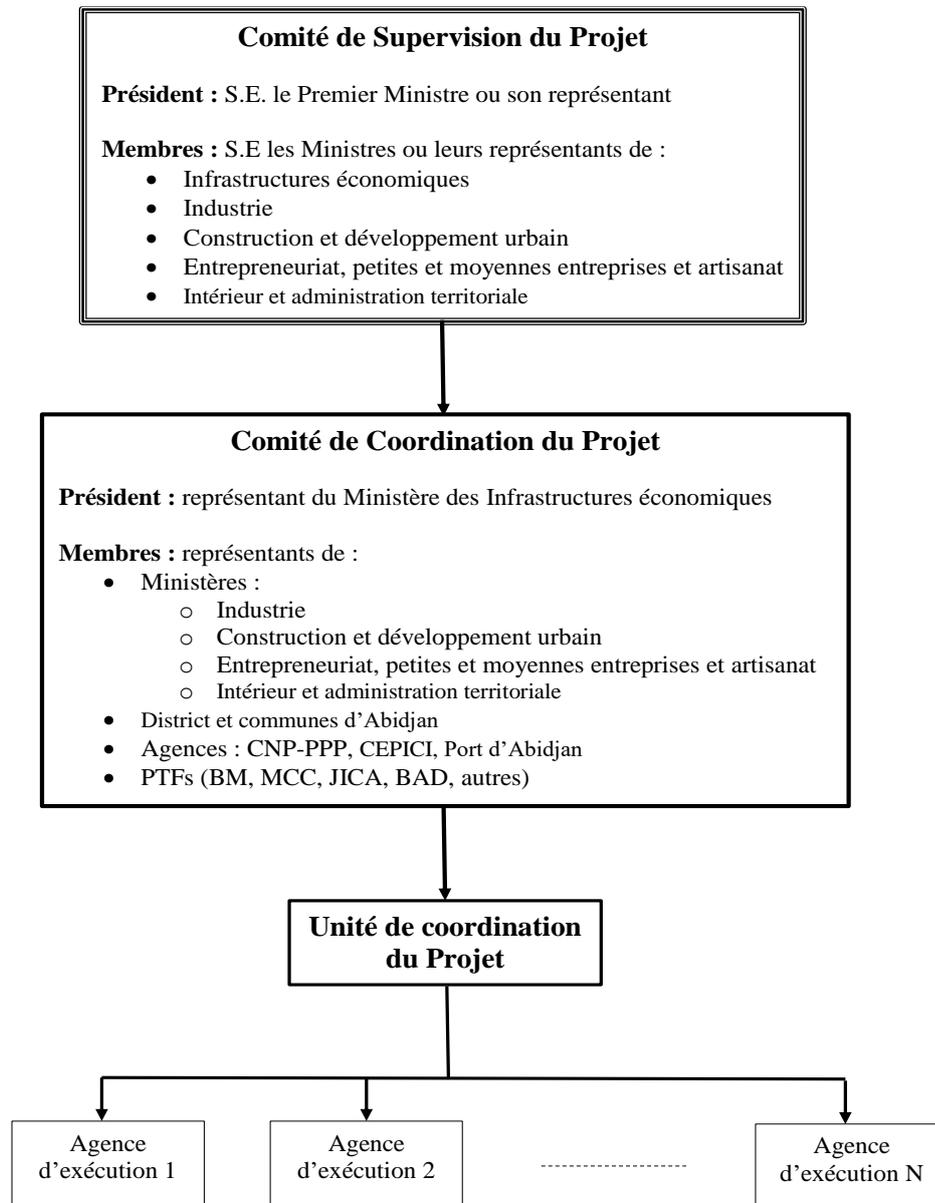
V. ARRANGEMENTS INSTITUTIONNELS.

53. La complexité du Projet réside dans la multitude de composantes et activités sous-jacentes, nécessitant une bonne coordination entre les diverses structures en charge de leur mise en œuvre, y compris les ministères sectoriels, agences spécialisées, municipalités et gouvernements locaux.

