



**MILLENNIUM**  
CHALLENGE ACCOUNT  
**CÔTE D'IVOIRE**  
LABORATOIRE  
D'EXCELLENCE



**MILLENNIUM**  
CHALLENGE CORPORATION  
UNITED STATES OF AMERICA

# Cadre Logique du Projet Abidjan Transport (ATP)

Décembre 2019

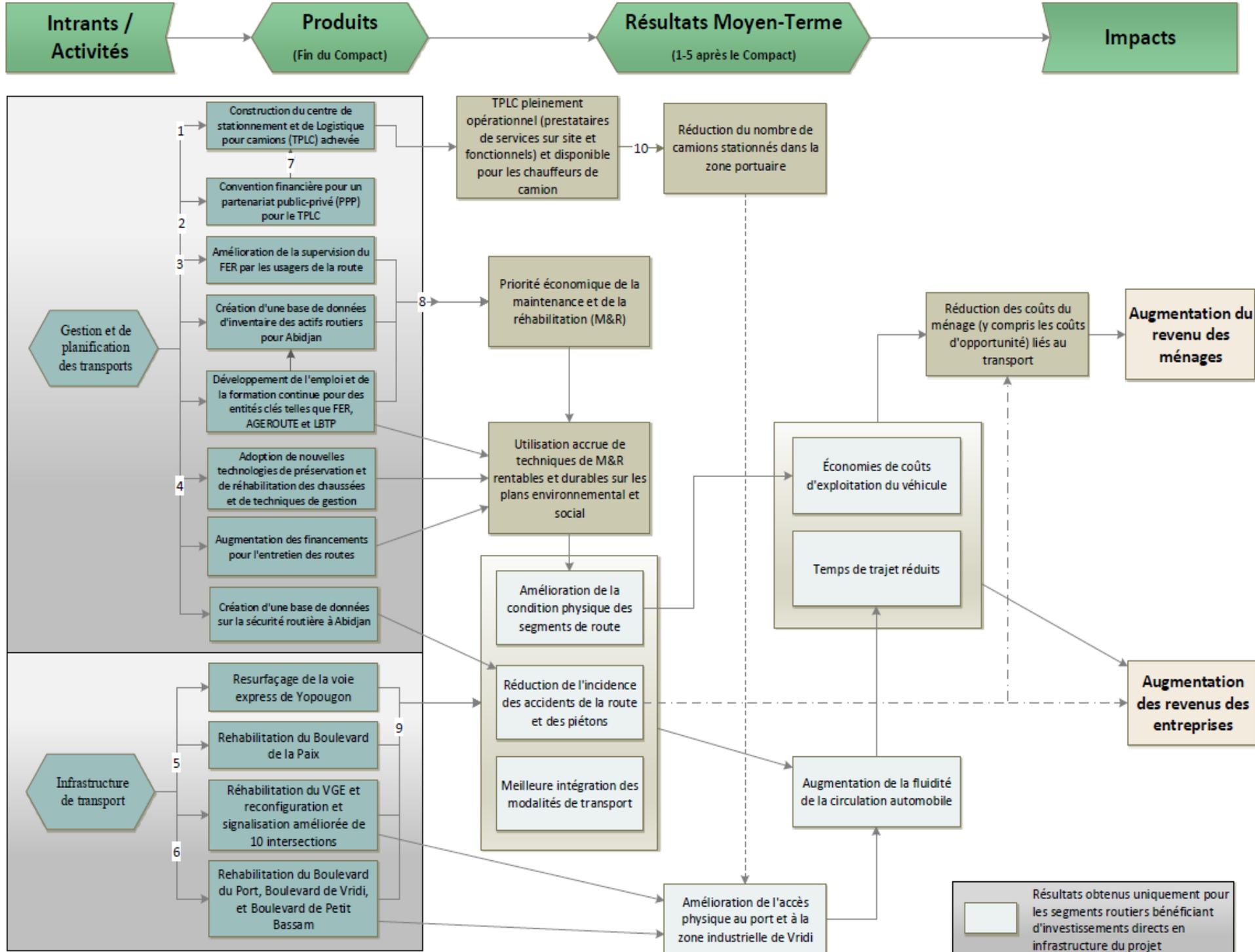
Suivez-nous sur :



# CADRE LOGIQUE PROJET ATP

## Déclaration du problème

Les ménages et les entreprises d'Abidjan sont confrontés à des coûts de transport élevés, dus en grande partie au coût d'opportunité du temps passé en transit. La congestion routière est particulièrement importante près du port d'Abidjan et dans et autour du quartier des affaires du Plateau. Ces coûts élevés résultent principalement de la mauvaise qualité des infrastructures de transport, de l'administration et de la gestion insuffisantes du trafic, ainsi que de la capacité institutionnelle et des ressources limitées des agences responsables de la gestion et de la maintenance des actifs de transport.



