

## RÉSUMÉ

# Programme d'action annuel 2017 (première partie) en faveur de l'Afrique de l'Ouest à financer sur le 11<sup>e</sup> Fonds européen de développement

### 1. Identification

Allocation FED	11 <sup>e</sup> Fonds européen de développement (FED)
Coût total <b>EUR 53 millions</b>	EUR 15 millions (PESCAO-Pêche) FED: 38 millions (Gouvernance/transport).
Base juridique	Accord interne entre les représentants des gouvernements des États membres de l'Union européenne, réunis au sein du Conseil, relatif au financement de l'aide de l'Union européenne au titre du cadre financier pluriannuel pour la période 2014-2020, conformément à l'accord de partenariat ACP-UE, et à l'affectation des aides financières destinées aux pays et territoires d'outre-mer auxquels s'appliquent les dispositions de la quatrième partie du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne

### Résumé du programme indicatif régional

La Commission a adopté le Programme indicatif national pour l'Afrique de l'Ouest, pour la période 2014-2020<sup>1</sup>, dont les domaines prioritaires sont : 1) Paix, sécurité et stabilité régionale, 2) Intégration économique et régionale, aide au commerce, 3) Résilience, sécurité alimentaire et nutritionnelle et ressources naturelles, ainsi que des interventions spécifiques en dehors de ces domaines.

Le programme d'action annuel financé au titre du 11<sup>e</sup> FED comporte deux programmes appuyant l'Afrique de l'Ouest dans la mise en œuvre des activités liées aux domaines 1 et 2.

## SECTEUR DE LA PECHE

### 1 CONTEXTE

#### 1.1 Secteur / Pays / Contexte régional / Domaine thématique

Le secteur de la pêche est d'importance sociale, économique et politique dans la région de l'Afrique de l'Ouest de plusieurs manières, notamment: en tant que source d'emploi, de revenus et de profits en devises étrangères; en tant que contributeur clé à la sécurité alimentaire régionale et fournisseur le plus important de protéines animales aux régimes alimentaires de nombreux Africains de l'Ouest; en tant que composante clé dans les communautés côtières et dans la sécurité maritime.

<sup>1</sup> Décision C(2015) 4093 du 19.6.2015

Les pays de l'Afrique de l'Ouest bénéficient de quelques zones riches de pêche dans une aire maritime qui s'étend (dans les zones économiques exclusives - ZEE) à plus de 2 millions de km<sup>2</sup> et qui comprend deux des plus grands écosystèmes marins parmi les plus productifs (les grands écosystèmes marins du courant des Canaries et du courant de Guinée).

Bien que les estimations soient variables, les plus fiables indiquent que la capture annuelle totale dans les eaux de l'Afrique de l'Ouest est de plus de 2,6 millions de tonnes avec une valeur commerciale d'au moins 3 milliards de dollars et soutenant environ 9 millions de personnes dépendantes directement ou indirectement du secteur de la pêche. La pêche artisanale constitue une part importante de la production totale de la pêche dans de nombreux pays (en particulier au Sénégal, en Guinée Bissau, en Guinée, en Sierra Leone et au Libéria).

## **2 DESCRIPTION DES ACTIONS**

### **Objectifs/résultats**

L'objectif global de ce programme est de mettre en valeur la contribution des ressources halieutiques au développement durable, à la sécurité alimentaire et à la réduction de la pauvreté en Afrique de l'Ouest. L'objectif spécifique est d'améliorer la gouvernance régionale des pêches en Afrique de l'Ouest par une meilleure coordination des politiques nationales de pêche. Les résultats attendus sont les suivants:

Résultat 1: Une politique de l'Afrique de l'Ouest en matière de pêche et d'aquaculture est développée et la coordination des parties prenantes régionales est améliorée.

**Modalités:** *Cette composante sera mise en œuvre par le biais d'un marché public (contrat de service) en coopération avec l'agent des pêches financé par le programme FIRST de l'UE et de la FAO et basé dans les locaux de la CEDEAO. Le soutien consistera principalement dans la prestation d'une assistance technique à long terme et à court terme et l'organisation d'ateliers régionaux et des conférences ministérielles*

Résultat 2: La prévention et les mesures de lutte contre la pêche illicite, non déclarée et non réglementée (INN) sont renforcées par l'amélioration du suivi, du contrôle et de la surveillance (SCS) aux niveaux national et régional.

**Modalités:** *Cette composante sera mise en œuvre par les organismes régionaux des pêches - ORP (subventions directes) et par l'Agence européenne de contrôle des pêches - EFCA/AECP (gestion indirecte) en coopération avec les autorités nationales. Un expert de SCS sera recruté par marché public (contrat de service) pour soutenir le Comité des pêches pour le Centre Ouest du Golfe de Guinée - CPCO/FCWC.*

Résultat 3: La gestion des ressources marines au niveau régional est améliorée, en renforçant la résilience des écosystèmes marins et côtiers aux perturbations.

**Modalités:** *Cette composante sera mise en œuvre par un appel à propositions (subventions). Des activités spécifiques seront proposées par les candidats dans leurs propositions.*

## Budget indicatif

	<b>Contribution de l'UE (Montant en EUR)</b>	<b>Contribution indicative d'un tiers, dans la devise identifiée</b>
5.4.1– Appel à propositions (gestion directe) - Résultat 3	4 500 000	500 000
<b>DUE Nigeria</b>		
5.4.5 Gestion indirecte avec la CEDEAO - Résultat 1	2 320 000	
<b>DUE Ghana</b>		
5.4.2 b)– Subvention directe CPCO (gestion directe) - Résultat 2	1 120 000	
5.4.3 – Marché de service pour un expert SCS au CPCO (gestion directe) – Résultat 2 <sup>2</sup>	600 000	
<b>DUE Sénégal</b>		
5.4.2 a)– Subvention directe CSRP (gestion directe) - Résultat 2	3 625 000	
5.4.4 Gestion indirecte avec EFCA/AECP - Résultat 2	2 585 000	
<b>5.9 Évaluation - 5.10 Audit</b>	250 000	N.A.
<b>5.11 - Communication et visibilité</b>	Intégré dans divers contrats	
Total	15 000 000	500 000

## PROGRAMME REGIONAL D'APPUI A LA GOUVERNANCE DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS EN AFRIQUE DE L'OUEST

### Contexte

Le PIR 11<sup>e</sup> FED de l'Afrique de l'Ouest, signé le 6 juillet 2015, fait de l'intégration économique régionale un de ses domaines prioritaires. En Afrique de l'Ouest, cette intégration est portée par les organisations régionales que sont la CEDEAO et l'UEMOA avec pour objectif de créer un espace économique large, ouvert et compétitif, qui favorise les économies d'échelle, attire les investissements, promeut la croissance, contribuant ainsi à la lutte contre la pauvreté.

Dans ce contexte, le déficit en matière d'infrastructures de transport, les coûts de transport élevés mais également les défaillances dans la gouvernance du secteur constituent un obstacle de taille au développement des échanges et du commerce.

---

<sup>2</sup> L'expert contribuera aux activités sous la responsabilité du CPCO (voir ci-dessus)

## **Contexte sectoriel/national/régional/Domaine thématique**

En Afrique de l'Ouest, le besoin en investissements pour les infrastructures de transport (proportionnellement aux revenus) est, et restera, plus important que dans n'importe quelle autre région en développement, car les populations sont réparties sur de grandes étendues ne disposant pas ou peu de moyens de navigabilité fluviale vers l'océan. En comparaison avec des pays en développement d'Asie, les pays d'Afrique de l'Ouest ont un besoin d'investissement en infrastructure au moins deux fois plus important, en termes de PIB, sans compter les budgets nécessaires à l'entretien et à la gestion des réseaux existants.

La route reste le mode de transport qui mobilise plus de 90% du trafic interurbain, bien que la qualité moyenne du réseau routier soit basse et que les coûts de transport soient très hauts.

Les prix de transport dans les pays africains enclavés atteignent presque 20% des coûts d'importation (les coûts de transport moyens en Afrique de l'Ouest, en particulier dans les pays sans littoral comme le Burkina Faso, représenteraient 77% de la valeur des exportations; ce qui affaiblit leur compétitivité et réduit le volume de leurs échanges internationaux)<sup>3</sup>. Ce chiffre est trois à quatre fois supérieur à celui constaté dans la majorité des pays développés<sup>4</sup>.

Ces prix élevés sont liés d'une part à l'existence des quotas bilatéraux et à la censure de l'autorisation du cabotage régional et d'autre part au manque de professionnalisation du secteur. Ces rigidités permettent et justifient l'existence de syndicats monopolistiques qui développent des pratiques anti-compétitives (tour de rôle, prix de référence), imposent des surcoûts supplémentaires et incitent à rendre informelle la chaîne logistique (coxeurs, compte propre) pour échapper au contrôle.

La surcharge routière demeure un fléau pour les infrastructures routières. Ainsi, selon une étude UEMOA de 2014-2015, les taux de camions poids lourds en surcharge, relevés sur les principaux corridors communautaires, demeurent en moyenne supérieurs à 80%, dont environ 10% de camions en extrême surcharge (au-delà de 100 tonnes) avec pour corollaires: (i) une réduction à un tiers de la durée de service des grosses infrastructures routières régionales (moins de 5 ans au lieu des 15 ans prévus), (ii) des besoins précoces d'entretien; (iii) un surcoût exorbitant dû aux dégâts générés par la surcharge des poids lourds, évalué entre 34 et 45 milliards de FCFA par an pour chacun des trois pays (Burkina Faso, Mali et Sénégal) où une étude complète a été réalisée; et (iv) un impact financier sur la sécurité routière évaluée à 2,35 milliards de FCFA en 2010 dans le cas du Mali.