54. Par ailleurs, la complexité du projet émane également de la multitude des interventions proposées par les divers partenaires techniques et financiers (PTFs) de la Côte d'Ivoire actifs dans l'espace du Grand Abidjan, dont il faudra assurer de la cohérence et complémentarité, aussi bien entre elles qu'avec les initiatives en cours menées ou planifiées par le gouvernement ivoirien et les collectivités locales.

55. Le diagramme ci-dessous illustre la structure proposée pour la préparation et la mise en œuvre du Projet. Cette structure reflète les discussions menées pendant la mission avec les diverses structures gouvernementales, ainsi qu'avec les PTFs, en particulier celles avec le directeur du cabinet de la

Primature sur la manière optimale d'assurer la supervision et coordination entre les diverses activités du Projet et celles complémentaires des autres bailleurs et du gouvernement ivoirien.



56. Comme l'illustre le diagramme, il est proposé un Comité de Supervision interministériel ayant la responsabilité globale de la préparation et la mise en œuvre du Projet, dirigé par la Primature (CSP).

57. Un Comité de Coordination du Projet (CCP), composé des représentants des ministères : (i) des Infrastructures économiques ; (ii) de l'Entrepreneuriat, des petites et moyennes entreprises et de l'artisanat ; (iii) de la Construction et du développement urbain ; et (iv) de l'Intérieur et de l'administration territoriale. Ce Comité sera présidé par le ministre des Infrastructures économiques ou son chef de cabinet.

Les modalités d'exécution du projet reposent sur les structures existantes. L'unité de coordination du projet (UCP) sera responsable de la coordination du projet, des activités fiduciaires, du suivi et de l'évaluation et des activités de communication. L'UCP signera un contrat de gestion délégué avec toutes les entités d'exécution du Projet. Ces différentes conventions définiront la portée des mandats des différentes parties prenantes impliquées dans la mise en œuvre du projet.

Séminaire de Coordination entre les PTFs sur le Grand Abidjan

58. Comme mentionné ci-dessus, la complexité du projet émane également de la multitude des interventions proposées par les divers partenaires techniques et financiers (PTFs) de la Côte d'Ivoire actifs dans l'espace du Grand Abidjan, dont il faudra assurer de la cohérence et complémentarité, aussi bien entre elles qu'avec les initiatives en cours menées ou planifiées par le gouvernement ivoirien et les collectivités locales. Il a ainsi été convenu lors de la réunion avec le directeur du Cabinet de la Primature, l'organisation d'un séminaire d'une journée afin de :

- a. Mieux comprendre les pourtours des interventions en cours ou en préparation des divers PTFs dans l'espace du Grand Abidjan ;
- b. Vérifier la cohérence et identifier les opportunités de synergies et complémentarités entre ces interventions. En particulier, les opportunités de mettre en commun des moyens de préparation des projets afin d'accélérer cette étape et d'en réduire les coûts
- c. Convenir des arrangements institutionnels et de gouvernance des Projets pour une meilleure coordination dans la préparation et la mise en œuvre du Projet.

59. Le séminaire aura lieu durant le mois de février 2017 et se tiendra à la Primature.

VI. UTILISATION DE FONDS RETROACTIFS

60. La mission a indiqué la possibilité d'utilisation du procédé de financement rétroactif pour financer des activités clairement identifiées. Les fonds rétroactifs **ne pouvant excéder 20%** du montant total du Projet, à la condition qu'ils interviennent au plus tôt **un an** avant et au plus tard le jour précédant la date de signature de l'accord du crédit. Cette option de financement rétroactif et ses modalités pourront être étudiées plus en détail lors de la prochaine mission d'identification du projet.

