



LA BANQUE MONDIALE
BIRD • IDA | GROUPE DE LA BANQUE MONDIALE

Pierre Laporte
Directeur des Opérations
Région Afrique

Angle des Rues Booker Washington
et Jacques Aka – 01 BP 1850
Abidjan, Côte d'Ivoire

Tel : (225) 22.400.400
Fax : (225) 22.400.461
plaporte@worldbank.org

Abidjan, le 25 avril 2016
Lettre GTIDR N°179

Monsieur Daniel Kablan Duncan
Premier Ministre
Ministre de l'Economie, des Finances et du Budget

République de Côte d'Ivoire

***Objet : Projet d'Appui à la Modernisation du Secteur des Transports (PAMOSSET)
Transmission de l'aide-mémoire de la mission de préparation du 21-25 mars 2016***

Monsieur le Premier Ministre,

Nous avons le plaisir de vous transmettre l'aide-mémoire avec les principales conclusions et recommandations de la première mission de préparation du Projet d'Appui à la Modernisation du Secteur des Transports (PAMOSSET) qui s'est déroulée du 21-25 mars dernier.

La mission remercie les autorités et l'ensemble de ses interlocuteurs pour leur disponibilité et leur soutien.

Les conclusions et les recommandations se résument comme suit :

Les principales composantes du projet sont les suivantes: (i) le développement institutionnel et le renforcement des capacités des acteurs du secteur du transport; (ii) l'appui au renouvellement du parc de camions de l'industrie des transports de marchandises; (iii) le soutien à l'interconnexion, à la modernisation des douanes et à la facilitation du commerce; (iv) l'appui à l'amélioration de la sécurité routière sur le corridor Abidjan – Ouagadougou et (v) l'appui à la mise en œuvre du projet.

En ce qui concerne le calendrier de préparation du projet, nous voudrions souligner que la présentation du projet au Conseil d'Administration de l'IDA est envisagée pour juin 2016. Cela implique une accélération du rythme de préparation. L'équipe de la mission et les parties prenantes ont convenu d'un plan d'actions indiquant les étapes clés.

L'équipe souhaiterait par ailleurs recevoir la confirmation du niveau de la contrepartie nationale au projet. Le principe proposé est celui d'un financement de l'IDA d'environ 30 millions de dollars E.U. avec une contrepartie du Gouvernement de Côte

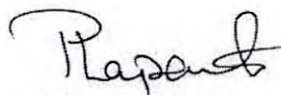
d'Ivoire d'environ 15 millions de dollars E.U. La mission reste en attente de la confirmation du montant de leur contribution par les autorités ivoiriennes avant la mission d'évaluation prévue vers fin avril 2016.

Une autre question qui appelle l'attention des autorités ivoiriennes porte sur les arrangements institutionnels du projet. En effet, la mission se félicite de la confirmation par le gouvernement de la désignation de à l'Unité de Coordination du Projet de Renaissance des Infrastructures de Côte d'Ivoire (UCP/PRICI) pour la gestion fiduciaire et la supervision de la mise en œuvre des mesures de sauvegarde environnementale et sociale du projet avant.

Toutefois, des préoccupations ont été exprimées sur le projet de décret qui fixerait désormais les limites d'âge pour l'importation des véhicules et pour le renouvellement de l'autorisation d'exploitation des véhicules à usage commercial. Une disposition de ce projet de décret prévoit la fixation à 3 ans et 10 ans respectivement de l'âge limite pour l'importation et pour le renouvellement de l'autorisation d'exploitation concernant les camions lourds.

La mission estime qu'il n'est pas possible de réaliser un retour d'investissement, dans ces délais, pour ce type de parc. Ainsi, il est souhaitable d'obtenir l'assurance que cette disposition serait réexaminée pour prendre en compte les conditions compatibles avec une exploitation rentable. Il y va de la viabilité de l'opération de renouvellement envisagée dans le projet.

Tout en vous réitérant notre engagement et notre appui pour l'atteinte des objectifs de développement du Projet, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Premier Ministre, l'assurance de notre considération très distinguée.



Pierre Laporte
Directeur des Opérations pour la Côte d'Ivoire
Régional Afrique

P.J. : Aide-mémoire

Ampliation :

- Madame Nialé Kaba, Ministre du plan et du développement
- Monsieur Jean-Claude Brou, Ministre de l'industrie et des mines
- Monsieur Gaoussou Touré, Ministre des transports
- Monsieur Jean-Louis Billon, Ministre du commerce
- Monsieur Patrick Achi, Ministre des infrastructures économiques
- Monsieur Adama Koné, Ministre auprès du Premier Ministre, chargé de l'économie et des finances
- Monsieur Abdourahmane Cissé, Ministre auprès du Premier Ministre, chargé du budget et du portefeuille de l'Etat
- Monsieur Adama Coulibaly, Directeur de Cabinet, Ministère auprès du Premier Ministre, chargé de l'Economie et des Finances
- Monsieur Abdoulaye Bakayoko, Conseiller Technique du Ministre auprès du Premier Ministre, chargé de l'économie et des finances, chargé du suivi et de la coordination du portefeuille de la Banque mondiale
- Monsieur Demba Boundi, Conseiller Technique, chargé des études et du suivi des projets et programmes, Ministère des transports
- Monsieur Pierre Dimba, Coordonnateur du PRICI

COTE D'IVOIRE

Projet d'Appui à la Modernisation du Secteur des Transports (PAMOSSET) Première mission de Pré-évaluation (21-25 mars 2016) Aide-mémoire

I. INTRODUCTION

1. Une mission du Groupe de la Banque mondiale (BM) s'est rendue en Côte d'Ivoire du 21 au 25 mars 2016, dans le cadre de la mission de pré-évaluation du Projet d'Appui à la Modernisation du Secteur des Transports (PAMOSSET). La mission était conduite conjointement par Messieurs Ibou Diouf (Spécialiste principal en Transports, Chargé de projet) et Fabio Galli (Spécialiste en Chef en Transports/ Co-Chargé de Projet). Elle comprenait, en outre, Mesdames/Messieurs Maimouna Mbow Fam (Spécialiste principale en Gestion financière), Agba Evelyne Nguessan (Assistante de projet), Haoua Diallo (Assistante de projet), Cheick Omar Tidiane Diallo (Spécialiste en transport), Maurice Adoni (Spécialiste principal en passation des marchés), Abdoulaye Gadiere (Spécialiste principal en gestion environnementale), Antoine Coste (Spécialiste en facilitation de commerce), Olivier Hartmann (Spécialiste principal en facilitation de commerce) et Jean Kanyamuhanda (Spécialiste en facilitation de commerce, Consultant).

2. La mission a été reçue en audience par Monsieur le Directeur de Cabinet du Ministère des Transports. Elle remercie les autorités et l'ensemble de ses interlocuteurs pour leur accueil, leur disponibilité et la qualité des échanges.

3. La mission a eu des séances de travail avec la Direction Générale des Transports Terrestres et de la Circulation (DTTGC), l'Office de la Sécurité Routière (OSER), l'Observatoire de la Fluidité des Transports (OFT), le Fonds de Développement des Transports Routiers (FDTR), l'Unité de Lutte Contre le Racket (ULCR), la Direction Générale des Douanes (DGD) et le Haut Conseil du Patronat des Entreprises de Transports Routiers (HCPETR). L'aide-mémoire de la mission comprend les annexes suivantes: (i) la description des composantes et activités du projet ; (ii) le calendrier indicatif et les activités clés pour la préparation du projet; (iii) la liste des activités et coûts provisoires par composante/sous-composante/activité ; (iv) la fiche technique sur le système de financement du renouvellement du parc ; (v) le cadre des résultats et de suivi du projet ; et (vi) la liste des personnes rencontrées.

II. PRINCIPALES CONCLUSIONS

4. La mission de pré-évaluation a permis de mieux préciser les objectifs, les composantes, les sous-composantes, les activités ainsi que le calendrier indicatif de préparation du projet.

5. **Zone d'intervention du projet.** Quand bien même certaines actions ont une portée nationale et/ou une dimension transversale, il a été retenu qu'il sera privilégié, pour autant que possible, l'approche d'un soutien concentré sur : (i) la modernisation du secteur des transports ; et (ii) la partie ivoirienne du corridor Abidjan – Ouagadougou, y compris le

soutien à la mise en place d'une interconnexion des systèmes d'information douanière entre le Burkina Faso et la Côte d'Ivoire.

6. Composantes du projet. Les principales composantes identifiées sont les suivantes: (i) le développement institutionnel et le renforcement des capacités des acteurs du secteur du transport; (ii) l'appui au renouvellement du parc de l'industrie des transports de marchandises; (iii) le soutien à la modernisation des douanes et à la facilitation du commerce; (iv) l'appui à l'amélioration de la sécurité routière sur le corridor Abidjan – Ouagadougou ; et (v) l'appui opérationnel.

7. Processus de préparation du projet. La présentation du projet au Conseil d'Administration de l'IDA est toujours envisagée pour juin 2016. Cela implique un calendrier de préparation très serré. Un plan d'actions est joint en annexe 2 du présent aide-mémoire qui indique les étapes clés pour le respect de l'échéancier.