### ***Domaines d'appui prioritaires/analyse des problèmes***

La gouvernance dans les transports recouvre deux domaines d'intervention privilégiée de l'UE: (i) l'appui à la pérennité (lutte contre la surcharge et gouvernance de l'entretien routier) et (ii) l'appui à l'amélioration de la fluidité (facilitation et gestion) des corridors routiers régionaux, tant pour la sécurisation de ressources suffisantes que pour une meilleure efficacité dans la mise en œuvre. Ces deux domaines concourent de manière convergente à assurer de meilleures conditions d'accessibilité et de mobilité des personnes et des biens entre les États de la région, et donc à l'intégration régionale et le développement pérenne des échanges.

---

<sup>3</sup> Ministère de l'industrie, du commerce et de l'artisanat, Ministère de l'économie et des finances du Burkina Faso (2012): Rapport national de mise en œuvre du programme d'action d'Almaty (2003-2013)

<sup>4</sup> Transport Prices and Costs in Africa – WB 2009

## 2. DESCRIPTION DE L'ACTION

### 2.1. Objectifs/résultats

L'**objectif global** du programme est de contribuer à l'*"Amélioration de la pérennité et sécurité du système régional de transport routier"*. Ce système de transport sera facteur de développement inclusif quant au genre, de stabilité et d'intégration régionale. Le programme contribuera, sur la base des engagements pris au niveau de la CEDEAO/UEMOA pour la liberté de mouvement des biens et de personnes, à la baisse des prix du transport routier inter-États par l'amélioration de la gouvernance de l'entretien routier et la modernisation de la chaîne logistique associée à la libéralisation progressive des activités de transport routier dans un cadre concurrentiel régulé, excluant les pratiques de dumping et de cartellisation et modérant les coûts sociaux liés à la nécessaire modernisation de l'activité.

**Les objectifs spécifiques** du projet sont de:

- (1) le renforcement des capacités institutionnelles et règlementaires ainsi que des capacités de gestion des administrations et des agences sous tutelle, améliorer la sensibilisation aux questions liées au genre;
- (2) la facilitation administrative et technique des transports en place;
- (3) l'amélioration de l'entretien du réseau régional et de sa pérennité par la lutte contre les surcharges.

Le projet contribue à l'émergence d'une stratégie régionale d'amélioration de la gouvernance sectorielle dans les transports routiers politiquement et économiquement réaliste, commune à la CEDEAO et à l'UEMOA, encourageant l'harmonisation et la synchronisation des politiques nationales.

Les objectifs au-delà du terme du programme sont les suivants:

- **La pérennité des investissements routiers** par la lutte contre la surcharge et l'amélioration de la gouvernance de l'entretien routier. Ce résultat sera atteint par (i) la lutte contre la surcharge qui réduira le rythme de dégradation des corridors régionaux et donc le poids financier de leur entretien, et (ii) la restructuration institutionnelle visant à responsabiliser la maîtrise d'ouvrage, la professionnalisation de la maîtrise d'œuvre, une meilleure garantie de la couverture régulière et pérenne des besoins financiers de l'entretien routier, le renforcement de la démarche d'assurance qualité en interne aux structures et la reddition des comptes en externe et enfin la promotion de la transparence sur l'efficacité de la dépense publique dans le secteur.
- **La baisse des prix du transport routier inter-États** par la réduction des coûts et de la durée des transports sur les axes régionaux principaux, y compris le transit portuaire. Ce résultat sera atteint par la mise en œuvre de l'agenda de la facilitation des transports (interconnexion des systèmes informatiques des douanes, postes de contrôle juxtaposés), la lutte contre les pratiques anormales (rackets routiers, multiplication des contrôles, corruption administratives) et la régulation de l'accès et de l'exercice des métiers de la chaîne logistique (transporteurs en premier lieu mais aussi intermédiaires, transport pour compte propre). La modernisation de l'activité de transport inter-États (professionnalisation, investissement dans le renouvellement de la flotte de gros porteurs) est la condition préalable à la baisse des prix attendue des efforts de facilitation et d'amélioration de l'état des corridors régionaux. Cette modernisation est indissolublement liée à la sortie du système des quotas bilatéraux de répartition du fret et de l'interdiction du cabotage régional.

Ils constitueront le fil conducteur de la conception détaillée des activités par les ordonnateurs régionaux et nationaux.

Ce programme s'inscrit dans le Programme des Nations unies de développement durable à l'horizon 2030. Il contribue principalement à atteindre progressivement l'objectif 9 (Bâtir une infrastructure résiliente), mais il favorise aussi les progrès vers l'obtention des objectifs 5 (Égalité entre hommes et femmes) et 13 (Prendre d'urgence des mesures pour lutter contre les changements climatiques et leurs répercussions). Cela n'implique pas d'engagement de la part des pays bénéficiaires qui bénéficient de ce programme.

### **Principales activités**

Tenant compte de la diversité des situations spécifique dans chaque pays de la région et des réformes institutionnelles attendues, les modes d'intervention seront sélectionnés parmi celles-ci dessous:

- Assistance technique perlée ou court terme en appui à des réformes, des initiatives d'harmonisation ou de reddition des comptes portées par les autorités nationales,
- Études ponctuelles ou appuis ponctuels pour l'amélioration des dispositifs et outils, en cohérence avec les cadres de référence régionaux,
- Acquisition ou construction d'équipements pour la lutte contre la surcharge ou la modernisation des équipements de collecte des fonds pour l'entretien routier (péages etc..),
- Études de capitalisation, d'évaluation et de diagnostic de portée régionale,
- Audits techniques, financiers et organisationnels,
- Appuis à la visibilité, la diffusion des initiatives de portée régionale et l'amélioration de la reddition des comptes et de la transparence de la gestion contractuelle de l'entretien routier.

Chaque pays intégrera dans ses activités les mesures contribuant à la lutte contre le changement climatique et à ses répercussions ainsi que celles contribuant à une meilleure égalité entre femmes et hommes. Chaque pays fournira également aux ordonnateurs nationaux les informations nécessaires au suivi des activités au niveau régional.

### **Période indicative de mise en œuvre**

La période indicative de mise en œuvre opérationnelle de la présente action, au cours de laquelle les activités décrites à la section 4.2 seront menées et les contrats et accords correspondants seront mis en œuvre, est de **60 mois** à compter de la date d'entrée en vigueur de la convention de financement. La prolongation de la période de mise en œuvre peut être approuvée par l'ordonnateur compétent de la Commission, qui modifiera la présente décision et les contrats et accords concernés; les modifications apportées à la présente décision constituent des modifications non substantielles au sens de l'article 9, paragraphe 4 du règlement (UE) n°322/2015.

### **Budget indicatif**

Le budget du projet est de **38 000 000 EUR**. Il se répartit comme suit :

- |  |                |
|--|----------------|
| • Activités mises en œuvre en gestion directe par la Commission: | 500 000 EUR    |
| • Activités mises en œuvre par les ordonnateurs nationaux:       | 32 000 000 EUR |
| • Activités mises en œuvre par les ordonnateurs régionaux:       | 4 900 000 EUR  |
| • Activités d'évaluation:  | 400 000 EUR    |
| • Provision imprévus:  | 200 000 EUR    |

	<b>Contribution de l'UE (montant en EUR)</b>
<b>5.4.1 – Passation de marchés (gestion directe) DUE Gambie</b>	<b>500 000</b>
<b>5.4.2 – Gestion indirecte avec les pays partenaires et les organisations internationales</b>	<b>36 900 000</b>
<i>CEDEAO</i>	<i>2 400 000</i>
<i>UEMOA</i>	<i>2 500 000</i>
<i>Benin</i>	<i>1 200 000</i>
<i>Burkina Faso</i>	<i>3 500 000</i>
<i>Cap Vert</i>	<i>500 000</i>
<i>Cote d'Ivoire</i>	<i>4 000 000</i>
<i>Ghana</i>	<i>2 200 000</i>
<i>Guinée</i>	<i>2 400 000</i>
<i>Guinée Bissau</i>	<i>600 000</i>
<i>Libéria</i>	<i>1 100 000</i>
<i>Mali</i>	<i>2 700 000</i>
<i>Mauritanie</i>	<i>1 900 000</i>
<i>Niger</i>	<i>1 800 000</i>
<i>Nigeria</i>	<i>2 000 000</i>
<i>Sénégal</i>	<i>3 900 000</i>
<i>Sierra Leone</i>	<i>1 600 000</i>
<i>Togo</i>	<i>2 600 000</i>
5.9 – Évaluation,	400 000
5.10 – Audit	Note 1
5.11 – Communication et visibilité	Note 1
Provision pour imprévus	200 000
<b>Totaux</b>	<b>38 500 000</b>

Note 1 : les enveloppes consacrées aux postes audit, visibilité et communication sont comprises dans les enveloppes attribuées aux pays et organisations régionales



**EN**

This action is funded by the European Union

**ANNEX 1**

of the Commission Decision on the Annual Action Programme 2017 (Part 1) in favour of Western Africa to be financed from the 11<sup>th</sup> European Development Fund

**Action Document for improved regional fisheries governance in Western Africa (PESCAO)**

**INFORMATION FOR POTENTIAL GRANT APPLICANTS**

**WORK PROGRAMME FOR GRANTS**

This document constitutes the work programme for grants in the sense of Article 128(1) of the Financial Regulation (Regulation (EU, Euratom) No 966/2012), applicable to the EDF by virtue of Article 37 of the Regulation (EU) 2015/323 in the following sections concerning calls for proposals: 5.4.1; and in the following sections concerning grants awarded directly without a call for proposals: 5.4.2.