61. La Banque soumettra une requête en janvier 2017, pour l'octroi de **5 millions de dollars des ÉUs** auprès du Fonds de Préparation des Projets, pour la préparation des études préparatoire des diverses activités sous les composantes du projet décrites ci-dessus. **Une requête formelle sera soumise à la Banque par le Gouvernement ivoirien dans ce sens au plus tard le 15 janvier 2017.**

VII. Assistance potentielle du Global Infrastructure Facility (GIF) de la Banque mondiale

62. Le Soutien de GIF (la plateforme globale pour les infrastructures) : La Plateforme Globale pour l'Infrastructure (GIF) est un mécanisme ouvert qui facilite la préparation et le montage de partenariat public-privé (PPP) complexe axe sur les infrastructures afin de mobiliser des capitaux du secteur privé et investissements institutionnels.

63. Ainsi Le GIF se propose d'assister le Gouvernement dans la préparation des composantes (sous-composantes du projet identifiées comme potentiellement faisables en PPP. Pour ces composantes, le GIF se chargera de financer toute les études nécessaires, y compris la structuration de l'acquisition en mode PPP (transaction) et mettra à la disposition du gouvernement une équipe d'experts pour l'assister dans la procédure d'évaluation et de sélection du partenaire privé. Le GIF pourra ensuite assister le gouvernement en tout ce qui concerne les négociations de la concession avec ledit partenaire.

VIII. Calendrier Indicatif de Préparation du Projet.

64. Les différentes étapes de la préparation du projet sont synthétisées ci-dessous. Les délais, en particulier ceux de la phase de préparation nécessitant environ 9 mois, en raison de l'absence d'études

approfondies, **pourront être maintenues si les dispositions nécessaires sont prises** (notamment la préparation et concertation entre les diverses parties des contours et contenu des termes de référence, la mise à disposition de budgets, et la mise en place des comités de pilotage) :

Identification du Projet	décembre	2016
Validation du Concept du Projet	janvier	2017
Lancement de la préparation	février	2017
Pré-évaluation, réception des documents de sauvegarde	septembre	2017
Évaluation du Projet	novembre	2017
Négociations	janvier	2018
Approbation	mars	2018
Mise en vigueur	juin	2018

Prochaines Étapes :

	Description	échéances	Entité responsable
1	Élaboration du projet de Note Conceptuelle du projet	15 février 2016	BM
2	Désignation par le gouvernement du : - Ministère chef de fil et des Ministères et Agences membres du comité de coordination de la préparation du Projet ; - Bailleur coordonnateur des partenaires au développement ayant exprimé un intérêt au Projet	25 janvier 2017	Gouvernement
3	Tenue d'un atelier technique de coordination des interventions des PTFs sur le Projet	10 février 2017	Gouvernement/PTFs

IX. Accès à l'Information Publique.

65. Dans le cadre de la Politique de la Banque mondiale en matière d'accès à l'information, en vigueur depuis le 1er juillet 2010, la mission a indiqué aux autorités que, sauf objection de leur part, l'aide-mémoire sera diffusé dans le site internet d'accès public de la Banque mondiale. Les autorités ont confirmé que cet aide-mémoire pourra être divulgué publiquement.