8. Contrepartie nationale. La mission indique, qu'à ce stade de la préparation du projet, la confirmation, par le Gouvernement de Côte d'Ivoire, du niveau de la contrepartie de financement de l'Etat reste attendue. Le principe proposé est celui d'un financement de l'IDA d'environ 30 millions de dollars E.U. avec une contrepartie du Gouvernement de Côte d'Ivoire d'environ 15 millions de dollars E.U.

9. Projet de Décret portant limitation de l'âge limite d'importation et d'exploitation des véhicules commerciaux. La mission a rappelé que dans le cadre de la préparation de la deuxième série de l'appui budgétaire régional, elle avait été informée de l'existence d'un projet de décret qui fixerait désormais les limites d'âge pour l'importation des véhicules et pour le renouvellement de l'autorisation d'exploitation des véhicules à usage commercial. Une disposition de ce projet de décret prévoit la fixation à 3 ans et 10 ans respectivement pour l'âge limite d'importation et le renouvellement de l'autorisation d'exploitation pour les camions lourds. La mission estime que le principe de limitation de l'âge d'importation des véhicules est compréhensible et admissible. Cependant, la limite de 3 ans fixée pour un camion lourd peut être considérée comme très restrictive et peut contribuer à accentuer le vieillissement du parc. Par contre, en ce qui concerne la fixation de l'âge limite pour l'exploitation d'un camion, le seuil de 10 ans fait peser un risque sérieux sur la faisabilité de l'opération de renouvellement du parc. En effet, il n'est pas possible de réaliser un retour d'investissement, dans ces délais, pour ce type de parc. La mission souhaite donc obtenir l'assurance que cette disposition serait levée ou révisée pour prendre en compte les conditions compatibles avec une exploitation rentable.

10. Arrangements institutionnels de mise en œuvre du projet. La mission se félicite que le Gouvernement ait confirmé sa volonté de confier la responsabilité de la gestion fiduciaire et la supervision de la mise en œuvre des mesures de sauvegarde environnementale et sociale du projet à l'Unité de Coordination du Projet de Renaissance des Infrastructures de Côte d'Ivoire (UCP/PRICI). La mission attend la confirmation de cette décision par courrier avant l'évaluation du projet prévue début mai 2016.

III. CONTEXTE GENERAL DU PROJET

11. Le nouveau Programme National de Développement (PND) 2016-2020 du gouvernement de Côte d'Ivoire constitue le cadre de référence des politiques et projets de développement du pays sur la période indiquée.

12. Par ailleurs, le nouveau Cadre de Partenariat Pays (CPP) qui organise et définit les conditions de collaboration entre le Groupe de la Banque mondiale et l'Etat de Côte d'Ivoire pendant les quatre prochaines années (donc sur la même période) a été approuvé par le Conseil d'Administration de l'IDA le 29 septembre 2015. Le CPP comprend trois domaines d'intervention : accélérer la croissance durable tirée par le secteur privé ; bâtir le capital humain pour le développement économique et la cohésion sociale ; et renforcer la gestion des finances publiques et la responsabilité. Il s'appuie sur deux thèmes transversaux (gouvernance et inégalités spatiales). Le projet appuie le pilier numéro 1 (accélérer la croissance durable tirée par le secteur privé). Il soutient les objectifs de l'appui budgétaire régional pour la réforme du secteur des transports (ABR), avec un accent particulier sur les conditions d'accès à la profession de transporteur, la formation et la professionnalisation des acteurs, le renouvellement du parc, la sécurité routière sur le corridor Abidjan – Ouagadougou, et l'interconnexion des systèmes douaniers sur le corridor Abidjan – Ouagadougou. Ces activités sont en cohérence avec l'objectif 1 du CPP.

IV. OBJECTIFS DE DEVELOPPEMENT DU PROJET

13. La mission a revu les Objectifs de Développement du Projet (ODP) tels que proposés au stade actuel. Cependant, il est à noter que ces objectifs restent sujets à des modifications jusqu'à la négociation du crédit et la confirmation du projet par le Conseil d'Administration de la Banque mondiale. L'ODP proposé pour le projet est le suivant :

« Améliorer l'efficience et la sécurité des services de transports sur la section ivoirienne du corridor routier Abidjan – Ouagadougou, en vue de la facilitation du commerce et des échanges »

V. DESCRIPTION DES COMPOSANTES ET ACTIVITES PREVUES

14. **Le concept du projet.** Le projet proposé est conçu pour soutenir le gouvernement de Côte d'Ivoire pour, d'une part, fournir une assistance technique et financière pour la mise en œuvre effective de la réforme et, d'autre part, appuyer l'établissement de mécanismes pour aider les opérateurs privés à se conformer à la nouvelle réglementation, afin d'atténuer l'impact socio-économique négatif potentiel de ces réformes.

15. **Composantes du projet.** Les composantes et activités proposées pour le projet sont les suivantes:

16. **Composante 1 : Développement institutionnel et renforcement des capacités des acteurs publics et des opérateurs de l'industrie du transport de marchandises (5,800 millions de dollars US).** Cette composante vise à renforcer la capacité des institutions publiques et privées, mais également celle des associations professionnelles dans le secteur du transport, du transit, du commerce en vue de leur modernisation. Il comprendrait, entre autres, les activités suivantes : le renforcement des capacités des agents de la Direction Générale des Transports Terrestres et de la Circulation (DGTTC) et des agences et établissements rattachés, notamment l'Observatoire de la Fluidité des Transports (OFT), l'Unité de Lutte contre le Racket (ULCR), le Fonds de Développement des Transports Routiers (FDTR), le renforcement des capacités des opérateurs (HCPETR) et associations professionnelles de chauffeurs et autres auxiliaires de transport.

17. Ce volet comprendra des activités pour soutenir la professionnalisation de l'industrie du transport routier, ainsi que des mesures d'accompagnement pour les opérateurs de transport et de logistique qui n'auraient pas la capacité de s'adapter au nouveau cadre réglementaire.

18. Il comprendrait les activités suivantes: le développement de l'offre de formation publique et privée pour les acteurs de l'industrie du transport et de la chaîne logistique. Cette composante prend également en compte le soutien à la création de mécanismes modernes de répartition du fret basés sur le marché, l'appui aux opérateurs de transport informels qui ne peuvent pas se conformer aux nouvelles exigences réglementaires pour la reconversion dans d'autres activités liées au transport et le suivi évaluation des conditions de transport telles que les enquêtes auprès des usagers de la route et de suivi des coûts logistiques et des prix dans l'industrie du camionnage le long du corridor.

19. Au plan de la coordination bilatérale, la composante inclurait la formalisation et l'animation d'un cadre de consultation public/privé, l'appui à la concertation régionale, notamment avec le Burkina Faso, à travers la mise en œuvre de l'accord cadre et le cadre de dialogue permanent, la promotion d'un système indépendant de régulation pour des pratiques de concurrence et une compétition saines dans le marché des transports routiers de marchandises.

Composante 2 : La mise en place d'un système pour le renouvellement du parc de camions lourds (environ 15,750 millions de dollars US). Dans le cadre des mesures d'accompagnement pour la professionnalisation de l'industrie du transport, le renouvellement du parc de camions constitue une condition nécessaire au succès. Il comprendrait la conception et la définition d'un cadre opérationnel pour l'appui au programme de renouvellement du parc de camions. Le principe consisterait en la sélection de deux ou trois banques ou établissements financiers (suivant des critères à définir dans le manuel de procédures) qui abriteraient des lignes de crédit mises à leur disposition, par l'Etat, à travers les ressources de l'IDA. Un comité technique de validation de l'éligibilité des opérateurs candidats au crédit serait constitué au sein du FDTR et comprenant l'ensemble des acteurs, serait en charge de l'évaluation technique préliminaire des dossiers, avant leur transmission aux banques commerciales pour examen.

20. Le principe est admis qu'il s'agit de renouvellement de parc de camions pour des véhicules en exploitation contre paiement d'une prime à la casse, constituant l'apport personnel de l'opérateur. Il y a donc un besoin d'appui au FDTR sur les questions ci-après : (i) conception et mise en place d'une prime à la casse en fonction de l'âge et de l'état physique et mécanique du véhicule ; (ii) mise en place et supervision du dispositif de mise à la casse des véhicules, y compris le recrutement de l'opérateur et la conformité au cadre de gestion environnemental et social ; (iii) mise en place du cadre pour la sélection des banques commerciales et du cadre de suivi des relations avec celles-ci ; (iv) renforcement des capacités en matière d'audit et de suivi des entreprises de transports routiers ; (v) renforcement des capacités en matière d'évaluation technique des dossiers de demande de crédit des opérateurs ; et (vi) amélioration du cadre de gestion du FDTR, y compris acquisition d'équipements et matériels informatiques et/ou de logiciels.

21. Composante 3: Soutien à la modernisation des douanes et la facilitation du commerce (environ 3,450 millions de dollars US). Cette composante aura pour objectif

de faciliter le commerce et le transit, en priorité le long de la partie ivoirienne du corridor Abidjan-Ouagadougou et au niveau de la frontière avec le Burkina Faso.

22. Les discussions avec la Direction Générale des Douanes (DGD) lors de la mission ont confirmé que le soutien au projet d'interconnexion des systèmes d'information douaniers ivoirien et burkinabé est la principale activité envisagée sous cette composante.