<b>1. Title/basic act/ CRIS number</b>	Improved regional fisheries governance in Western Africa (PESCAO) CRIS number: ROC/FED/038-922 financed under 11 <sup>th</sup> European Development Fund (EDF)	
<b>2. Zone benefiting from the action/location</b>	West Africa (Economic Community of West African States - ECOWAS zone and Mauritania)	
<b>3. Programming document</b>	West Africa – European Union Regional Indicative Programme (RIP) 2014-2020 funded from the 11 <sup>th</sup> European Development Fund	
<b>4. Sector of concentration/ thematic area</b>	(a). Peace, Security and Regional Stability (b). Resilience, Food and Nutrition Security and Natural Resources	DEV. Aid: YES
<b>5. Amounts concerned</b>	Total estimated cost: EUR 15 500 000 Total amount of EU budget contribution: EUR 15 000 000  This action is co-financed by potential grant beneficiaries for an indicative amount of EUR 500 000.	
<b>6. Aid modality(ies) and implementation modality(ies)</b>	Project Modality: Direct management - call for proposals; Direct management - grants – direct award; Indirect management with the European Fisheries Control	

	Agency - EFCA (Senegal) and with the ECOWAS Commissions			
<b>7 a) DAC code(s)</b>	31310 31320			
<b>b) Main Delivery Channel</b>	SRFC - Sub-Regional Fisheries Commission FCWC - Fisheries Committee for the West Central Gulf of Guinea EFCA - European Fisheries Control Agency			
<b>8. Markers (from CRIS DAC form)</b>	<b>General policy objective</b>	<b>Not targeted</b>	<b>Significant objective</b>	<b>Main objective</b>
	Participation development/good governance	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	X
	Aid to environment	<input type="checkbox"/>	X	<input type="checkbox"/>
	Gender equality (including Women In Development)	X	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Trade Development	X	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Reproductive, Maternal, New born and child health	X	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<b>RIO Convention markers</b>	<b>Not targeted</b>	<b>Significant objective</b>	<b>Main objective</b>
	Biological diversity	<input type="checkbox"/>	X	<input type="checkbox"/>
	Combat desertification	X	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Climate change mitigation	X	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Climate change adaptation	<input type="checkbox"/>	X	<input type="checkbox"/>
	<b>9. Global Public Goods and Challenges (GPGC) thematic flagships</b>	Not applicable		
<b>10. SDGs</b>	SDG 14 'Conserve and sustainably use the oceans, seas and marine resources for sustainable development' SDG 02 'End hunger, achieve food security and improved nutrition and promote sustainable agriculture' SDG 12 'Ensure sustainable consumption and production patterns'			

### SUMMARY

The fisheries sector is of social, economic and political importance in the West African region in several ways, including: as a source of employment, income in coastal communities and foreign exchange earnings; as a key contributor to regional food security and as the most important supplier of animal protein to the diets of many West Africans; but also as an

element of maritime security.

In general, the contribution of fisheries to the economic development of West Africa is sub-optimal and the current management of fisheries threatens food security, means of subsistence and marine biodiversity. Climate change is likely to exacerbate this situation. Key problems and issues to be addressed include: i) Poor management of fish stocks; ii) The importance of Illegal, unreported and unregulated (IUU) fishing; iii) Lack of coordination and cooperation among regional institutions and national competent authorities.

Underpinning these issues there are common underlying causes that originate in the fact that the fisheries sector in West Africa suffers from a lack of political consideration and conflicting economic interests both at national and regional levels. The sector is characterized by limited resources from national governments, a lack of information and often a lack of integration into national development strategies.

Fisheries can only be managed effectively through minimum regional cooperation. The interventions foreseen under this action will enhance regional fisheries management in a number of ways, including by: first, addressing regional fisheries policy at the Economic Community of West African States (ECOWAS) level, which will provide both a framework for regional fisheries priorities and also strengthen the impact of regional fisheries bodies by defining more effectively the role and relationships of each organisation; second, by building the capacities of competent national and regional Monitoring, control and surveillance (MCS) authorities to deter IUU fishing; third, by demonstrating the added value of coordinated approaches for shared fisheries management. The intervention is completely consistent with the regional strategic agenda and will complement EU and other donors actions at national level.

## 1 CONTEXT

### 1.1 Sector/Country/Regional context/Thematic area

The fisheries sector is of social, economic and political importance in the West African region in several ways, including: as a source of employment, income and foreign exchange earnings; as a key contributor to regional food security and as the most important supplier of animal protein to the diets of many West Africans; and as a key component in coastal communities and maritime security. West African countries together benefit from some rich fishing grounds in a maritime area that extends (in the Exclusive Economic Zone (EEZs)) to over 2 million km<sup>2</sup>, and taking in two of the most productive large marine ecosystems (the Canary Current and the Guinea Current Large Marine Ecosystems). While estimates are variable, the most reliable indicate that the total annual catch in West Africa waters is over 2.6 million tonnes with a commercial value of at least USD 3 billion and supporting around 9 million people who depend directly or indirectly on the fisheries sector. Artisanal fisheries constitute a significant proportion of total fisheries production in many countries (particularly in Senegal, Guinea Bissau, Guinea, Sierra Leone and Liberia).

#### *1.1.1 Public Policy Assessment and EU Policy Framework*

In 2005, at the Summit 'Fish for All', the Heads of State and Government of the African Union (AU) adopted the **Abuja Declaration** on Sustainable Fisheries and Aquaculture in Africa, to support regional cooperation in fisheries and aquaculture. In 2014, the AU adopted the **Policy Framework and Reform Strategy for Fisheries and Aquaculture in Africa**, which recognizes the importance of these sectors in terms of employment, their economic growth potential and their contribution to food security and nutrition. Notably, the pan-

African strategy is to be devolved regionally through the Regional Economic Communities (RECs) and Regional Fisheries Bodies (RFBs). The Lomé Charter adopted in October 2016 during the AU Summit on maritime security and safety highlighted the importance of proper fisheries governance in that context.

In 2007, the West African Economic and Monetary Union (**WAEMU**) set up an advisory committee on the harmonisation of fisheries and aquaculture policies of its member states. In 2014, it adopted two directives on fisheries management and MCS in 2014. WAEMU has also developed several projects on stock assessment and data collection, co-management, MCS or aquaculture.

Fishing is also fully within the mandate of **ECOWAS** and it has set up a regional committee comprising representatives of the ministries of fisheries and adopted a regional program for the development of fisheries. It strives to contribute to the achievement of development objectives of ECOWAP (Regional Agricultural Policy in West Africa) and identify the main areas of intervention to preserve the economic and social viability of the fisheries sector and increase the benefits for present and future generations of citizens of ECOWAS. The ECOWAS States have also pledged to coordinate their management policies and actions against illegal, unreported and unregulated fishing (IUU) through:

- the **ECOWAS Integrated Maritime Strategy**, which counts among its objectives and sets of actions strengthening maritime governance and addressing IUU fishing;
- the **Code of Conduct on the prevention and repression of acts of piracy, armed robbery against ships and illicit maritime activities in West and Central Africa**, adopted in Yaoundé, 2013.

For its part, the European Union adopted in 2013 a **strategy for the Gulf of Guinea** and has developed in 2015 an action plan with several measures in the fisheries sector and including the fight against IUU fishing. Moreover, as part of its reformed **Common Fisheries Policy** and its external dimension, the EU conducts an external policy to "ensure the sustainable exploitation, management and conservation of biological resources of the sea and the marine environment" in the world in making the fight against IUU fishing one of its priorities. The EU also has Sustainable Fisheries Partnership Agreements (SFPAs) -mainly covering tuna – with several West African countries, under which the EU contributes financially to fisheries sector support, in particular in the field of MCS.

Finally, the **Economic Partnership Agreement** (EPA) initialled with 16 West African states, ECOWAS and WAEMU contains important provisions on Fisheries - including the development of a regional policy, cooperation on MCS, sustainable management of resources and strengthened political dialogue.

### ***1.1.2 Stakeholder analysis***

***At the continental level:*** At the African Union level, the **Inter-African Bureau for Animal Resources** (AU-IBAR) and **NEPAD<sup>1</sup> Planning and Coordination Agency** (NPCA) are responsible for the implementation of the Policy Framework and Reform Strategy for Fisheries and Aquaculture in Africa.