ANNEXE 1. LISTE DES PERSONNES RENCONTREES

LISTE DES PERSONNES RENCONTREES DU 5 au 15 Décembre 2016		
NOMS ET PRENOMS	FONCTION	CONTACTS
MINISTRE DE L'ECONOMIE ET DES FINANCES		
Madame Yao madeleine	Conseiller spécial /MEF	22405822 / 07640264 moyamado@yahoo.fr
Abdoulaye BAKAYOKO	Conseiller technique/MEF	08 93 64 87 20208154
GATHI Jean Marius	Chargé d'études	07 49 91 08 20 20 81 54
DISTRICT AUTONOME D'ABIDJAN, MPD		
ZEBEHI Serge	MDP / DP Section infrastructures	01202549 zserge2005@yahoo.fr
Edith ESSIMEL	Chargé d'études /MPD	08418108 y.e_essimel@yahoo.fr
KONE Youssouf	MDP / DGPLP Chargé d'études	20258867 / 07953795 Youssouf_tiemoko@yahoo.fr
N'ZI Thierry	District d'Abidjan : Directeur des transports	42176567 Thierrynzy@yahoo.fr
AGUY Toussaint Hubert	Directeur des Grands projets /District	57 19 56 18 saintaguy@gmail.com
SARR Arlette	S/Directeur transport /District	arlettesarr@gmail.com 03 10 83 08
Aman Israël	S/Directeur /District	57 22 71 67 Iseaman2002@yahoo.fr
ZOKOU Rodrigue	Chargé de projet / District	08 00 61 65 Zokourodrigue_7@yahoo.fr
COULIBALY Yerafolo Honoré	Chef de service /District	07 76 76 56 yerafolo@yahoo.fr
KOFFI Jean Trésor	Directeur département/ District	07 93 72 65 Koff.jtresor@gmail.com
ATTAHI Koffi	DG de l'agence d'urbanisme et de prospective	05774247 / 03802220 Attahikoffi1@gmail.com
L'OSER, SITARAIL		
NEMIGNY Justin	Sous-directeur OSER	42999032 justinfof@gmail.com
KAMAGATE Tidjane A.	Sous-directeur OSER	40171777 kamatidjane@gmail.com
DJAHA Kouassi	Chef de service Accident OSER	40171753

		Djahakouassi68@gmail.com
KONAN Lambert		01022340
Ouattara Dognimin Daniel	Chef dpt maintenance des infrastructures ferroviaires /SITARAIL	20318200 / 07867259 Dognimin.ouattara@bolloré.com
SOTRA, MINISTERE DES TRANSPORTS, AGEROUTE, OFT, FDTR, PAA, MIE, MCU		
Coulibaly Pligueya Ali	DGTTC / Ministère des transports	07383484 Coulazhiz@yahoo.fr
TIESSE Lucien	Sous-directeur	05684864 / 20335255 lucientiesse@yahoo.fr
KONAN Yao Godefroy	Conseiller du DG/Transport	07 61 79 30 godfroykonan@yahoo.fr
KOUAKOU Kouakou Romain	DGTTC/Transport	47 35 53 24 rokkouakou@yahoo.fr
YANGBA Tia Roger	Assistant du secrétaire général OFT	04035545 Tianele2001@yahoo.fr
GOGBE Robert Xavier	Assistant du secrétaire général OFT	07541320 xaviergogbe@yahoo.fr
GORE Bi Tie Jules	Directeur des opérations OFT	05816403 Jules_gorebi@yahoo.fr
KONE Zoumana	Assistant dept des opérations techniques OFT	07132114 Zoumkone.ofci@gmail.com
KOUAKOU Martin	AGEROUTE : Expert routier	22529300 / 07770035 martinkouakou@yahoo.fr
BINI Roland	S/D urbanisme	08 22 70 65 biniroland@yahoo.fr
MONI N'Guessan	Directeur Adjoint Infrastructures /PAA	04 00 22 03 Nguessan.moni@paa.ci
YAI Vincent	SOTRA : Conseiller du DG en charge de développement	07039147 / 21757109 Yaivincent2014@gmail.com
TRAYE Bi Irié	Assistant DOT /OFT	05 98 56 28 trayebifaustin@yahoo.fr
OBBA Luc EKRESSIN	Chef d'étude transport/ SOTRA	57 33 48 37 / 21 75 7755 Luc_ekressin@yahoo.fr
BOTTY Bi Irié Michel	Conseiller technique /MCU	07 54 00 28 Botty_bi2001@yahoo.fr
MAGASSA epse KONATE GOUNDO Bintou	Chef de service / FDTR	05 07 50 12 Bgmagas02@gmail.com
KACOU Djohn Yacinthe	Chef de service OFT	04 07 53 20
LATH Bernard	Directeur DPT Etudes SOTRA	21757180 / 57336847 Bernard.lath@sotra.ci
AMANGOUA Blehoue Benjamin	Chargé d'études SOTRA	01051355 Bamangoua602@yahoo.com