23. Il a été rappelé qu'un soutien initial du Groupe de la Banque mondiale est sur le point d'être lancé pour une première phase de l'interconnexion entre ces deux pays, sur la base du module transit de SYDONIA/SYDAM World. Cette phase pilote, qui sera mise en œuvre par la CNUCED et qui consiste essentiellement en des activités de formation, permettra les premiers échanges d'information entre les deux administrations avant l'effectivité du PAMOSSET.

24. Dans le cadre de la mise en œuvre du PAMOSSET, cette composante prendra le relais de cette première phase et soutiendra la mise en œuvre pour la Côte d'Ivoire et le Burkina Faso du système plus complet développé suivant le concept du projet PACIR. Ceci sera effectué sur la base des résultats de la phase d'étude de ce projet et du protocole d'accord signé entre les Directeurs Généraux des Douanes des deux pays en mars 2015¹. A cette fin, la Direction Générale des Douanes a présenté 4 fiches projets pour la mise en œuvre du système PACIR qui pourront être considérées dans cette composante du PAMOSSET:

- *Assistance technique pour la mise en œuvre de la solution d'interconnexion* : mise en œuvre par la CNUCED, y compris formation des agents (soit environ 500.000 dollars US pour la Côte d'Ivoire)
- *Formation des équipes techniques sur les outils de mise en œuvre de l'interconnexion*: formation de 12 agents par pays (environ 60.000 dollars US pour la Côte d'Ivoire).
- *Formations des utilisateurs externes (350.000 dollars US)* : il s'agit de la formation des utilisateurs externes et partenaires de la Douane.
- *Équipements et matériels informatiques avec licences et équipements réseaux*: acquisition de serveur, équipement, licences et formations liées (environ 1.5 millions de dollars US pour la Côte d'Ivoire) et acquisition d'équipements réseaux (1.84 millions de dollars US).
- *Communication et formation des utilisateurs* (environ 500.000 dollars US pour la Côte d'Ivoire).
- Des ressources limitées (200.000 dollars US) pourraient par ailleurs être réservées pour d'autres activités spécifiques qui apparaîtront nécessaires à la facilitation du commerce et du transit selon l'évolution des circonstances (ex :

1.

¹ Les financements du PAMOSSET pour ces activités seront complétés par des ressources du programme d'assistance technique préparé en parallèle au Burkina Faso.

régime d'Opérateur Economique Agréés, dématérialisation des procédures, professionnalisation des usagers des douanes, promotion de la conteneurisation).

25. Composante 4 : Amélioration de la sécurité routière (3,250 millions de dollars US).

Cette composante a pour objectif d'améliorer la sécurité routière le long de la section ivoirienne du corridor Abidjan-Ouagadougou. Elle s'inscrit dans les axes d'amélioration de la sécurité routière de la décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020 des Nations Unies et dans la stratégie de développement du continent africain du NEPAD étant donné que le corridor Abidjan-Ouagadougou fait partie des 20 corridors internationaux de transit retenus par le NEPAD. Les interventions se feront autour des 5 piliers de la décennie d'action de la sécurité routière qui sont respectivement la gestion de la sécurité routière, la sécurité des routes et mobilité, la sécurité des véhicules, le comportement des usagers de la route et les soins après accident.

26. Le Gouvernement de la Côte d'Ivoire va envoyer très prochainement deux requêtes pour solliciter respectivement l'appui du Fonds Mondial pour la Sécurité Routière (GRSF) pour financer l'activité projet de revue de la capacité de gestion de la sécurité routière de l'OSER d'une part, et l'accompagnement du Programme de Politiques de Transports en Afrique (SSATP) pour l'élaboration d'une stratégie nationale de sécurité routière d'autre part. Cette revue conduira à l'actualisation de la stratégie de sécurité routière à la lumière du plan mondiale de la décennie d'action et la conduite d'un audit.

27. Au regard de ce qui précède, les activités de sécurité routière appuyées dans le cadre de la composante du PAMOSSET porteront sur des actions transversales, mais mettra l'accent pour la section ivoirienne du corridor Abidjan-Ouagadougou. Les activités retenues portent sur un coût estimatif de 3 millions de dollars US et comporteront entre autres :

28. Appui institutionnel : renforcement des capacités dans la gestion de la sécurité routière des agents de l'OSER et acteurs du transport : 1,5 millions de dollars US.

Renforcement des capacités des agents de l'OSER

- Formation en diagnostic d'accident de la route et en expertise automobile
- Formation en analyse statistiques et prévisions

29. Renforcement des capacités des acteurs des Transports

- Formation de 300 chauffeurs du corridor au secourisme et à la sécurité routière
- Formation de 400 enseignants du corridor à l'éducation à la sécurité routière

30. Renforcement des capacités du centre de formation de l'OSER (professionnalisation des acteurs) :

- Acquisition de 2 simulateurs de conduite automobile, 2 véhicules double commandes et 2 motos de formation.
- Renforcement des capacités en matière de contrôle de l'état mécanique des véhicules sur le corridor : acquisition de 2 analyseurs de gaz d'échappement, 2 opacimètres, 2 fumimètres, 2 réglosopes (règle-phares).

31. Autres projets de renforcement des capacités institutionnelles

- Modernisation de la collecte des données d'accidents sur le corridor Abidjan-Ouagadougou.
- Revue de la capacité de gestion de la sécurité routière de l'OSER

32. Sensibilisation des usagers de la route : renforcement de la sensibilisation de proximité : 650.000 dollars US

- Confection et installation de 50 panneaux de 12 m² routiers à messages variables
- Campagne médiatique grand public
- Acquisition et mise en service de 1 unité mobile de sensibilisation en milieux urbain et rural le long du corridor Abidjan-Ouagolodougou.

33. Gestion de la sécurité routière : renforcement des capacités dans la gestion des points noirs (reconnaissance, études et intervention et suivi et évaluation) : 960.000 dollars US

Renforcement des capacités pour les missions de reconnaissance, de suivi et d'évaluation des points noirs

- 1 véhicule utilitaire : véhicule léger équipé d'un gyrophare et de bandes biaisées rouges et blanches + équipement lumineux de toit de type AK5, avec trois feux à éclat.
- Equipements et matériel de contrôle : 3 ordinateurs portables, 4 triangles de pré-signalisation, 2 GPS, 2 compteurs hectométriques embarqués, 2 Lecteurs de carte (plafonnier directionnel) des cartes géographiques (détaillées) des lieux, 2 appareil photographiques numériques à déclenchement rapide, 1 caméra numérique, 2 Vehicle data recorder, 5 bombes aérosol, 2 magnétophones/dictaphone, 5 décamètres à ruban, 2 roues de mesure, 2 niveaux à bulle, 3 chronomètres.

Dispositifs de sécurité routière pour les points singuliers

- panneaux de signalisation, bandes réflectorisées, délinéateurs de guidage solaires, glissières de sécurité, etc....

Collecte de données pour le suivi-évaluation de la sécurité le long du corridor Abidjan – Ouagolodougou et provision pour autres activités d'études: 140.000 dollars US.

34. Composante 5 : Appui opérationnel (1,750 millions de dollars). Cette composante permettra la prise en charge des coûts opérationnels de fonctionnement de la cellule de coordination, des coûts liés aux activités de gestion fiduciaire, de gestion environnementale et sociale, de suivi-évaluation du projet, la coordination des agences d'exécution et la mise en œuvre des recommandations des missions d'appui à l'exécution du projet.

35. Indicateurs clés de développement. Les principaux indicateurs de résultats du projet pourraient porter sur :

- Temps de transit moyen et la variabilité d'Abidjan à la frontière avec le Burkina Faso ;
- Le coût moyen de transport pour un conteneur de 40 pieds d'Abidjan à la frontière du Burkina Faso ;
- Evolution de la part de marché des 5 plus grandes entreprises ivoiriennes de transport de marchandises sur le corridor ;
- L'âge moyen de la flotte de camions ivoiriens (sur le corridor) ; et
- Le pourcentage des opérateurs du secteur du transport routier conformes à la nouvelle réglementation.

VI. ARRANGEMENTS INSTITUTIONNELS

36. Le cadre institutionnel proposé par le Gouvernement de Côte d'Ivoire, à ce stade, distingue la phase de préparation et la phase de mise en œuvre.

37. **Phase de préparation.** La phase de préparation sera conduite sous la supervision d'un comité de coordination de la préparation, présidée par Monsieur le Directeur de Cabinet du Ministre des Transports et comprenant l'ensemble des acteurs institutionnels publics (DGTTC et agences et organismes sous tutelle) et privés (Haut-Conseil du Patronat de Transports), ainsi que l'Unité de Coordination du PRICI.