***At the regional level:*** Regional cooperation is characterized by a large number of actors, with inadequately defined and often overlapping responsibilities. **ECOWAS** and **WAEMU** are beginning to explore their mandates in the field of fisheries. The RECs need to coordinate with the regional fisheries bodies in West Africa, which include two sub-regional entities:

---

<sup>1</sup> *New Partnership for Africa's Development*

- The **Sub-Regional Commission on Fisheries** (SRCF / CSRP), established in 1985, and which includes seven member States: Cape Verde, Gambia, Guinea, Guinea Bissau, Mauritania, Senegal and Sierra Leone. SRCF in 1993 adopted a Convention on the determination of the conditions of access and exploitation of fishery resources (MCA agreement) which was revised in 2012, and in 2015 was the subject of an advisory opinion of the International Tribunal for the Law of the sea (ITLOS). SRCF has also developed a draft MCS convention aimed at setting up a regional register of industrial vessels, facilitating data exchange and creating a regional observers network. SRCF has a good level of expertise in Monitoring, Control and Surveillance (MCS) and to an extent in resource management but it has only an advisory mandate and suffers from divisions between countries in the sub-region.
- The **Fisheries Committee for the West Central of Gulf of Guinea** (FCWC / CPCO) established in 2007 and comprising Liberia, Côte d'Ivoire, Ghana, Togo, Benin and Nigeria. FCWC's experience is still limited and mainly focuses on MCS issues. The Secretariat is based in Ghana.

Other fisheries bodies (operating beyond the West Africa region) include: the **Fishery Committee for the Eastern Central Atlantic** (CECAF), the **Ministerial Conference on Fisheries Cooperation among African States Bordering the Atlantic Ocean** (COMHAFAT) and the **International Commission for the Conservation of Atlantic Tunas** (ICCAT). In addition to regional fisheries management and advisory organisations, the United Nations Environment Programme (UNEP) regional seas agreement for West Africa - the **Abidjan Convention**<sup>2</sup> - oversees two subregional large marine ecosystem (LME) projects (CCLME<sup>3</sup>, GCLME<sup>4</sup>). While fish resources fall within the ecosystem approach taken by these projects, it is understood that responsibility for fisheries management lies with the regional RFBs.

*At national level:* At national level, situations vary greatly from country to country. However, in general, while each country has a fisheries department with a mandate to manage inland and marine fisheries, the departments are often weak and the sector is accorded low visibility / priority in government (meaning also inadequate funding). Poor governance mechanisms, weak and incomplete legislation and an absence of effective licensing, operational and MCS capacities exacerbates sectoral difficulties. Professional organisations are relatively well developed in some countries (e.g. Senegal, Mauritania) but largely non-existent in the rest of the countries and poorly integrated at the regional level with a coherent regional agenda. Weak participation in decision making in fisheries management, such as community-based MCS, is common though progress is being made in this area.

### ***1.1.3 Priority areas for support/problem analysis***

In general, the contribution of fisheries to the economic development of West Africa is sub-optimal and the current management of fisheries threatens food security, means of subsistence and marine biodiversity. On the region's scale key problems and issues to be addressed include:

Poor management of fish stocks: Very few stocks in West Africa are managed based on management plans. The countries in the region lack data and scientific expertise to develop

---

<sup>2</sup> Convention for Cooperation in the Protection, Management and Development of the Marine and Coastal Environment of the Atlantic Coast of the West, Central and Southern Africa Region.

<sup>3</sup> Canary Current Large Marine Ecosystem

<sup>4</sup> Guinea Current Large Marine Ecosystem

such management tools and management decisions are therefore mostly not informed by evidence. When management plans have been formulated they are often not adopted or implemented. The lack of participatory planning approaches leads in ineffective management and discourages compliance.

Threats to marine environment: Marine ecosystems in Western Africa are threatened not only from the consequences of overfishing and the use of destructive fishing methods but also from the development of uncontrolled human activities on the coast that impact important habitats for biodiversity, including fish spawning and nursery areas. Climate change will further affect marine ecosystem productivity.

The importance of IUU fishing: The Gulf of Guinea is the region most affected in the world by IUU fishing, accounting for up to 37 % of catches, representing up to EUR 1.5 billion<sup>5</sup>. Links have been established with other criminal activities such as drug trafficking. In a report published in September 2014<sup>6</sup>, INTERPOL identifies the main weaknesses in dealing with IUU fishing as being: 1) outdated legal frameworks, not in line with international obligations and providing inadequate sanctions against vessels engaged in IUU fishing; 2) lack of capacity to control fishing vessels in the EEZ; and 3) limited regional cooperation. Consequently, several countries in the region have from time to time been identified by the USA or the EU as inadequately addressing IUU fishing.

Insufficient added value from fisheries: The processing industry is underdeveloped, except in a small number of countries (Côte d'Ivoire, Ghana, Senegal and Mauritania). Only some countries / operators are authorized to export to the EU, and most products are sold with minimal added value from processing. Concurrent national strategies may affect the sustainable development of the sector. Regional trade remains hampered by many hurdles.

Lack of coordination and cooperation among regional institutions: There are existing institutions mandated to promote regional cooperation in fisheries management (e.g. SRFC, FCWC, CEEAC, COMHAFAT, ICCAT) but these institutions do not have technical cooperation or linkage with the political organisations mandated for regional integration, the RECs (ECOWAS and WAEMU) or with each other.

Underpinning these issues there are common underlying causes that originate in the fact that the fisheries sector in West Africa suffers from a lack of political consideration and conflicting economic interests both at national and regional levels. The sector is characterized by limited resources from national governments, a lack of information or accepted mechanisms for sharing information and often a lack of integration into national development strategies.

The absence of a strategy to define a policy in West Africa fisheries has also led to uncoordinated donor interventions in the form of projects and programs, without consistency and strong institutional anchor. Despite substantial budgets, these interventions have struggled to translate into concrete and sustainable results.

## **1.2 Other areas of assessment**

Not applicable.

---

<sup>5</sup> Agnew DJ, Pearce J, Pramod G, Peatman T, Watson R, et al., “Estimating the Worldwide Extent of Illegal Fishing” (Marine Resources Action Group and University of British Columbia, 2009).

<sup>6</sup> INTERPOL, Study on fisheries crime in the West African coastal region, Project SCALE, September 2014

## 2 RISKS AND ASSUMPTIONS

Risks	Risk level (H/M/L)	Mitigating measures
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Lack of expertise in the field of fisheries in RECs and low administrative and financial capacities in RFBs</li> </ul>	H	A fishing expert based in ECOWAS has been recruited through the EU / FAO FIRST <sup>7</sup> . Budgets allocated to the various partners of the project will take account of their technical, administrative and financial capacities. These capacities will be strengthened through the project.
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Lack of coordination between ECOWAS / WAEMU and RFBs</li> </ul>	M	ECOWAS / WAEMU, the SRFC and the FCWC enter into a Memorandum of Understanding (MoU) to facilitate cooperation between organisations.
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Lack of expertise and resources of the national authorities in the field of the fight against IUU fishing and the management of fishery resources</li> </ul>	H	This program will provide technical support to national authorities (cf result 2) and will complement work at national level done by other donors and other EU programs (under SFPAs and bilateral cooperation).
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Lack of political will and capacity in member states to implement or adopt the provisions of the regional policies</li> </ul>	H	Sensitisation at highest political on the objectives and benefits of the project.
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Lack of coherence between multiple recommendations arising from regional fisheries bodies (in particular) but also lack of coordination among donor activities (national and regional).</li> </ul>	M	Enhanced regional coordination of fisheries activities at member states level. Cooperation between donors will be strengthened.
<b>Assumptions</b>		
<p>It is assumed that the following provisions will assist:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. There will be sufficient coordination and willingness for cooperation amongst the various actors involved (AU/AU-IBAR, RECs, RFBs, along with implementing partners) to enable project actions to be carried out effectively and efficiently.</li> <li>2. Member States of ECOWAS and the RFBs work for the establishment of a regional policy framework and ensure compliance and implementation of decisions taken regionally.</li> <li>3. Fisheries sector support is made available at the national level (including support channelled through SFPAs and projects funded by other donors) which provides coastal</li> </ol>		

<sup>7</sup> Food and Nutrition Security Impact, Resilience, Sustainability, Transformation mechanism

countries to deploy MCS capabilities.

### 3 LESSONS LEARNT, COMPLEMENTARITY AND CROSS-CUTTING ISSUES

#### 3.1 Lessons learnt

The experience of cooperation with Pacific countries in the field of fisheries has demonstrated benefits from long-term cooperation based on regional organisations with clear mandates and opportunities to develop expertise and technical capacity over time. In the Indian Ocean, the EU has set up an operational regional MCS mechanism for exchange of Vessels Monitoring System (VMS) data and the conduct of joint monitoring exercises, in partnership with the Indian Ocean Commission.

In West Africa, some progress has been made in developing national and regional planning, responses and legislation through the ACP-Fish2 program, which funded many small projects, certainly meeting a need but which did not develop a real strategy and make a durable impact. The mid-term evaluation of GOWAMER<sup>8</sup> program demonstrated the importance of working with actors with a mandate and expertise in the field of fishing, which by nature is technical, complex and touches on national sovereignty. The budget GOWAMER program was largely divided into national allocations to fund local activities / national, culminating in a dusting of activities whose impact may be limited.

The final evaluation of the MCS project with the SRCF shows the low absorption capacity under regional fisheries organisations and the need for a realistic approach, while strengthening administrative and financial capacities of these organisations. The project also demonstrated the limits of "ad hoc" technical assistance and highlighted the need to consider long term technical cooperation. Finally, the project suffered from a lack of political commitment, stressing the importance to match project activities with a political dialogue.