KANHEZA Henri Vincent	Coordonnateur de Projets/MIE	08 16 06 44 hvkanheza@yahoo.fr
MINISTERE DE L'INDUSTRIE ET DES MINES, AGEDI, PRIMATURE, INS, BOLLORE		
EHOUMAN Assemien Aubin		02110890 / 54756051 ehoumanasse@gmail.com
TANO Paulin	Directeur	22417287 / 05640299 Djahakoussi68@gmail.com
GUEI Jean HUGues	Responsable commercial Projet/BOLLORE transport logistique	08 08 08 97 Jeanhugues.guei@bolllore.com
BAMBA Abou	Chargé d'études/ Ministère des Mines	77 16 98 22 abbamba@gmail.com
NIANGORAN Anne	AGEDI : Architecte urbanisme	22441788 / 79480420 Annemathilde.niangoran@gmail.com
KOUASSI Aurélie	Chef de service / AGEDI	79480419 Knguessanaurelie@yahoo.fr
DJETOUAN Aka Hugues	Ingénieur Financier/AGEDI	08 08 45 68
YA KOMENAN Raphael	Primature : DEFECE	08470334 yaraphaelkom@yahoo.fr
Christian TAPE	INS : DGA	07256053 Christiantape@gmail.com
Kouadio Amani Siméon	chargé d'études (recherches ingénieur)	07901838 amanisimeon@yahoo.fr
BNETD		
Paterne KOFFI	Directeur	07037030 Paterne.koffi@presidence.ci patkoffi@bnetd.ci
ESSAN Aboh	Directeur /BNETD	22 48 34 60 aessan@bnetd.ci
GUIHY Benoit	Directeur /BNETD	22 48 34 00 bguihy@bnetd.ci
Elodie KOFFI	Chargé d'études	58900649 ckoffi@bnetd.ci
SEFEC, CNP-CI, CCI-CI, ONAD, ENSEA		
DUPACQ Jean-Pierre	Directeur Afrique	59578581 Jean-pierre.dupaco@sefec.fr
DJOBO Paul	CNP-PPP Chargé des opérations	78787130

BAFFO Bi Kodjané Ange Boris	Assistant de recherche/ENSEA	09 08 00 60 borisbaffo@yahoo.fr
BAMBA Souleymane	ONAD Ingénieur des études	07944620 / 22404189/99 s.bamba@onad.ci
LAGO Hervé	CCI-CI /chef département	5903848 hervelago@cci.ci
PRICI		
Pierre DIMBA	Coordinateur	22409090 pdimba@yahoo.fr
Malan Bendé Narcisse	Chargé de communication	79141363 bmalan@prici.ci
Jean Fernand KROU	Suivi	79141340 jfkrou@gmail.com
BROU Delamarre	Environnementaliste	79 14 13 47 jeandelamarre@yahoo.fr
KANGAH Paul	Suivi évaluation	79141345 pkangah@prici.ci
BASSA Carine	Suivi opérationnel	01 02 19 78 Cjbassa@gmail.com
KONE Saly	Environnementaliste	79141343 salytenin@hotmail.com
BAILLEURS		
AIDA MBAYE	Coordonnateur national / MCC	20 20 37 93 08 48 21 55
MBAYE Moustapha	Expert transport /MCC	01 01 01 20
FANNY DJAN	Expert Economiste / MCC	05 91 45 71
BOTTO Florent	Expert environnement /MCC	07 24 08 41
TCHETCHE Obin	Expert secteur Privé/MCC	20 20 37 90 59 45 68 20
MOMO Morioka	Directeur/JICA	49 78 83 54 Marioko.momo@jicago.jp

ANNEXE 2. INTERVENTIONS DES PARTENAIRES TECHNIQUES ET FINANCIERS.