38. **Phase de mise en œuvre.** La mise en œuvre du projet sera réalisée suivant les arrangements institutionnels ci-après:

- **Comité de pilotage.** Il sera présidé par le Ministre des Transports ou son représentant. Le Ministère des Transports assure la supervision globale du projet, veille à la cohérence des activités avec la stratégie sectorielle et la coordination intersectorielle pour les sous-composantes relevant d'autres départements ministériels.
- **Comité technique.** Le comité technique est chargé du suivi de la mise en œuvre technique et financière du projet. Il est présidé par le Coordonnateur du PRICI et comprend des responsables des agences d'exécution du projet, de l'Unité de Coordination du projet.
- **Cellule de coordination.** La cellule de coordination assurera la coordination de la mise en œuvre du projet. A cet effet, elle est responsable de la gestion fiduciaire, de la mise en œuvre des mesures de sauvegardes environnementales et sociales, du suivi et évaluation des activités de communication. Elle sera renforcée par des compétences techniques additionnelles rendues nécessaires par la nature multisectorielle du projet.
- **Agences d'exécution.** Chacun des volets du projet est mis en œuvre par la structure qui a le mandat institutionnel de cette/ces activité(s) ou les attributions de ce sous-secteur. La répartition des charges de mise en œuvre est décrite ainsi qu'il suit :
 - Composante 1 : DGTTC et OFT ;
 - Composante 2 : FDTR ;
 - Composante 3 : DGD ; et
 - Composante 4 : OSER

VII. CADRE DE SUIVI ET D'EVALUATION DU PROJET

39. La mission a défini en collaboration avec la partie gouvernementale le cadre de suivi et d'évaluation du projet. Les cinq (5) indicateurs clefs qui seront utilisés pour évaluer/apprécier l'efficacité du projet pour l'atteinte des objectifs de développement sont : (a) le temps de transit moyen et la variabilité d'Abidjan à la frontière avec le Burkina Faso (jours) ; (b) le coût moyen de transport pour un conteneur de 40 pieds d'Abidjan à la frontière du Burkina Faso (FCFA) ; (c) l'évolution de la part de marché des cinq (5) plus grands entreprises ivoiriennes de transport de marchandises sur le corridor (pourcentage) ; (d) l'âge moyen des camions de la flotte ivoirienne (ans) ;et (e) le pourcentage des opérateurs du secteur du transport routier conforme à la nouvelle réglementation.

40. Les indicateurs intermédiaires qui permettent entre autre d'évaluer, pendant la mise en œuvre du projet, les progrès vers l'atteinte des valeurs-cibles des indicateurs clefs sont les suivants : (a) nombre des opérateurs du secteur routier conformes à la nouvelle réglementation ; (b) pourcentage de camions non-conformes au règlement 14 ; (c) pourcentage de réduction de prix d'un nouveau camion à travers le mécanisme de renouvellement du parc ; (d) la mise en place de l'interconnexion des systèmes douaniers ; (e) le pourcentage de déclaration échangé entre les douanes burkinabè et ivoirienne via l'interconnexion ; (f) la réduction du nombre d'accidents corporels sur la partie ivoirienne du corridor (voir l'annexe 6) pour plus de détails sur les indicateurs.

41. L'Unité de coordination du Projet aura la charge de collecter la situation de référence et les valeurs-cibles de fin de projet des indicateurs de résultats, ainsi que des indicateurs intermédiaires, auprès des différents agences exécutions qui vont mettre en œuvre les activités du projet. La mission souhaite disposer, sous huitaine, des données préliminaires pour alimenter le document d'évaluation du projet.

42. Durant la mise en œuvre du Projet, la coordination du Projet aura à charge de collecter les données, et de mettre à jour les indicateurs de résultats dans le cadre de la préparation du rapport d'avancement du projet soumis tous les semestres au moins ainsi que dans le rapport annuel d'avancement du projet, qui permettra de quantifier les performances et les tendances pour atteindre les objectifs de développement du projet.

VIII. ASPECTS ENVIRONNEMENTAUX ET SOCIAUX

43. *Rencontres institutionnelles.* Les rencontres institutionnelles avec le PRICI qui est l'organe devant abriter le projet ont essentiellement porté sur deux aspects principaux : (i) la catégorie environnementale du projet ; et (ii) l'évaluation des capacités du PRICI à mettre en œuvre les exigences environnementales liées aux politiques de sauvegarde qui seront déclenchées par le projet.

- i) S'agissant de la catégorie environnementale du projet, la mission a rappelé que bien que le projet soit essentiellement un projet d'assistance technique, il est catégorisé « B » du fait des déchets que les opérations de déchaussage et de casse (destruction physique des véhicules) sont susceptibles de générer durant la mise en œuvre.
- ii) En ce qui concerne l'évaluation des capacités du PRICI à mettre en œuvre les exigences environnementales y relatives, la mission a recommandé le renforcement tant en effectif qu'en terme des capacités techniques du personnel actuel en charge de ces aspects au sein du PRICI.

44. *Champs d'application des politiques de sauvegarde.* Au regard des composantes du projet et de ses activités, seule la politique opérationnelle OP/PB4.01 relative à l'évaluation environnementale sera déclenchée.

45. *Instrument de sauvegarde à préparer.* Etant donné la nature du projet (Assistance Technique), seuls les Termes de Référence (TDRs) d'un Constat d'Impacts Environnemental et Social (CIES) seront requis pour l'approbation du projet. L'élaboration du document de Constat d'Impacts Environnemental et Social lui-même, aura lieu au cours de la mise en œuvre du projet dont elle constitue une des activités principales. Le CIES

permettra d'évaluer de façon précise et exhaustive les impacts environnementaux et sociaux ainsi que la nature des déchets associés aux opérations de déchaussage et de casse et de leur définir des mesures d'atténuation appropriées. Ces mesures d'atténuation et de gestion des déchets seront intégrées au Dossier d'Appel d'Offres (DAO) avant le lancement du processus de recrutement de l'opérateur qui aura en charge la destruction physique des véhicules. Une fois élaborés, ces TDRs feront l'objet d'une revue par l'Agence Nationale De l'Environnement (ANDE) et la Banque mondiale afin de s'assurer de leur conformité avec la législation nationale et les politiques de sauvegarde de la Banque mondiale. Après quoi, ils feront l'objet de publication au niveau national et sur le site Infoshop avant la mission d'évaluation du projet.

46. Les activités relatives aux sauvegardes environnementales et sociales qui sont sur le chemin critique et qui doivent être menées par la partie gouvernementale et la Banque mondiale sont détaillées dans **l'annexe 2 : plan d'actions pour les activités critiques**.

IX. ANALYSE ECONOMIQUE

47. L'évaluation économique du projet nécessitera la collecte de données socio-économiques, de transport, de sécurité et de commerce sur l'aire d'influence du projet (AIP), comprenant l'hinterland du corridor Abidjan – Ouagadougou. Pour la partie ivoirienne, les données requises se limiteront à l'hinterland de la section ivoirienne du corridor Abidjan – Ouangolodougou (frontière Burkinabé). Les données ci-après sont particulièrement souhaitées, aussi bien leur valeurs de référence en 2015 (à défaut, les données antérieures les plus récentes disponibles). Egalement, comme précisé dans la liste ci-dessous, pour certaines données, les statistiques des années antérieures sont nécessaires afin de permettre d'estimer les tendances passées :

- Données sur le parc ivoirien de poids lourds (flotte nationale) : total par catégorie (deux essieux, trois essieux et articulés) et grille d'âge (0-5, 6-10, 10-15, 15-20, 21et +)
- Volume de trafic sur le corridor Abidjan – Ouagadougou par section homogène de trafic (et pourcentage de Poids Lourds). Aussi quelques données des années passées (tendances)
- Délais de transit routier et sa variabilité :
 - délais au port,
 - délais du trajet entre la sortie du port et l'arrivée à la frontière à Ouangolodougou,
 - délais de traversée de la frontière,
 - délais de route entre la frontière et Ouagadougou (section burkinabé).
- statistiques des accidents sur le corridor (nombre d'accidents et nombre de fatalités)
- volume (poids en tonnes) d'échange par année à travers la frontière entre la Cote d'Ivoire et le Burkina Faso. Si possible la valeur de marchandises

- cout moyen de transit d'un conteneur entre le port d'Abidjan et Ouangolodougou. Si possible détaillé par cout de transport et frais/prélèvements illicites (racket)

48. La mission souhaite disposer, sous huitaine des données socio-économiques pour pouvoir faire l'analyse économique dont les résultats vont alimenter le document d'évaluation du projet.

X. GESTION FINANCIERE

49. Une revue des arrangements institutionnels et de l'organisation comptable et financière de l'Unité de Gestion Financière de la Cellule de Coordination du Projet d'urgence de Renaissance des Infrastructures en Côte d'Ivoire (PRICI) a été effectuée. L'organisation financière et comptable ainsi que les comptes annuels de l'OSER et du FDTR ont également été revus en raison de leur statut d'établissement autonome et de leur implication dans l'exécution des composantes 2 et 4.

Principales conclusions de l'évaluation de la capacité en gestion financière. Elles sont résumées ci-après.

50. Organe de pilotage et unité de coordination. La responsabilité de la gestion financière du projet sera assurée par l'Unité financière de la cellule de coordination du PRICI. Les structures bénéficiaires et agences d'exécution telles que le FDTR et l'OSER n'auront pas une responsabilité fiduciaire. Leur responsabilité sera limitée aux aspects techniques du projet. L'Unité financière de la cellule de coordination du PRICI a l'expérience suffisante de gestion des projets financés par l'IDA et est familière avec les procédures de l'IDA. Elle (i) a à son actif la coordination du Projet d'Urgence d'Infrastructures Urbaines (PUIUR) clôturé le 31 mars 2014, (ii) gère présentement le PRICI (IDA H7900 en vigueur depuis octobre 2012), et (iii) est actuellement responsable de la préparation du financement additionnel du PRICI et du projet Eau potable en milieu urbain.