The ENRTP<sup>9</sup>-IUU project funded an analysis of the capacity of 51 developing countries to cope with the implementation of EU Regulation against IUU fishing. While the reports by consultants provided a detailed analysis, their recommendations were often ignored due to lack of proper monitoring. However, progress has been made in developing responses to IUU fishing in those countries which have been subject to extensive political dialogue under the EU IUU Regulation.

#### 3.2 Complementarity, Synergy and Donor Coordination

Complementarity and synergy will be sought with the intervention of the following EU projects and initiatives in the Western African Region;

- **FISHGOV Project:** The project aims to strengthen governance of fisheries and aquaculture in Africa by supporting the implementation of the pan-African strategy developed by the AU. It is implemented by AU-IBAR. This regional project is part of the strategy adopted by the AU Heads of States and contribute to its implementation at the regional level.
- **FishTrade Project:** The project (implemented by WORLDFISH in cooperation with AU-IBAR and NEPAD) is to facilitate intra-regional trade in Africa. One of the corridors studied is the sub-Saharan Africa (Dakar-Bamako-Ouagadougou-Niamey-

---

<sup>8</sup> Gouvernance, politiques de gestion des ressources marines et réduction de la pauvreté dans l'écorégion WAMER

<sup>9</sup> Environment and sustainable management of natural resources, including energy

Kano-N'Djamena). The results of FishTrade will feed this regional program, particularly on fish trade policy at the level of ECOWAS.

- **GoWamer Project:** The program aims to improve governance and the adoption of good practices in sustainable use of marine and coastal resources in the ecoregion Mauritania, Senegal, Gambia, Guinea-Bissau, Guinea, Sierra Leone and Capo-Verde. This project will end in 2017.
- **ADUPES Project:** Project for the implementation of management plans for octopus and demersal shrimp in Senegal for better inventory management in the region. The lessons deserve to be shared with the countries of the sub-region.
- **Atlantic Ocean Tuna Tagging Programme (AOTTP):** This program implemented by ICCAT is to ensure the sustainable management of Atlantic tropical tunas by strengthening scientific advice to support the adoption of effective Conservation and Management Measures (CMMs).
- **EU maritime security programmes<sup>10</sup>:** Several EU-funded projects (under the 11<sup>th</sup> EDF and the Instrument contributing to Stability and Peace - IcSP) aim to strengthen the regional architecture and cooperation (including that established under the Yaoundé Code of Conduct) on combatting maritime security and encompassing all illicit activities.
- **MESA Project:** This is a research project to develop satellite monitoring tools to improve knowledge and management of the marine environment and food security (including, in both cases, fisheries). The project supports the ECOWAS Coastal and Marine Resources Management Centre (Ghana).
- **EU projects at national level:** In Ghana, Sierra Leone and Liberia, the EU supports local projects developed by NGOs with fishing communities to co-manage fish resources, secure tenure rights and establish participatory monitoring to fight against IUU fishing in the coastal band. Under the EU Emergency Trust Fund for Africa, two projects will support employment in the artisanal fisheries sector in Mauritania (for a total of EUR 23 million). The EU Liberia Agriculture Programme (EULAP) includes a EUR 7 million component on fisheries value chain.

**Sustainable Fisheries Partnership Agreements:** The EU has agreements and protocols with Mauritania, Cape Verde, Senegal, Guinea Bissau, Liberia and Côte d'Ivoire. Under these agreements, the EU is supporting the fisheries policy of the country, through sectoral support payments. It is action at the national level. Sectoral support contributes in particular to strengthen the MCS building (including via the purchase of equipment), to support fisheries research, improve the conditions of landings, etc.

*Other donors:*

- **World Bank:** The objective of the West Africa Regional Project on Fishing (WARPF - EUR 45 million) is to "sustainably increase the overall wealth generated by the exploitation of marine resources from fishing in West Africa, and to increase the proportion of this wealth that goes to West African countries". Despite its name, this is actually a set of national programs to support sectoral policies (Mauritania, Cape Verde, Senegal, Gambia, Guinea Bissau, Guinea, Sierra Leone, Liberia and Ghana). Nevertheless, the SRFC plays a

---

<sup>10</sup> Current programmes (e.g. GoGIN, SEACOP, etc) and programmes in preparation (e.g. SWAIMS - Support to West Africa Integrated Maritime Strategy).

coordinating role, particularly in program monitoring and indicators and data collection regionally (*dashboard*).

- **Food and Agriculture Organisation (FAO):** FAO conducts national actions in some countries of the region in the context of its "blue growth" initiative. Furthermore, the FAO runs the Coastal Fisheries Initiative which aims to support environmentally, economically and socially sustainable use and management of coastal fisheries in three regions including West Africa (focussing on Cape Verde, Côte d'Ivoire and Senegal).
- **Norway:** the Norwegian Agency for Development Cooperation (NORAD) has launched a 3-year project of support to the FCWC countries to strengthen research expertise and information sharing to fight against IUU fishing . The project is expected to develop the capabilities of the organisation and its member countries. Norway also funds the INTERPOL working group on the crime in the fishing industry (SCALE project).
- **AWA Project:** This is a trilateral research initiative involving Germany (*Bundesministerium für Bildung und Forschung - BMBF*), France (*Institut de recherche pour le développement - IRD*) and the SRFC. The project aims to 1) Strengthening fisheries management mechanisms of the member states of the SRFC by a better knowledge of stocks; 2) To improve knowledge of the effects of climate change on living marine resources in relation to the operation of their habitats; 3) train students and researchers of institutions and universities in West Africa.
- **ASECMAR:** French cooperation supports the Academy of Science and Technology of the Sea (ARSTM) in the creation of the Maritime Security Institute Inter-regional (ISMI) based in Abidjan.

There are many other ongoing programs, especially at national level. The action aims to complement these initiatives by strengthening regional coordination, via relevant organisations, ensuring consultation between actors / donors and facilitating a political anchor.

### 3.3 Cross-cutting issues

According to studies, West African countries are among the most vulnerable to climate change that is a serious threat to fishing communities as well as sustainability of fish stocks. Fishing communities are vulnerable to flooding, coastal erosion and extreme events that affect the safety and efficiency of fishing operations and increase damage and disruption to coastal and riparian homes, services and infrastructures. Climate change also affects the productivity and distribution of fishery resources. Ecosystem productivity is likely to be reduced in most tropical and subtropical oceans. Fish distribution will be affected with possible changes in fishers migration patterns. This potential spatial displacement of aquatic resources and people, and reduced supply predictability, call for regional structures and processes to be strengthened (result 1). Improved management of fisheries resources (including measure to reduce the impact of fisheries on marine habitats and biodiversity) will contribute to build ecosystem resilience to climate change impacts (result 3).

A major weakness in fisheries management across the region is the marginalisation of women and youth in decision-making processes. This is compounded by low capacity among the marginalised groups. The action would promote advocacy for inclusiveness in fisheries governance involving all stakeholders. Due consideration of gender issues will be taken in the development of the regional sectorial policy and implementation of pilote projects under result 3.

The question of fishing tenure rights and "ocean grabbing" is more and more important. Competition with new activities at sea, corruption, IUU fishing and overfishing are putting at risk traditional fishing rights owned by coastal communities. In IUU fisheries, forced labour

and unsafe working conditions are key areas of concern. By promoting transparent legal frameworks and fighting IUU fishing, the action will follow a right-based approach.

## **4 DESCRIPTION OF THE ACTIONS**

### **4.1. Objectives/results**

This programme is relevant for the the United Nations 2030 Agenda for Sustainable Development. It contributes primarily to the progressive achievement of SDG Goal 14 "Conserve and sustainably use the oceans, seas and marine resources for sustainable development", but also promotes progress towards Goals 02 "End hunger, achieve food security and improved nutrition and promote sustainable agriculture" and 12 "Ensure sustainable consumption and production patterns". This does not imply a commitment by the countries benefiting from this programme.

The overall objective of this programme is to enhance the contribution of fisheries resources to sustainable development, food security and poverty alleviation in West Africa. The specific objective is to improve regional fisheries governance in Western Africa through better coordination of national fisheries policies. The expected results or outputs are:

Result 1: A Western African fisheries and aquaculture policy is developed and coordination of regional stakeholders is improved

Result 2: Prevention of and responses to IUU fishing are strengthened through improved Monitoring, Control and Surveillance (MCS) at national and regional levels

Result 3: Marine resources management at the regional level is improved, building resilience of marine and coastal ecosystems to perturbations

### **4.2 Main activities**

#### **Result 1: A Western African fisheries and aquaculture policy is developed and coordination of regional stakeholders is improved**

##### **Result 1.1. ECOWAS disposes from a solid understanding of regional fisheries issues**

- Activity 1.1.1: Collect existing information available on fisheries in Western Africa and create a reference databasis;
- Activity 1.1.2: Produce a mapping of the possible interactions between fisheries and aquaculture policy and other ECOWAS policies such as trade, environment, maritime security, sanitary and phytosanitary (SPS) issues, gender, etc.;
- Activity 1.1.3: Based on the analysis of data collected under activity 1.1.1, produce short policy notes on key issues relating to fisheries in Western Africa (e.g. fish trade, food and nutrition security, impact of climate change, the role of women in fisheries, etc.).

##### **Result 1.2 At the ECOWAS level, a regional fisheries and aquaculture policy is drafted and adopted contributing to better integration of fisheries issues in regional polities and strategies as well as ensuring consistency with global, continental and regional instruments**

- Activity 1.2.1: Consult various stakeholders on the future policy;
- Activity 1.2.2: Draft a regional policy consistent with global, continental and regional instruments (e.g. FAO Code of Conduct for Responsible Fisheries, African Policy Framework and Reform Strategy for Fisheries and Aquaculture, Regional Fisheries Management Organisation (RFMOs) resolutions, etc.)