## PROJET ATP : Hypothèses et Risques

1. L'atteinte de ce résultat repose en partie sur l'hypothèse selon laquelle le Gouvernement de la Côte d'Ivoire est en mesure de fournir un terrain qui convient, à la fois en taille et en emplacement, pour la construction du TPLC.
2. La décision de procéder à la passation des marchés et à la contractualisation financière d'un PPP dépendra d'études supplémentaires permettant notamment d'évaluer la demande réelle et projetée, la faisabilité, l'ampleur, la viabilité commerciale, les investissements similaires envisagés par d'autres donateurs et / ou par le Gouvernement et les options de PPP.
3. La réalisation de ce résultat repose sur l'hypothèse que la participation des usagers de la route au conseil d'administration du FER sera renforcée et que ces acteurs seront investis de manière appropriée, ce qui permettra d'améliorer la supervision du FER.
4. La capacité de l'activité à augmenter le financement pour l'entretien des routes repose en grande partie sur l'application réussie de la condition préalable relative à l'affectation de recettes supplémentaires au FER et à la clause selon laquelle cette dernière ne contractera pas de dette commerciale supplémentaire. Aux fins de l'ACB, on suppose que 25% des besoins de maintenance seront couverts.
5. Des investissements importants dans de grands travaux d'infrastructure ont été réalisés à Abidjan ces dernières années. Certaines preuves anecdotiques indiquent que les communautés sont de plus en plus hostiles aux grands travaux d'infrastructures, ce qui pourrait entraîner des manifestations et / ou une interruption des travaux. Dans le cadre des études préparatoires pour chacune des composantes d'infrastructure proposées, l'activité identifiera, évaluera et quantifiera les risques potentiels de l'activité et élaborera, si nécessaire, des stratégies d'atténuation des risques adaptées, pouvant inclure des infrastructures sociales pour les communautés environnantes.
6. La réalisation de ces sorties (c'est-à-dire la réhabilitation des boulevards du Port, de Vridi et de Petit Bassam) nécessite au minimum : (i) le déplacement temporaire des camions actuellement stationnés sur ces routes et le long de celles-ci et (ii) la coordination continue entre les nombreux projets de transport routier à mettre en œuvre dans les mêmes délais que le Compact. Pour augmenter la probabilité que ces hypothèses soient vérifiées, le MCC et le GoCI conviennent de définir conjointement un emplacement dans ou à proximité de la zone portuaire dans lequel ces camions pourraient être temporairement déplacés. En outre, le Projet développera un système de gestion du trafic pour les segments de route à réhabiliter afin de faciliter la coordination.

## PROJET ATP : Hypothèses et Risques

7. La réalisation du TPLC dépendra de l'identification d'un partenaire du secteur privé approprié qui est disposé et capable de faire les investissements nécessaires conformément aux conditions établies par le Projet.
8. La réalisation de ce résultat repose sur l'hypothèse qu'une amélioration de la formation et des compétences de l'AGEROUTE, du FER, etc., et un engagement accru des usagers de la route au sein du conseil d'administration du FER seront suffisants pour aboutir à la priorisation économique de l'entretien et de la réhabilitation, indépendamment de tous les autres facteurs qui influencent la budgétisation et la prise de décision en matière d'investissements routiers (par exemple, impératifs politiques, incitations de divers acteurs, défis posés par l'évolution des politiques, des pratiques et des comportements au niveau des agences et des institutions, etc.).
9. Outre les améliorations d'infrastructures conçues pour améliorer la sécurité (par exemple, passerelles piétonnes, passages pour piétons, etc.), le Projet comportera un élément relatif à la sécurité routière et à l'engagement des communautés, conçu pour sensibiliser davantage le public aux règles de la circulation et les faire respecter. On suppose que ces investissements entraîneront un changement de comportement des conducteurs et des piétons.
10. La réalisation de ce résultat repose sur l'hypothèse que les chauffeurs de poids lourds seront correctement incités à utiliser le TPLC et que ce dernier capturera un nombre important de camions qui stationnent actuellement dans et autour du port, afin de compenser la croissance annuelle dans la circulation des camions.