51. Equipe de gestion financière. La gestion financière et comptable du PRICI est actuellement assurée par une équipe suffisamment expérimentée qui est composée d'un Responsable Administratif et Financier (RAF), d'un comptable et quatre assistants de décaissements avec plus de trois ans d'expérience. Dans un souci d'assurer une meilleure répartition des tâches, la mission recommande cependant le recrutement d'un comptable qui sera exclusivement dédié à la gestion comptable et financière du PAMOSSET et placé sous la supervision du RAF.

52. Système comptable. Le projet a installé le logiciel de gestion TOMPRO en version « multi-projets » qui sera paramétré pour assurer la tenue de la comptabilité du PAMOSSET. Les différents modules de gestion (Comptabilité, Budget, Immobilisations, Reporting...) sont effectivement utilisés et fonctionnent correctement.

- **Reporting financier.** Les rapports financiers intérimaires (RFI) sont régulièrement soumis à la Banque mondiale dans les délais requis. La revue de ces RFI effectuée par l'équipe de la Banque n'a pas révélé d'anomalie spécifique. La qualité de la présentation des Demandes de Retrait de Fonds et le système d'archivage des pièces justificatives sont également jugés satisfaisants.

- **Contrôle interne et audit.** Le projet dispose d'un manuel de procédures administratives, financières et comptables qui est actuellement en cours de révision pour l'intégration des activités du financement additionnel du PRICI et du Projet Eau. La mission recommande d'y inclure un additif pour couvrir les activités spécifiques du PAMOSSET.
- Conformément au décret 2015-475 portant procédures et modalités de gestion des projets et programmes financés par des partenaires, le Ministère de l'Economie et des Finances (MEF) a nommé un Agent comptable et un Contrôleur financier en charge respectivement du paiement et de la vérification à priori des dépenses effectuées. Chaque équipe comprend en outre 3 assistants payés sur les fonds de contrepartie du gouvernement. La mission note que ces instances de contrôle de l'administration sont bien en place et recommande de proposer l'extension de leur mission au PAMOSSET au lieu de désigner de nouveaux agents.
- Les comptes du PRICI au 31 décembre 2014 ont été certifiés sans réserve par les auditeurs externes. Les points d'amélioration du dispositif de contrôle interne identifiés ne remettent pas fondamentalement en cause l'efficacité de l'organisation comptable en place. Des dispositions sont également prises pour la mise en œuvre des recommandations formulées par les auditeurs externes et la mise en place de la fonction d'audit interne.

53. Sur la base des éléments décrits ci-dessus, **la principale conclusion est que l'évaluation est satisfaisante** et que l'Unité financière de la cellule de coordination du PRICI dispose de la capacité nécessaire en gestion financière pour la gestion de ce nouveau projet. Pour faciliter la mise en œuvre sans délai du Projet, il serait utile de prendre les dispositions suivantes pendant la préparation :

- La mise à jour des manuels des procédures opérationnelles et fiduciaires et plus particulièrement la description des procédures et modalités d'exécution de la composante 2 relative à la mise en place d'un système pour le renouvellement du parc de camions lourds (modalités de sélection des banques, définition des critères d'éligibilité au fonds, de collecte et de traitement des dossiers de crédit par le FDRT et de validation par le comité technique d'évaluation et de suivi par l'unité de coordination du PRICI);
- La prise en compte du PAMOSSET lors du renouvellement de l'auditeur externe du PRICI ;
- Le lancement du processus de sélection en vue du recrutement d'un comptable dédié à la gestion financière et comptable du PAMOSSET ;
- La prise en compte dans la composante 1 d'activités de renforcement des capacités de gestion de l'OSER notamment par la mise en place d'une fonction d'audit interne et la systématisation de la réalisation d'audit externe des comptes annuels ;
- L'appui à la professionnalisation du FDRT par la mise en place d'une équipe qualifiée et dédiée au traitement des dossiers des opérateurs candidats au crédit et des activités de renforcement des capacités pour une correcte prise en charge des activités de renouvellement du parc.

XI. PASSATION DES MARCHES

Évaluation de la capacité de passation des marchés de la cellulaire de coordination du PRICI

54. **Expérience acquise.** Après trois années de mise en œuvre du don et à fin février 2016, l'essentiel des marchés du PRICI ont été lancés pour un taux d'engagement de 100% et un taux de décaissement d'environ 99%. Il est à noter que la plupart des marchés ont été totalement exécutés et l'essentiel des marchés de travaux sont dans la période de garantie pour certains et d'autres la réception définitive a déjà été prononcée. En plus du financement additionnel prévu pour le projet PRICI, l'unité de coordination du PRICI a déjà été sollicitée pour assurer la gestion fiduciaire du futur projet d'adduction en eau potable. Il faut rappeler que l'UCP a également été l'organe de gestion du projet d'urgence d'infrastructures urbaines (PUIUR) sur la période 2008-2014. Considérant ces acquis, il a été décidé que la gestion fiduciaire du Projet d'Appui à la Modernisation du Secteur des Transports (PAMOSSET) serait confiée à l'Unité de Coordination du PRICI.

55. **Composition de l'équipe.** L'équipe en charge de la passation de marchés est actuellement composée comme suit : un (1) Spécialiste en passation de marchés responsable de la cellule et chargé de la conduite des activités de passations des marchés, un (1) Spécialiste adjoint en passation de marchés, quatre (4) assistantes en passation de marchés et un (1) archiviste.

56. Le portefeuille actuel de la cellule de coordination sur financement de la Banque mondiale est le suivant : le projet PRICI dont le taux de décaissement est de 99% et la clôture du projet est prévu pour le 31 décembre 2016, le don additionnel qui est en cours d'évaluation et dont le démarrage est prévu pour le dernier trimestre de l'année 2016, et le futur projet Eau dont la mission d'indentification vient d'être achevée.

57. La répartition des tâches actuelles au sien de l'équipe de la passation des marchés se présente comme suit :

Ressource humaine	Tâches
SPM	<ul style="list-style-type: none">• Assure la gestion quotidienne de la cellule• Elaboration des rapports mensuels de la passation des marchés• Validation des différents dossiers et rapports• Validation du PPM• Interface avec la DMP, CF et les agences chargées de la maîtrise d'œuvre déléguée• Gestion des archives
SPM adjoint	<ul style="list-style-type: none">• Appui à l'élaboration des rapports mensuels• Elaboration des DAO• Vérification des différents rapports d'évaluation et procès-verbaux• Appui aux assistantes dans l'accomplissement des tâches quotidiennes
Assistante 1	<ul style="list-style-type: none">• Traitement des dossiers du volet voirie urbaine et du volet Eclairage Public
Assistante 2	<ul style="list-style-type: none">• Traitement des dossiers du volet Eau Potable et Assainissement
Assistante 3	<ul style="list-style-type: none">• Traitement des dossiers CFN• Saisie des données dans le SIGMAP

Assistante 4	<ul style="list-style-type: none"> • Traitement des dossiers du volet infrastructures rurales • Gestion des cautions • Publication des avis et résultats
Archiviste	<ul style="list-style-type: none"> • Archivage physique et électronique des divers documents

58. L'Assistante n°4 a quitté le projet depuis deux mois ; les tâches qui lui étaient dévolues, ont été réparties sur les 3 autres Assistantes en attendant le recrutement de son remplaçant.

59. Au regard l'état d'avancement de la mise en œuvre du PRICI, l'équipe actuelle peut faire face aux charges de travail liées à la préparation. Toutefois, tenant compte de la prochaine mise en œuvre des activités du financement additionnel, il y aura un besoin de renforcement du fait du fort accroissement d'activités qui en résulterait.

60. Mesures d'atténuation :

- Revoir l'organisation et le fonctionnement de la cellule en vue de prendre en compte l'aspect gestion des contrats tel que recommandé par les nouvelles directives de la passation de marchés ;
- Prévoir le recrutement d'un nouvel assistant en renforcement de l'équipe actuelle.

61. **Délai de signature et d'approbation des contrats.** Le décret n° 2015-475 du 1^{er} juillet 2015 portant procédures et modalités de gestion des projets et programmes financés ou cofinancés par les Partenaires Techniques et Financiers, remplace l'instruction 192 ; ce décret relève de façon significative les différents seuils de signature et d'approbation des contrats ainsi que les délais impartis pour l'évaluation et le jugement des offres. Le manuel de procédures actuel est donc à mettre à jour dans sa partie passation de passation.

62. Mesures d'atténuation:

- Le manuel de procédures devra être actualisé au regard des nouvelles dispositions du décret n° 2015-475 du 1^{er} juillet 2015 et des nouvelles Directives de la Passation de Marchés en vue la soumission à la non objection de la Banque mondiale.
- Les autres structures nationales telles que OSER n'ayant pas d'expérience en passation des marchés relativement aux procédures de la Banque mondiale devraient intervenir dans la mise en œuvre du projet par leur implication dans l'élaboration et ou la validation (i) des termes de références (ii) des spécifications techniques, et participer pleinement au processus de passation des marchés par leur présence aux étapes de (i) ouvertures des plis (ii) évaluation des offres (iii) et attribution afin de s'assurer de la conformité des prestations aux besoins exprimés.