- Activity 1.2.3: Based on the input of the FISHTRADE programme, propose and implement specific actions to facilitate fish trade in the ECOWAS area;
- Activity 1.2.4: Organise high level meetings to facilitate the adoption and the monitoring of the ECOWAS regional fisheries policy;
- Activity 1.2.5: Develop and implement a communication strategy to facilitate the implementation of the ECOWAS regional fisheries policy;
- Activity 1.2.6: Support countries to facilitate the translation of the regional fisheries policy into their national strategies;

**Result 1.3 Institutional anchorage between Regional Economic Communities (ECOWAS and WAEMU) and Regional Fisheries Bodies (SRCF and FCWC) is defined, consolidated and operationalised - resulting in strengthened regional organisations**

- Activity 1.3.1: Develop strategic partnership (MoU) between regional partners and support exchange of experience between RFBs;
- Activity 1.3.2: Support the review of the institutional mandate of RFBs if needed;
- Activity 1.3.3: Strengthen financial and administrative capacities of RFBs and identify possible mechanisms for sustainable funding.

**Result 1.4 An network of stakeholder's is developed at ECOWAS level**

- Activity 1.4.1: Produce a mapping of stakeholders involved in fisheries and aquaculture issues in the ECOWAS region;
- Activity 1.4.2: Develop a participative platform<sup>11</sup> to facilitate exchange of information with and between these actors;
- In these implementation of these activities, specific attention will be put to ensure due representation of women and artisanal fishermen.

**Result 1.5 Coordination between fisheries projects and donors in Western Africa is reinforced**

- Activity 1.5.1: Produce and update a mapping of key projects in Western Africa;
- Activity 1.5.2: Improve coordination with other regional projects (e.g. WARFP, etc.) and institutions involved in the development of the fisheries and aquaculture sector in West Africa through regular exchange of information, joint actions and possible back to back meetings / steering committees.

***Modalities:*** *This component will be implemented through procurement (service contract) in cooperation with the fisheries officer funded by EU-FAO FIRST programme and based in ECOWAS premises. Support will consist mainly in the provision of long term and short term technical assistance and organisation of regional workshops/ high level meetings.*

**Result 2: Prevention of and responses to IUU fishing are strengthened through improved Monitoring, Control and Surveillance (MCS) at national and regional levels**

**Result 2.1 Fisheries legal frameworks are harmonised and consistent with international standards to ensure proper fight against IUU fishing**

- Activity 2.1.1: Review and update of national laws/regulations in compliance with international fisheries instruments conventions (including RFMOs);
- Activity 2.1.2: Develop national plans of action to prevent, deter, and eliminate IUU Fishing;

---

<sup>11</sup> Cf example of the EU Sarnissa project - <http://www.sarnissa.org> - <https://www.facebook.com/sarnissafrica/>

- Activity 2.1.3: Promote ratification and support implementation of the Port State Measures Agreement.

**Result 2.2 Cooperation between countries, administrations and organisations is facilitate**

- Activity 2.2.1: Operationalise / develop cooperation agreements for monitoring, control and surveillance (right of pursuit, exchange of information, coordination of interventions, etc.).
  - SRFC: Support the implementation of the MCS Convention (including meetings of the MCS technical commission);
  - FCWC: Support the MCS task force (including meetings, maintenance of the regional communication platform and data basis).
- Activity 2.2.2: Support the development and implementation of Information reporting and data exchange systems (procedures and platforms to exchange licencing information, vessel permits, inspections undertaken and infringements, etc.);
- Activity 2.2.3: Develop intelligence, risk management and enhanced MCS strategic planning (including regional workshops and development of risk categorisations, assessment and management framework);
- Activity 2.2.4: Establish / strengthen interagency and interministerial cooperation at national level (notably with the ministers of Justice, customs services, port authorities and the Navy);
- Activity 2.2.5: Develop/strengthen community based MCS through exchange of experience on community based MCS and improved cooperation between fishing communities/NGOs and MCS national / regional authorities;
- Activity 2.2.6: Strengthen cooperation with other organisations involved in the fight against IUU fishing and other criminal activities (ICCAT, INTERPOL, UNODC, ECOWAS Coastal and Marine Resources Management Centre ...).

**Result 2.3 Infrastructures and equipment of Regional Centre for MCS is improved as well as linkage with national MCS structures.**

Based on assessed needs, this may include:

SRFC:

- Activity 2.3.1: Improving telecommunications links between the operations rooms of the Member States and of the SRFC MCS coordination unit (e.g. acquire transmitter / receiver high-frequency voice and data);
- Activity 2.3.2: Providing the SRFC MCS coordination unit with regional VMS system and regional AIS;
- Activity 2.3.3: Ensuring reliable supply of electric energy facilities of the regional facilities.

FCWC:

- Activity 2.3.4: Providing the FCWC regional task force with a regional VMS system that could cover also countries that don't have national VMS systems (based on the introduction of VMS requirement and secured access to regional VMS data).

**Result 2.4 Countries' and RFBs' capacities in operational MCS is strengthened, along with their ability to sustain this in the long-term through enhanced training programmes**

- Activity 2.4.1: Develop a Common Core Curricula/Sectoral Qualification Framework (SQF) based in particular on Annex E of the FAO Port State Measures Agreement

(PSMA) to ensure comparability of fisheries inspector's qualifications operating in the sub-regions.

- Activity 2.4.2: In cooperation with national training institutes when relevant, organise on-the-spot national training and exchange of experience sessions for:
  - National fisheries inspectors (training for trainers and national inspectors);
  - Operators/staff working in national Fisheries Monitoring Centers (FMC), including operational aspects;
  - Staff of other agencies and ministries.
- Activity 2.4.3: Organise of on-the-spot regional training and exchange of experience sessions for:
  - FMCs staff working in Sub-regional FMCs (SRCF/FCWC);
  - Prosecutors/Justice staff, possibly in cooperation with the West African Network of Central Authorities and Prosecutors (WACAP) and EU funded maritime security programmes.
- Activity 2.4.4: Organise specific training and exchange of experience sessions on catch certification schemes adopted by RFMOs and the EU-IUU Regulation for officials in charge of verifying and validating catch certificates;

These activities shall contribute to strengthening compliance with RFMOs rules.

### **Result 2.5 Joint regional fisheries/patrol missions are organised in the Gulf of Guinea**

- Activity 2.5.1: Support to the organisation and implementation of Joint MCS operations, including exchange of personnel and means, and provision of operational briefings (regional);
- Activity 2.5.2: Plan and conduct joint operations (air and sea), including possible chartering of vessels / aircraft;
- Activity 2.5.3: Look for synergies with operational activities carried out under EU funded maritime security programmes (e.g. joint exercises, exchange of information, etc.).

### **Result 2.6 A network of regional observers is set up to improve the monitoring of the industrial fleet operating in the region**

- Activity 2.6.1: Analyse lessons learnt from pilote projects / recent studies and consult relevant stakeholders (shipowners, ICCAT, RFBs, scientists and national fisheries administrations) to design a cost efficient and practical programme;
- Activity 2.6.2: Select regional observers among the national observers and train them;
- Activity 2.6.3: Equip the observers;
- Activity 2.6.4: Ensure the coordination of the regional observer programme;
- Activity 2.6.5: Develop mechanisms for sustainable funding.

***Modalities:*** *This component will be implemented by RFBs (direct grants) and by EFCA (indirect management) in cooperation with national authorities. A MCS expert will be recruited by procurement (service contract) to support FCWC.*

### **Result 3: Marine resources management at the regional level is improved, building resilience of marine and coastal ecosystems to perturbations**

**Result 3.1** – Knowledge on the state of shared stocks and/or fisheries of common interest is improved notably through enhanced data collection, harmonised assessment methodologies and better consideration of climate and hydrologic changes, etc.

**Result 3.2** – Management measures / plans for shared stocks and/or fisheries of common interest are developed and implemented, with full association of stakeholders – including small scale fishermen and women involved in trading and processing activities.

**Result 3.3** – These management measures may include specific measures to reduce by-catches of endangered species, the impact on marine habitats and / or post-harvest losses.

***Modalities:*** *This component will be implemented through a call for proposals (grants). Specific activities will be proposed by the applicants in their proposals.*

#### **4.3 Intervention Logic**

As highlighted in the recent advisory opinion of ITLOS, fisheries can only be managed effectively through minimum regional cooperation. The interventions foreseen under this action will enhance regional fisheries management in a number of ways, including by: first, addressing regional fisheries policy at the ECOWAS level, which will provide both a framework for regional fisheries priorities and also strengthen the impact of regional fisheries bodies by defining more effectively the role and relationships of each organisation; second, by building the capacities of competent national and regional MCS authorities; third, by demonstrating the added value of coordinated approaches for shared fisheries management. The intervention is completely consistent with the regional strategic agenda.

Under component 1, the programme will raise awareness on fisheries at Western Africa level and facilitate the integration of fisheries related issues into other policies. Through its steering committee it will provide a platform for policy dialogue between the different regional organisation, development partners and stakeholders.