66. Millennium Challenge Corporation (MCC) : Le CA du MCC a accepté le projet de Compact MCC dont l'enveloppe se situe entre 200 et 500 millions de dollars sur 5 ans. Le MCC a priorisé les éléments suivants, d'un montant estimé à 350 millions de dollars des ÉUs : i) Investissement à caractère régional dans le système de transports : deux ponts de Vridi (2^{ème} pont et le Pont de Vridi-Bietry), ii) Employabilité et productivité : Technopole au PK24 sur une superficie de 30 hectares dédié aux PME/PMI, iii) Renforcement des capacités et rationalisation institutionnelle : mise en place d'un organe, autorité indépendante du Grand Abidjan, qui entre autres supervisera la mise en œuvre du plan SDUGA.

67. Japan International Coopération Agency (JICA) : il y a deux axes prioritaires pour les interventions de la JICA, à savoir : (i) un appui à la croissance économique : essentiellement dans les secteurs de l'agriculture (riz), pêche et infrastructures, et (ii) un appui à la gouvernance. Le portefeuille comporte 18 projets dont: l'échangeur de SOLIBRA (don d'environ 50 millions de dollars des ÉUs) ; l'extension et la modernisation du terminal céréalier du PAA (100 millions de dollars des ÉUs en prêt) ; trois échangeurs sur le Boulevard François Mitterrand en co-financement avec la BAD ; une assistance à la gouvernance (école de police,...), un 5^{ème} pont lagunaire ; la réhabilitation du Boulevard VGE ; les voiries à Yopougon et sur la route de Dabou ; des schémas directeurs régionaux pour le développement de corridors (Abidjan – Ouaga / Accra – Ouaga / Lomé – Ouaga / Abidjan – Lagos). Il y a en outre d'autres projets potentiels tels que le possible déploiement de la fibre optique (NEC) en Zone franche du Grand Bassam.

68. Banque Africaine de Développement (BAD) : 20 projets prioritaires ont été retenus par la BAD, y compris : le PK 24 ; l'Aéroport de San Pedro ; le 4^{ème} pont ... Grand Bassam : (transformer le site en zone touristique et valoriser le patrimoine culturel) ; le lancement d'un fond pour l'innovation (200 millions de dollars des ÉUs, dont 40 millions de dollars des ÉUs provenant du gouvernement), projet eau en PPP, projets d'épine dorsale de fibre optique ...

ANNEXE 3. COMPOSANTES ET COUTS.