XII. CALENDRIER INDICATIF DE PREPARATION

Evaluation du Projet :	Début-mai 2016
Négociations :	17-19 mai 2016 (à confirmer)
Approbation :	Fin juin 2016
Mise en vigueur :	Aout / septembre 2016

ANNEXE 1 : DESCRIPTION DES COMPOSANTES ET ACTIVITÉS DU PROJET

1. Les composantes et activités proposées pour le projet sont les suivantes :

Composante 1 : Développement institutionnel et Renforcement des capacités des acteurs publics et des opérateurs de l'industrie du transport de marchandises (5.8 millions de dollars US). Cette composante vise à renforcer la capacité des institutions publiques et privées, mais également celle des associations professionnelles dans le secteur du transport, du transit, du commerce en vue de leur modernisation. Il comprendrait, entre autres, les activités suivantes le renforcement des capacités des agents de la Direction Générale des Transports terrestres et de la Circulation (DGTC) et des agences et établissements rattachés, notamment l'Observatoire de la Fluidité des transports (OFT), l'Unité de Lutte contre le Racket (ULCR), le Fonds de Développement des Transports Routiers (FDTR), le renforcement des capacités des opérateurs (HCPETR) et associations professionnelles de chauffeurs et autres auxiliaires de transport. Ce volet comprendra des activités pour soutenir la professionnalisation de l'industrie du transport routier, ainsi que des mesures d'accompagnement pour les opérateurs de transport et de logistique qui n'auraient pas la capacité ou la volonté de s'adapter au nouveau cadre réglementaire. Il comprendrait les activités suivantes : le développement de l'offre de formation publique et privée pour les acteurs de l'industrie du transport et de la chaîne logistique. Cette composante prend également en compte le soutien à la création de mécanismes modernes de répartition du fret basés sur le marché, l'appui aux opérateurs de transport informels qui ne peuvent pas se conformer aux nouvelles exigences réglementaires pour la reconversion dans d'autres activités liées au transport et le suivi évaluation des conditions de transport telles que les enquêtes auprès des usagers de la route et de suivi des coûts logistiques et des prix dans l'industrie du camionnage le long du corridor. Au plan de la coordination bilatérale, la composante inclurait la formalisation et l'animation d'un cadre de consultation public/privé, l'appui à la concertation régionale, notamment avec le Burkina Faso, à travers la mise en œuvre de l'accord cadre et le cadre de dialogue permanent, la promotion d'un système indépendant de régulation pour des pratiques de concurrence et une compétition saines dans le marché des transports routiers de marchandises.

Composante 2 : La mise en place d'un système pour le renouvellement du parc de camions lourds (environ 15.75 millions de dollars US). Dans le cadre des mesures d'accompagnement pour la professionnalisation de l'industrie du transport, le renouvellement du parc de camions constitue une condition nécessaire au succès. Il comprendrait la conception et la définition d'un cadre opérationnel pour l'appui au programme de renouvellement du parc de camions. Le principe consisterait en la sélection de deux ou trois Banques ou Etablissements financiers (suivant des critères à définir dans le Manuel de Procédures) qui abriteraient des lignes de crédit mises à leur disposition, par l'Etat, à travers les ressources de l'IDA. Un comité technique de validation de l'éligibilité des opérateurs candidats au crédit serait constitué au sein du FDTR et comprenant l'ensemble des acteurs, serait en charge de l'évaluation technique préliminaire des dossiers, avant leur transmission aux banques commerciales pour examen. Le principe est admis qu'il s'agit de renouvellement de parc pour des véhicules en exploitation contre paiement d'une prime à la casse, constituant l'apport personnel de l'opérateur. Il y a donc un besoin

d'appui/d'assistance au FDTR sur les questions ci-après : (i) conception et mise en place d'une prime à la casse en fonction de l'âge et de l'état physique et mécanique du véhicule ; (ii) mise en place et supervision du dispositif de mise à la casse des véhicules, y compris le recrutement de l'opérateur et la conformité au cadre de gestion environnemental et social ; (iii) mise en place du cadre pour la sélection des banques commerciales et du cadre de suivi des relations avec celles-ci ; (iv) renforcement des capacités en matière d'audit et de suivi des entreprises de transports routiers ; (v) renforcement des capacités en matière d'évaluation technique des dossiers de demande de crédit des opérateurs ; et (vi) amélioration du cadre de gestion du FDTR, y compris acquisition d'équipements et matériels informatiques et/ou de logiciels.

Composante 3: Soutien à la modernisation des douanes et la facilitation du commerce (environ 3.45 million de dollars US)

Cette composante aura pour objectif de faciliter le commerce et le transit, en priorité le long de la partie ivoirienne du corridor Abidjan-Ouagadougou et au niveau de la frontière avec le Burkina Faso.

Les discussions avec la Direction Générale des Douanes (DGD) lors de la mission ont confirmé que le soutien au projet d'interconnexion des systèmes d'information douaniers ivoirien et burkinabé est la principale activité envisagée sous cette composante.

Il a été précisé qu'un soutien initial du Groupe de la Banque mondiale est sur le point d'être lancé pour une première phase de l'interconnexion entre ces deux pays, sur la base du module transit de SYDONIA/SYDAM World. Cette phase pilote, qui sera mis en œuvre par la CNUCED et qui consiste essentiellement en des activités de formation, permettra des premiers échanges d'information entre les deux administrations avant l'effectivité du PAMOSSET.

Dans le cadre de la mise en œuvre du PAMOSSET, cette composante prendra le relais de cette première phase et soutiendra la mise en œuvre pour la Côte d'Ivoire et le Burkina Faso du système plus complet développé suivant le concept du projet PACIR. Ceci sera effectué sur la base des résultats de la phase d'étude de ce projet et du protocole d'accord signé entre les Directeurs Généraux des Douanes des deux pays en mars 2015². A cette fin, la DGD a présenté 4 fiches projets pour la mise en œuvre du système PACIR qui pourront être incluses dans cette composante du PAMOSSET:

1.

1. ² Les financements du PAMOSSET pour ces activités seront complétés par des ressources du programme d'assistance technique préparé en parallèle au Burkina Faso.

- *Assistance Technique pour la mise en œuvre de la solution d'interconnexion* : Mise en œuvre par la CNUCED, y compris formation des agents (environ soit 500 000 dollars US pour la Côte d'Ivoire)
- *Formation des équipes techniques sur les outils de mise en œuvre de l'interconnexion*: Formation de 12 agents par pays (environ 60 000 dollars US pour la Côte d'Ivoire) ;
- *Formations des utilisateurs externes (350 000 dollars US)* : il s'agit de la formation des utilisateurs externes et partenaires de la Douane.
- *Equipements et matériels informatiques avec licences et équipements réseaux*: Acquisition de serveur, équipement, licences et formations liées (environ 1.5 millions de dollars US pour la Côte d'Ivoire) et acquisition d'équipements réseaux (1 840 000 dollars US)
- *Communication et formation des utilisateurs* (environ 500 000 dollars US pour la Côte d'Ivoire)
- Des ressources limitées (200 000 dollars US) pourraient par ailleurs être réservées pour d'autres activités spécifiques qui apparaîtront nécessaires à la facilitation du commerce et du transit selon l'évolution des circonstances (ex : régime d'Opérateur Economique Agréés, dématérialisation des procédures, professionnalisation des usagers des douanes, promotion de la conteneurisation).

Composante 4 : Appui à l'amélioration de la Sécurité routière.

Cette composante a pour objectif d'améliorer la sécurité routière le long de la section ivoirienne du corridor Abidjan-Ouagadougou. Elle s'inscrit dans les axes d'amélioration de la sécurité routière de la décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020 des Nations Unies et dans la stratégie de développement du continent africain du NEPAD étant donné que le corridor Abidjan-Ouagadougou fait partie des 20 corridors internationaux de transit cibles par le NEPAD. Les interventions se feront autour des 5 piliers de la décennie d'action de la sécurité routière qui sont respectivement la gestion de la sécurité routière, la sécurité des routes et mobilité, La sécurité des véhicules, le comportement des usagers de la route et les soins après accident.

Le Gouvernement de la cote d'Ivoire va envoyer très prochainement deux requêtes pour solliciter respectivement l'appui du Fond Mondiale pour la Sécurité Routière pour financer l'activité projet de revue de la capacité de gestion de la sécurité routière de l'OSER d'une part et, et l'accompagnement du Programme de Politiques de Transports en Afrique (SSATP) pour l'élaboration d'une stratégie nationale de sécurité routière. Cette revue conduira à l'actualisation de la stratégie de sécurité routière à la lumière du plan mondiale de la décennie d'action, la conduite d'un audit.

Au regard de ce qui précède, les activités de sécurité routière appuyées dans le cadre de la composante du PAMOSSET portera sur des actions transversales, mais mettra l'accent pour la section ivoirienne du corridor Abidjan Ouagadougou. Les activités retenus portent sur un cout estimatif de 3 million de dollars E.U comportera entre autres :

Appui institutionnel : renforcement des capacités dans la gestion de la sécurité routière des agents de l'OSER et acteurs du transport : 1.5 million de dollars US.