In recent years, public debate on IUU fishing has raised political awareness on the cost of poor fisheries management and has pushed for more accountability. Several countries in the region have decided to reform drastically their fisheries policy and this starts to bring fruits. By building on these changes and reinforcing regional cooperation against IUU fishing, component 2 will bring concrete results and demonstrate the added value of regional approaches. The proposed partnership with the EFCA will contribute to strengthen capacities through a twinning approach between EU / Member States experts and West African RFBs and coastal states.

Through a call for proposals under component 3, pilot projects will be selected to improve the management of 2-4 selected shared fisheries. These pilot projects will offer an opportunity to bring together fisheries stakeholders (including small scale fishermen and women involved in trading and processing activities) and scientists and propose concrete improvements to fisheries management of shared fisheries. Competent national authorities and regional fisheries bodies will be associated to these initiatives so that they can result in management decisions. This approach will allow feeding regional discussions on fisheries management with concrete examples demonstrating the added value of regional cooperation.

Each component of the programme will contribute to overall objective of the programme while being independent. Possible delay in the implementation of one contract should not jeopardise the others.

## **5 IMPLEMENTATION**

### **5.1 Financing agreement**

In order to implement this action, it is foreseen to conclude a financing agreement with ECOWAS, referred to in Article 17 of Annex IV to the ACP-EU Partnership Agreement.

## **5.2 Indicative implementation period**

The indicative operational implementation period of this action, during which the actions described in section 4.2 will be carried out and the corresponding contracts and agreements implemented, is 72 months from the date of entry into force of the financing agreement.

Extensions of the implementation period may be agreed by the Commission's authorising officer responsible by amending this decision and the relevant contracts and agreements; such amendments to this decision constitute non-substantial amendment in the sense of Article 9(4) of Regulation (EU) 2015/322.

## **5.3 Implementation of the budget support component**

Not applicable.

## **5.4 Implementation modalities**

### ***5.4.1 Call for proposals for improved management of shared marine resources in Western Africa (direct management)***

(a) Objectives of the grants, fields of intervention, priorities of the year and expected results

The grants shall contribute to improve coordinated management of marine resources in West Africa and resilience of marine ecosystems notably through enhanced scientific knowledge, development and implementation of management measures and empowerment of fisheries stakeholders and communities. Proposals shall demonstrate a (sub)regional interest either by focussing on shared stocks or fisheries spread over minimum two countries.

This call for proposals should allow to fund 2 to 4 pilot projects to demonstrate the added value of (sub)regional approaches to fisheries management. Responsible regional fisheries bodies and national fisheries administrations will be closely associated to these projects.

The EU delegation in Nigeria will launch the call for proposal, coordinate the evaluation of the proposals and award contracts. The contracting with the beneficiaries and contract management will be done by the most appropriate EU delegation, to be identified by the EU Commission in due time.

(b) Eligibility conditions

The applicants should be West-African or international NGOs, scientific institutes and/or international organisations.

Subject to information to be published in the call for proposals, the indicative amount of the EU contribution per grant is EUR 1 500 000 and the grants may be awarded to sole beneficiaries and to consortia of beneficiaries (coordinator and co-beneficiaries). The indicative duration of the grant (its implementation period) is 48 months.

(c) Essential selection and award criteria

The essential selection criteria are financial and operational capacity of the applicant.

The essential award criteria are relevance of the proposed action to the objectives of the call; design, effectiveness, feasibility, sustainability and cost-effectiveness of the action.

(d) Maximum rate of co-financing

The maximum possible rate of co-financing for grants under this call is 90 % in order to encourage the participation of West African stakeholders.

In accordance with Articles 192 of Regulation (EU, Euratom) No 966/2012 applicable in accordance with Article 37 of Regulation (EU) 2015/323, if full funding is essential for the

action to be carried out, the maximum possible rate of co-financing may be increased up to 100 %. The essentiality of full funding will be justified by the Commission's authorising officer responsible in the award decision, in respect of the principles of equal treatment and sound financial management.

(e) Indicative timing to launch the call

2<sup>nd</sup> semester 2017.

#### **5.4.2 Grant: direct award with:**

##### **A) SRFC (direct management)**

(a) Objectives of the grant, fields of intervention, priorities of the year and expected results

The Sub-Regional Fisheries Commission (SRFC) will be in charge of strengthening regional cooperation in the fight against IUU fishing (result 2) in its area of competence (i.e. Mauritania, Senegal, Gambia, Cape Verde, Guinea Bissau, Guinea and Sierra Leone). It will more precisely be in charge of coordinating all the activities (including meetings of the SCS commission, identification of training needs and planning of training activities, establishment of a regional network of observers, etc.). SRFC will also be responsible for planning and coordinating surveillance campaigns at sea and will have the possibility of chartering vessels through contracts. SRFC will also have the possibility to buy equipment (result 2.2) under the ex-ante control of the Commission. Therefore, sub-contracting exceptionally, will not be restricted to the limited portion of the action.

(b) Justification of a direct grant

Under the responsibility of the Commission's authorising officer responsible, the grant may be awarded without a call for proposals to the Sub-Regional Fisheries Commission (SRFC).

Under the responsibility of the Commission's authorising officer responsible, the recourse to an award of a grant without a call for proposals is justified because the beneficiary is in a legal monopoly situation (cf. Financial Regulation, Article 190.1C). SRFC is the only inter-governmental organisation that has the mandate to ensure coordination in the field of fisheries MCS in the ECOWAS area. It has developed legal instruments to facilitate this cooperation and has already carried out sub-regional surveillance campaigns.

(c) Essential selection and award criteria

The essential selection criteria are the financial and operational capacity of the applicant.

The essential award criteria are relevance of the proposed action to the objectives of the call; design, effectiveness, feasibility, sustainability and cost-effectiveness of the action.

(d) Maximum rate of co-financing

The maximum possible rate of co-financing for this grant is 100 % in accordance with Article 192 of Regulation (EU, Euratom) No 966/2012 applicable by virtue of Article 37 of (EU) Regulation 2015/323. The essentiality of full funding will be justified by the Commission's authorising officer responsible in the award decision, in respect of the principles of equal treatment and sound financial management.

(e) Indicative trimester to conclude the grant agreement

4<sup>th</sup> trimester 2017.

## **B) FCWC (direct management)**

### **(a) Objectives of the grant, fields of intervention, priorities of the year and expected results**

The Fisheries Committee for the West en Central Gulf of Guinea (FCWC) will be in charge of strengthening regional cooperation in the fight against IUU fishing (result 2) in its area of competence (i.e. Liberia, Côte d'Ivoire, Togo, Benin, Ghana and Nigeria). It will more precisely be in charge of coordinating all the activities (including meetings of the SCS task force, identification of training needs and planning of training activities, regional communication platform, etc.). In order to implement the different activities, FCWC will have the possibility to buy equipment (result 2.2) under the ex-ante control of the Commission. Therefore, sub-contracting, exceptionally, will not be restricted to the limited portion of the action.

### **(b) Justification of a direct grant**

Under the responsibility of the Commission's authorising officer responsible, the grant may be awarded without a call for proposals to the Fisheries Committee for the West en Central Gulf of Guinea (FCWC).

Under the responsibility of the Commission's authorising officer responsible, the recourse to an award of a grant without a call for proposals is justified because the beneficiary is in a legal monopoly situation. FCWC is the only inter-governmental organisation that has the mandate to ensure coordination in the field of fisheries MCS in the ECOWAS area. It has set up a regional MCS task force.

### **(c) Essential selection and award criteria**

The essential selection criteria are the financial and operational capacity of the applicant. The essential award criteria are relevance of the proposed action to the objectives of the call; design, effectiveness, feasibility, sustainability and cost-effectiveness of the action.

### **(d) Maximum rate of co-financing**

The maximum possible rate of co-financing for this grant is 100 % in accordance with Article 192 of Regulation (EU, Euratom) No 966/2012 applicable by virtue of Article 37 of (EU) Regulation 2015/323. The essentiality of full funding will be justified by the Commission's authorising officer responsible in the award decision, in respect of the principles of equal treatment and sound financial management.

### **(e) Indicative trimester to conclude the grant agreement**

4<sup>th</sup> trimester 2017.

## **5.4.3 Procurement (direct management)**

	Type (works, supplies, services)	Indicative number of contracts	Indicative trimester of launch of the procedure
SCS long term expert FCWC	Service	1	2 <sup>d</sup> trimester 2017

#### ***5.4.4 Indirect management with the European Fisheries Control Agency***

A part of this action may be implemented in indirect management with the European Fisheries Control Agency in accordance with Article 58(1)(c) of Regulation (EU, Euratom) No 966/2012 applicable by virtue of Article 17 of Regulation (EU) 2015/323. This implementation entails providing technical assistance to Regional Fisheries Bodies (SRFC and FCWC) and their member countries in order to improve regional cooperation in the fight against IUU fishing (result 2). This implementation is justified because EFCA has an outstanding experience in coordination of MSC activities in the EU. Long term partnership between EFCA and West African RFBs will allow a twining approach (peer to peer) that will be demand based and operational oriented.

The entrusted entity would carry out the following budget-implementation tasks like chartering of vessels and airplanes, possible recruitment of complementary technical assistance, etc.

The Commission authorises that the costs incurred by the entrusted entity may be recognised as eligible as of the adoption of this decision as EFCA will support EU delegations in the preparation of the grant contracts with SRFC and FCWC.