Composantes / Activités Potentielles			Coûts en millions de dollars des ÉUs	Source de Financement	
				World Bank	Autres sources (CIV + PTFs)
A	Composante A : promotion d'une mobilité urbaine inclusive et durable des biens et personnes dans l'espace urbain du Grand Abidjan		393.4	293.4	100
	A.1	Sous-composante A.1 : Décongestionnement du Port Autonome d'Abidjan (PAA) et amélioration de son accessibilité et connectivité avec les principales zones d'activités industrielles	371.7	282.4	89.3
		A1.1 La construction du deuxième Pont sur le canal de Vridi	20	20	0
		A1.2 La construction d'un Port sec avec une zone logistique et un parking poids lourds au PK 25/26	112.4	112.4	0
		A1.3 La construction d'un raccordement ferroviaire (d'environ 20km) reliant le Port sec à la ligne existante Abidjan – Ouagadougou	80	80	0
		A1.4 Réhabilitation des voiries de la zone du Port	20	20	0
		A1.5 Construction d'un Terminal minéralier	89.3	0	89.3
		A1.6 Aménagement du carrefour Akwaba en échangeur	50	50	0
	A.2	Sous-composante A.2 : Promouvoir une mobilité urbaine inclusive et durable	18.7	8	10.7
		A2.1 Etude de faisabilité de la mise en place d'une ligne pilote de Bus à haute Performance (BRT en anglais), le long d'un corridor de transport de masse	5	5	0
		A2.2 Densification du transport lagunaire	3	3	0
		A2.3 Aménagement de 50 km de voies piétonnes et cyclables à Abidjan	10	0	10
		A2.4 Étude du plan de circulation d'Abidjan	0.7	0	0.7
	A.3	Sous-composante A.3 : Appui à la Gouvernance des Transports urbains sur le grand Abidjan	3	3	0
		A3.1 Appui à la création d'une autorité en charge des Transports urbains dans le Grand Abidjan	3	3	0
B	Composante B : Planification Urbaine et Mise en Œuvre du Schéma Directeur Urbain		107.1	51.6	55.5
	B.1	Sous composante B.1 : Planification urbaine	41.3	21.3	20
		B1.1 Opérationnalisation du schéma directeur du Grand Abidjan	40	20	20
		B1.2 Mise en place d'une structure de gouvernance métropolitaine forte pour la mise en œuvre du SDUGA	0.5	0.5	0
		B1.3 Renforcement des capacités des entités en charge de la mise en application du SDUGA	0.8	0.8	0
	B.2	Sous-composante B.2 : Investissements d'aménagement urbain pour consolider et renforcer la compétitivité du Grand Abidjan	28	15	13
		B2.1 L'adressage du district d'Abidjan	18	10	8

	B2.2	Projet de préservation et de valorisation de la ceinture verte du Schéma Directeur d'Urbanisme du Grand Abidjan (SDUGA)	10	5	5
B.3	Sous Composante B.3 : Délimitation et morcellement des terroirs et parcelles villageoises de Songon et Bingerville		37.8	15.3	22.5
	B3.1	Développement des villages satellites autour du Grand Abidjan	15	5	10
	B3.2	Réhabilitation des squares «BRESSOLLES & BRIAND » des communes d'Abidjan	2.5	0	2.5
	B3.3	Projet pilote d'aménagement paysager et de renforcement de la gestion du Bassin d'orage des Rosiers, commune Cocody, dans la District d'Abidjan	0.3	0.3	0
	B3.4	Unité urbaine du PK 24	20	10	10
C	Composante C : Appui au développement et à la compétitivité des industries et chaînes de valeur structurantes, des PME locales et de leur intégration dans les chaînes de valeur globales avec un meilleur accès aux marchés nationaux et internationaux		160	55	105
	C.1	Sous Composante C.1 : Renforcement des capacités institutionnelles et soutien au développement des infrastructures d'appui au Secteur Privé	108	23	85
	C1.1	Élaboration et mise en œuvre de politique concurrentielle (competition policy) dans les secteurs clés - Transports ; Énergie ; Telecom ; Agro-industrie.	3	3	0
	C1.2	Amélioration de la performance des agences et administrations chargées de délivrer des services et actes administratifs en direction du secteur privé	30	20	10
	C1.3	Aménagement et gestion des zones industrielles	75	0	75
	C.2	Sous Composante C.2 : Appui à la Réalisation de Projets Industriels Structurants avec un Impact sur les PME Locales	22	2	20
	C.2.1	Appui à la mobilisation de ressources du secteur privé	2	2	0
	C.2.2	Fond catalytique de développement de projets stratégiques	20	0	20
	C.3	Sous Composante C.3 : Appui au Développement, à la Compétitivité des PME locales, et à leur Intégration dans les Chaînes de Valeurs Globales	30	30	0
	C.3.1	Appui au développement du cadre institutionnel	5	5	0
	C.3.2	Appui au développement d'un écosystème de Capital-risque/Capital investissement pour des financements innovants en direction des PME	5	5	0
	C.3.3	Facilité de soutien (Matching Grant) à la compétitivité des PME	20	20	0
Total project			660.5	400	260.5