Renforcement des capacités des Agents de l'OSER

- Formation en diagnostic d'accident de la route et en expertise automobile
- Formation en analyse statistiques et prévisions

Renforcement des capacités des acteurs des Transports

- Formation de 300 chauffeurs du corridor au secourisme et à la sécurité routière
- Formation de 400 enseignants du corridor à l'éducation à la sécurité routière

Renforcement des capacités du centre de formation de l'OSER (professionnalisation des acteurs) :

- Acquisition de 2 simulateurs de conduite automobile, 2 véhicules double commandes et 2 motos de formation.
- Renforcement des capacités en matière de contrôle de l'état mécanique des véhicules sur le corridor : acquisition de 2 analyseurs de gaz d'échappement, 2 opacimètres, 2 fumimètres, 2 réglosopes (règle-phares).

Autres projets de renforcement des capacités institutionnelles

- Modernisation de la collecte des données d'accidents sur le corridor Abidjan-Ouangolo.
- Revue de la capacité de gestion de la sécurité routière de l'OSER

Sensibilisation usagers de la route : renforcement de la sensibilisation de proximité : 650 000 dollars USD

- Confection et installation de 50 panneaux de 12 m2 routiers à messages variables.
- Campagne médiatique grand public
- Acquisition et mise en service de 1 unité mobile de sensibilisation en milieux urbain et rural le long du corridor Abidjan-Ouangelodougou.

Gestion de la sécurité routière : renforcement des capacités dans la gestion des points noirs (reconnaissance, études et intervention et suivi et évaluation) : 960 000 dollars USD

Renforcement des capacités pour les missions de reconnaissance, de suivi et d'évaluation des points noirs

- 1 véhicule utilitaire : Véhicule léger équipé d'un gyrophare et de bandes biaisées rouges et blanches + équipement lumineux de toit de type AK5, avec trois feux à éclat.
- Equipements et matériel de contrôle : 3 ordinateurs portables, 4 Triangles de présignalisation, 2 GPS, 2 Compteurs hectométriques embarqués, 2 Lecteurs de carte (plafonnier directionnel) des cartes géographiques (détaillées) des lieux, 2 appareil photographiques numériques à déclenchement rapide, 1 caméra numérique, 2 véhicule data recorder, 5 bombes aérosol, 2 magnétophones/dictaphone, 5 décamètres à ruban, 2 roues de mesure, 2 niveaux à bulle, 3 chronomètres.

Dispositifs de sécurité routière pour les points singuliers

- panneaux de signalisation, bandes réflectorisées, délinéateurs de guidage solaires, glissières de sécurité, etc....

Collecte de données pour le suivi-évaluation de la sécurité le long du corridor Abidjan – Ouangelodougou et provision pour autres activités d'études: 140 000 dollars US.

ANNEXE 2 : PLAN D' ACTIONS POUR LES ACTIVITES CRITIQUES

- ☞ Négociation du Projet : 11 - 13 mai 2016 (A confirmer)
- ☞ Présentation au Conseil d'Administration de la BM : Fin juin 2016

Planning des principales activités

Activités critiques	Responsable(s)	Calendrier
<i>Contrepartie nationale</i>		
Confirmation du montant de la contrepartie nationale	MT	Début avril
<i>Cadre institutionnel</i>		
Confirmation du cadre institutionnel pour la mise en œuvre du projet	MT	Début mai
<i>Composantes et activités du projet</i>		
Liste définitif des activités par composante et couts estimatif	PRICI	Début avril
<i>Plan de passation des marchés</i>		
Transmission à la BM de la version finale du PPM couvrant les 18 premiers mois de la mise en œuvre du Projet	PRICI	Début avril
<i>Manuel des procédures</i>		
Transmission à la BM de la version mise à jour du manuel des procédures administratives et financières du Projet	PRICI	Début avril
<i>Activités de sauvegarde environnementale et sociale</i>		
Elaboration des TDRs du Constats d'Impact Environnemental et Social (CIES)	08 avril 2016	PRICI
Validation des TDRs du Constats d'Impact Environnemental et Social (CIES)	15 avril 2016	ANDE
Approbation des TDRs du Constats d'Impact Environnemental et Social (CIES)	19 avril 2016	Banque mondiale
Publication des TDRs du Constats d'Impact Environnemental et Social (CIES) dans le pays	21 avril 2016	PRICI
Publication des TDRs du Constats d'Impact Environnemental et Social (CIES) sur le site Infoshop de la Banque Mondiale	28 avril 2016	Banque mondiale
<i>Envoi à la banque des données clefs pour alimenter le document d'évaluation du Projet</i>		
Données pour Analyse Economique Données de Base pour Cadre de Résultats et de Suivi	PRICI	1 avril
<i>Engagement Citoyen</i>		
Confirmation du Cadre Assurer pour l'engagement Citoyen dans la mise en œuvre du Projet	PRICI	Mi-avril
<i>Mission</i>		
Mission d'Evaluation (sur le terrain ou par V.C.)	Banque	11-12mai

ANNEXE 3 : ACTIVITÉS INDICATIVES ET COÛTS PRÉLIMINAIRES PAR COMPOSANTE

COMPOSANTES	COÛTS PRÉLIMINAIRES A CONFIRMER (MILLIONS USS)	CONTRIBUTION IDA (MILLIONS USS)
1. DÉVELOPPEMENT INSTITUTIONNEL ET RENFORCEMENT DES CAPACITÉS DES OPÉRATEURS DE SERVICES DE TRANSPORT <i>Renforcement des capacités des agents de la DGTTC, l'OFT, l'ULCR, le FDTR, l'HCPETR et les associations professionnelles de chauffeurs et autres auxiliaires de transport</i>	5,800	5,800
2. MESURES D'ACCOMPAGNEMENT POUR LA PROFESSIONNALISATION DE L'INDUSTRIE DES TRANSPORTS	27,750	15,750
3. APPUI À LA MODERNISATION DES DOUANES ET FACILITATION DU COMMERCE <i>i) Assistance technique pour la mise en œuvre de la solution d'interconnexion</i> <i>ii) Formation des équipes techniques sur les outils de mise en œuvre de l'interconnexion</i> <i>iii) Formations des utilisateurs externes</i> <i>iv) Equipements et matériels informatiques avec licences et équipements réseaux</i> <i>v) Communication et formation des utilisateurs</i> <i>vi) Activités spécifiques qui apparaitront nécessaires à la facilitation du commerce et du transit selon l'évolution des circonstances</i>	3,450	3,45 0,5 0,06 0,35 1,84 0,5 0,2
4. SÉCURITÉ ROUTIÈRE SUR LE CORRIDOR ABIDJAN – OUAGADOUGOU <i>i) Appui institutionnel : renforcement des capacités dans la gestion de la sécurité routière des agents de l'OSER et acteurs du transport</i> <i>ii) Sensibilisation des usagers de la route : renforcement de la sensibilisation de proximité</i> <i>iii) Gestion de la sécurité routière : renforcement des capacités dans la gestion des points noirs (reconnaissance, études et intervention et suivi et évaluation)</i> <i>iv) Collecte de données pour le suivi-évaluation de la sécurité le long du corridor Abidjan – Ouangolodougou et provision pour autres activités d'études</i>	3,250	3,250 1,5 0,650 0,960 0,140
5. APPUI À LA MISE EN ŒUVRE (COÛTS OPÉRATIONNELS)	1,750	1,750
TOTAL	45	30

ANNEXE 4 : FICHE TECHNIQUE SUR LA PRIME À LA CASSE ET LA GESTION ENVIRONNEMENTALE DU PROCESSUS

1. L'agence d'exécution de cette composante sera le Fonds de Développement des Transports Routiers. Pour la mise en œuvre de cette composante, le FDTR bénéficiera d'appui et d'assistance dans les domaines décrits ci-avant dans la composante 2.

1. **Prime à la casse.** La prime à la casse sera déterminée sur la base d'une évaluation à dire d'expert. Un cabinet justifiant d'une qualification réelle et d'une expérience avérée sera recrutée pour proposer une grille d'évaluation pertinente et facile d'usage, basée sur le type et de l'âge du véhicule. Un comité comprenant des représentants de l'administration des transports (Président), des opérateurs, de l'organisme d'inspection du véhicule, du Fonds de Développement des Transports Routiers (FDTR) et de tout autre partenaire du secteur dont les compétences sont jugées nécessaires pour une meilleure appréciation.

3. Le véhicule réformé est mis à la disposition d'un opérateur commis à la destruction physique du véhicule. Cet opérateur sera recruté suite à un appel d'offres, sur la base de critère de qualification et de capacité technique et financière. Mais son cadre d'intervention sera encadré par un Plan de Gestion Environnementale et Sociale (PGES) approuvé par l'IDA et annexé au dossier d'appel d'offres. Ce PGES précisera les modalités de traitement des déchets (solides, liquides, chimiques, électronique, etc.) et les mesures conservatoires pour la maîtrise/l'atténuation des risques.

4. Un maître d'œuvre sera recruté pour le suivi de la mise en œuvre conforme du plan de gestion environnementale et sociale. Un audit environnemental et social sera réalisé à mi-parcours et avant la clôture du projet.

5. **Solution innovante de financement du renouvellement.** Les ressources de l'IDA (éventuellement de l'IFC), seront logées dans des banques commerciales (deux à trois) sous forme de lignes de crédit. Les banques seraient sélectionnées sur une base transparente adossée à des critères d'accessibilité des PME du transport aux solutions de financement proposées. Le secteur des transports n'a pas de contraintes d'accès aux marchés. Le projet apportera les appuis techniques nécessaires pour créer les conditions de confort pour le secteur financier, notamment à travers une assistance technique au FDTR. En concertation avec l'IFC (SFI), le mécanisme d'instruction et d'approbation du crédit sera défini et un manuel de procédures sera conçu et mis en place. Le schéma inclura également le mécanisme de recouvrement du crédit tenant compte de la nature atomisée des acteurs, de la faible bancarisation et de la forte liquidité du secteur. L'utilisation de la transaction électronique offerte par la téléphonie mobile sera explorée à cet effet.

ANNEXE 5 : CADRE DES RESULTATS ET DE SUIVI DU PROJET

ODP	Indicateurs de résultats du projet (à la fin du projet)	Utilisation des Informations des Indicateurs de Résultat
Améliorer la compétitivité de la section ivoirienne du corridor des transports Abidjan – Ouagadougou, en mettant en œuvre des mesures de modernisation du transport et de facilitation du commerce	<ul style="list-style-type: none"> • Temps de transit moyen et la variabilité d'Abidjan à la frontière avec le Burkina Faso ; • Le coût moyen de transport pour un conteneur de 40 pieds d'Abidjan à la frontière du Burkina Faso ; • Evolution de la part de marché des 5 plus grandes entreprises ivoiriennes de transport de marchandises sur le corridor ; • L'âge moyen de la flotte de camions ivoiriens (sur le corridor) ; • Le pourcentage des opérateurs du secteur du transport routier conformes à la nouvelle réglementation. 	Identifier les répercussions directes de l'assistance technique
	<ul style="list-style-type: none"> • Bénéficiaires directs du projet (nombre): personnes vivant dans la zone d'impact du projet (ZIP) dont pourcentage de femmes (%) 	Indicateurs de base
Résultats intermédiaires	Indicateurs de résultats intermédiaires (à la fin du projet)	Utilisation des informations des indicateurs de résultat intermédiaire du Projet
<p>Renforcement des capacités des institutions publics et privées du secteur transport.</p> <p>Mesures d'accompagnements pour la Professionnalisation de l'industrie du transport</p> <p>Appui à la modernisation des services de douanes et à la facilitation du commerce.</p> <p>Sécurité Routière</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre des opérateurs du secteur routier conformes à la nouvelle réglementation, • Réduction du pourcentage de camions non-conforme au règlement 14 sur le corridor • Pourcentage de réduction de prix d'un nouveau camion acquis à travers le mécanisme de renouvellement du parc 	<p>Evaluer l'évolution de la professionnalisation du secteur transport.</p> <p>Evaluer les impacts des sensibilisations et des acquisitions pour lutter contre les surcharges</p> <p>Evaluer l'effet positif du renouvellement des parcs</p>
	<ul style="list-style-type: none"> • Mise en place effective de l'interconnexion (opérationnelle) • Pourcentage de déclaration échangé entre Les douanes Burkinabè et Ivoirien via l'interconnexion 	Evaluer l'impact des formations et la mise en place de l'interconnexion.
	<ul style="list-style-type: none"> • Réduction nombre d'accidents corporels sur la partie ivoirienne du corridor 	Evaluation l'impact des investissements pour améliorer la sécurité routière sur le corridor

ANNEXE 6 : LISTE DES PERSONNES RENCONTRÉES

Equipe Banque Mondiale	
Mr. Ibou Diouf, Spécialiste principal en Transport	48 33 26 17- idouf@worldbank.org
Mr. Fabio Galli, Expert des Transports	78 35 20 15 - fgalli@worldbank.org
Ministère des Transports	
Mr. Soro Bakary, Directeur de Cabinet - Ministère des Transports	20 34 48 75 - sorobak92@yahoo.fr
Mr. Demba Boundi, C.T - Ministère des Transports	05 05 63 03 - dembaboun@yahoo.fr
Mr. Coné Dioman, Directeur des Affaires Juridiques et du Contentieux / Ministère des Transports	20 34 48 53/07 91 15 08 - dioman.cone@yahoo.fr
Mr. Moussa Traoré, CE – Ministère des Transports	20 20 08 04 - famehci@yahoo.fr
Mr. Esmel Gnangne Agnéroh Pierre, DESE	04 01 33 72 - esmelpierre1@yahoo.fr
Mr. Casimir V. Louamé, Assistant principal du DG	04 13 12 49 / 57 78 35 30 - louamev@yahoo.fr
Unité de la Lutte contre le Racket (ULCR)	
Mr. Kouamé Alain Oura, Commandant Unité	01 11 11 87 / 57 44 30 16 - alain.oura@yahoo.fr
Mr. Hippolyte Togbe, Commandant 2 ème Compagnie	01 18 99 26 / 07 64 45 53 - togbetaih@yahoo.fr
Mr. Jean Getheme, Cdt 1 ^{er} Compagnie	40 01 62 87
Mr. Leonce Kouassi, Cdt Contrôle d'Inspection	03 59 14 74 / 47 40 16 46
Observatoire de la Fluidité des Transports (OFT)	
Mr. Souleymane Gbane, Assistant	07 47 46 69 / 44 93 39 99 - souleyg@yahoo.fr
Mr. Abdoulaye Touré, OFT	22 41 25 87 – abdoul.toure@hotmail.com
Mr. Bi Irié Traye, Assistant	08 08 11 11 / 55 98 55 28 - trayebfaustin@yahoo.fr
Mr. Roger T. Yangba, ASG	04 03 55 45 - tianek2001@yahoo.fr
Mr. Bi Tie Gore Jules, DOT	05 81 64 03 - julesgorebi@yahoo.fr
Mr. Hamed Koné, Assistant Communication	05 79 70 70 - hamed1.kone@egouv.ci
Mr. Adama Coulibaly, Président	22 41 25 87
Mr. Denis Gba, A-M-G	0152 11 77 - denisgba@yahoo.fr
Mr. Alfred Kpan, Chef de Service Communication	04 05 77 65
Mr. Innocent Gueu, Assistant DOT	54281382- innocentgueu13_2006@yahoo.fr
EGIS/AFT	
Mr. Shala ILIR, Expert Résident Juriste	Ilr.shala-int@egis.fr ilr.shala@shalaconsulting.com
Mr. Pfeiffer Roger, Chef de mission	rp@pfeiffer.online.org
Office de Sécurité Routière (OSER)	
Dr. Aka D. Echui, Directeur Général	40 17 17 81 / 21 25 27 45 / 07 97 56 51
Mr. Tidjane Amadou Kamagaté, Sous-Directeur des Etudes	40 17 17 77
Mr. Lambert Konan	01 02 23 40
Mr. Martial Kambo, Chef-Service Informatique	47 01 44 60
Mr. Auguste Alloux	01 02 23 21- kalloxa@yahoo.fr
Mr. Silue Carvalo, Chef de Service	03 28 55 11- siluecarvalo@yahoo.fr

Mr. Moussa Haidara, Chargé d'Etudes	08 30 76 24 – moussahaidara@yahoo.fr
Mr. Justin Nemaigny, Sous-Directeur Opération	42 99 90 32 – justinbob@gmail.com
Mr. Ta Bi Tra, Sous-Directeur Formation	47 31 64 85 – tabitrah@yahoo.fr
Mme. Sam Sonia, Chargée de Communication	07 57 68 84 – ssoniaother@yahoo.fr
Mr. Fabio Galli, Expert des Transports	79 35 20 15 – fgalli@worldbank.org
Mr. Ibou Diouf, Chargé de Projet	48 33 26 17 – idouf@worldbank.org
Direction des Transports Terrestres et de la Circulation (DGTTTC)	
Mr. Kouakou K. Romain, Directeur Général	rokkromain@yahoo.fr
Mr. Jean-Paul Agbissi, Chargé d'Etudes/informaticien	07 70 22 92 – agbjp2007@yahoo.fr
Mr. Etienne Kouakou, Chargé d'Etudes	48637398– tiennekouakoou2@gmail.com
Mr. Yao G. Konan, Conseiller du Directeur Général	07 61 72 30 – odofroykonan@yahoo.fr
Mr. Kafonna Coulibali,	05 03 00 61 – onnacoulibali@yahoo.fr
Mr. Pligneya Ali Coulibaly, Assistant du Directeur Général	07 38 34 83 - ali.coulibaly@egouv.ci
Mr. Lucien Tiéssé, Sous-Directeur Règlementation de la circulation	05 68 48 64
Fonds de Développement des Transports Routier (FDTR)	
Mr. Mohamed Kouyaté, Directeur Général	04 00 64 67 – kouyatemd09@yahoo.fr
Mme. Aka Stéphanie, Présidente du Conseil	07 08 84 28 – stephakakof@yahoo.fr
Mr. Pierre Esmel, DESE	04 01 33 72 – esmelpierre1@yahoo.fr
Direction Général des Douanes – Direction de l'Informatique	
Mr. Beugre Gilles T., Douane/DI	09 29 29 50 – beugre.gilles@douanes.ci
Mme. Méléde Adjé Cécile, PFCTCAL/UCP	42 54 54 21 – chocoadji@yahoo.fr
Mr. Niamké Yvonne, Douane/SDRS	07 86 75 91 – nguessanniamke@yahoo.fr
Mr. Kouassi N. Denis Douane/DI	08 79 31 71 – Kouassi.denis@douane.ci
Mr. Neme Wadja, Douane/DI	07 97 55 28 – jybit@hormail.com