#### ***5.4.5. Indirect management with a regional organisation***

A part of this action with the objective of developing a Western African fisheries and aquaculture policy and improving coordination of regional stakeholders (Result 1) may be implemented in indirect management with the ECOWAS Commission in accordance with Article 58(1)(c) of Regulation (EU, Euratom) No 966/2012 applicable by virtue of Article 17 of Regulation (EU) No 2015/323 according to the following modalities.

The regional organisation will act as the contracting authority for the procurement procedures. The Commission will control ex ante all procurement procedures. Payments are executed by the European Commission.

In accordance with Article 190(2)(b) of Regulation (EU, Euratom) No 966/2012 and Article 262(3) of Delegated Regulation (EU) No 1268/2012 applicable pursuant to Article 36 of Regulation (EU) No 2015/323 and Article 19 (1) of Annex IV to the ACP-EU Partnership Agreement, the ECOWAS Commission shall apply the procurement rules of Chapter 3 of Title IV of Part Two of Regulation (EU, Euratom) No 966/2012. These rules as well as rules on grant procedures in accordance with Article 193 of Regulation (EU, Euratom) No 966/2012 applicable by virtue of Article 17 of Regulation (EU) 2015/323, will be laid down in the financing agreement concluded with the Commission of the ECOWAS.

A single service contract is intended to facilitate overall implementation of activities under result 1. It will include long term and short term technical assistance to assist ECOWAS but also RFBs (cf result 1.3) and facilitate the overall coordination of the programme. Incidental expenditure is foreseen for the organisation of seminars, workshops, communication activities, etc.

In order to permit rapid start-up of activities, the invitation (s) to tender relating to technical assistance will be launched under suspensive clause of the Commission's final decision on this programme.

## **5.5 Scope of geographical eligibility for procurement and grants**

The geographical eligibility in terms of place of establishment for participating in procurement and grant award procedures and in terms of origin of supplies purchased as established in the basic act and set out in the relevant contractual documents shall apply.

The Commission's authorising officer responsible may extend the geographical eligibility in accordance with Article 22(1)(b) of Annex IV to the ACP-EU Partnership.

## 5.6 Indicative budget

	<b>EU contribution (amount in EUR)</b>	<b>Indicative third party contribution, in currency identified</b>	<b>TOTAL</b>
<b>Nigeria</b>	<b>7 070 000</b>		<b>7 570 000</b>
<i>5.4.1– Call for proposals (direct management) – Result 3</i>	<i>4 500 000</i>	<i>500 000</i>	<i>5 000 000</i>
<i>5.4.5 Indirect management with ECOWAS – Result 1</i>	<i>2 320 000</i>	<i>0</i>	<i>2 320 000</i>
<b>5.9 Evaluation – 5.10 Audit (Nigeria)</b>	<b>250 000</b>	<b>0</b>	<b>250 000</b>
<b>Ghana</b>	<b>1 720 000</b>		<b>1 720 000</b>
<i>5.4.2 b)– Direct grant FCWC (direct management) – Result 2</i>	<i>1 120 000</i>	<i>0</i>	<i>1 120 000</i>
<i>5.4.3 – Procurement SCS expert at FCWC (direct management) – Result 2</i>	<i>600 000</i>		<i>600 000</i>
<b>Senegal</b>	<b>6 210 000</b>		<b>6 210 000</b>
<i>5.4.2 a)– Direct grant SRFC (direct management) – Result 2</i>	<i>3 625 000</i>	<i>0</i>	<i>3 625 000</i>
<i>5.4.4 – Indirect management with EFCA – Result 2</i>	<i>2 585 000</i>	<i>0</i>	<i>2 585 000</i>
<b>5.11 - Communication and visibility</b>	<b>Integrated in various contracts</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Total</b>	<b>15 000 000</b>	<b>500 000</b>	<b>15 500 000</b>

## 5.7 Organisational set-up and responsibilities

A technical committee will be set up for each contract to ensure regular monitoring of the contract implementation, approve the reports of activities and validate Work Plan and Annual Budget (AWPB).

A regional programme steering committee will be established, chaired by the ECOWAS Commission and the European Commission. This committee will constitute a platform for policy dialogue on fisheries issues in Western Africa, associating key regional organisations and development partners. It will also be in charge of the overall monitoring of the programme.

The committee will notably consist of:

- ECOWAS Commission;
- WAEMU Commission;
- European Commission;

- SRCF;
- FCWC;
- EFCA;
- A representative of a Member States of the FCWC (annual and rotating representation);
- A representative of the Member States of the SRFC (annual and rotating representation).

The implementing partners of the projects selected under the call for proposals and regional stakeholders representatives may be invited. AU-IBAR, FAO, the World Bank and other development partners will be invited as observers. The organisation of the Regional programme steering committee will be facilitated by the technical assistance based at ECOWAS. The technical assistance will also be responsible to ensure regular information of the different implementing partners, possibly through the participative platform set up under activity 1.4.2.

### **5.8 Performance monitoring and reporting**

The day-to-day technical and financial monitoring of the implementation of this action will be a continuous process and part of the implementing partner's responsibilities. To this aim, the implementing partner shall establish a permanent internal, technical and financial monitoring system for the action and elaborate regular progress reports (not less than annual) and final reports. Every report shall provide an accurate account of implementation of the action, difficulties encountered, changes introduced, as well as the degree of achievement of its results (outputs and direct outcomes) as measured by corresponding indicators, using as reference the logframe matrix. The report shall be laid out in such a way as to allow monitoring of the means envisaged and employed and of the budget details for the action. The final report, narrative and financial, will cover the entire period of the action implementation.

The Commission may undertake additional project monitoring visits both through its own staff and through independent consultants recruited directly by the Commission for independent monitoring reviews (or recruited by the responsible agent contracted by the Commission for implementing such reviews).

### **5.9 Evaluation**

Having regard to the importance of the action, a mid-term and final evaluation(s) will be carried out for this action or its components via independent consultants contracted by the Commission.

The mid-term evaluation will be carried out for learning purposes, in particular with respect to identifying whether the specific activities being carried out are meeting the ongoing needs of the regional institutions.

The final evaluation will be carried out for accountability and learning purposes at various levels (including for policy revision), taking into account in particular that this is the first fisheries programme in Western Africa funded under the Regional Indicative Programme.

The Commission shall inform the implementing partner at least 2 months in advance of the dates foreseen for the evaluation missions. The implementing partner shall collaborate efficiently and effectively with the evaluation experts, and inter alia provide them with all necessary information and documentation, as well as access to the project premises and activities.

The evaluation reports shall be shared with the partner country and other key stakeholders. The implementing partner and the Commission shall analyse the conclusions and recommendations of the evaluations and, where appropriate, in agreement with the partner

country, jointly decide on the follow-up actions to be taken and any adjustments necessary, including, if indicated, the reorientation of the project.

As an indication, it will be concluded two assessment services contracts respectively after three years maximum and by the end of the program (lead delegation Nigeria). Indicatively, two contracts for evaluation services shall be concluded under a framework contract in 2018 and 2019.

#### **5.10 Audit**

Without prejudice to the obligations applicable to contracts concluded for the implementation of this action, the Commission may, on the basis of a risk assessment, contract independent audits or expenditure verification assignments for one or several contracts or agreements.

As an indication, it will be concluded at least two audit service contracts after three years maximum and by the end of the program (lead delegation Nigeria).

Indicatively, two contracts for audit services shall be concluded under a framework contract in 2018 and 2019.

#### **5.11 Communication and visibility**

Communication and visibility of the EU is a legal obligation for all external actions funded by the EU.

This action shall contain communication and visibility measures which shall be based on a specific Communication and Visibility Plan of the Action, to be elaborated at the start of implementation and supported with the budget indicated in section 5.6 above.

In terms of legal obligations on communication and visibility, the measures shall be implemented by the Commission, the partner country, contractors, grant beneficiaries and/or entrusted entities. Appropriate contractual obligations shall be included in, respectively, the financing agreement, procurement and grant contracts, and delegation agreements.

The Communication and Visibility Manual for European Union External Action shall be used to establish the Communication and Visibility Plan of the Action and the appropriate contractual obligations.

No separate modality for communication and visibility is foreseen - communication and visibility measures shall be integrated within individual project modalities.

### **6 PRE-CONDITIONS**

Not applicable.

## APPENDIX 1 - INDICATIVE LOGFRAME MATRIX

The activities, the expected outputs and all the indicators, targets and baselines included in the logframe matrix are indicative and may be updated during the implementation of the action, no amendment being required to the financing decision. When it is not possible to determine the outputs of an action at formulation stage, intermediary outcomes should be presented and the outputs defined during inception of the overall programme and its components. The indicative logframe matrix will evolve during the lifetime of the action: new lines will be added for including the activities as well as new columns for intermediary targets (milestones) for the output and outcome indicators whenever it is relevant for monitoring and reporting purposes. Note also that indicators should be disaggregated by sex whenever relevant.

	Results chain	Indicators	Baselines 2016	Targets 2021	Sources and means of verification	Assumptions
Overall objective: Impact	The overall objective is to enhance the contribution of fisheries resources to food security and poverty alleviation in West Africa	Fish consumption per capita	Sub-saharian Africa: 9.1kg (2009)	Reduction is less than that estimated by recent studies <sup>12</sup>	FAO, WB, OECD reports	Political will amongst member States and adequate cooperation among stakeholders
Specific objective(s): Outcome(s)	<b>A Western African fisheries and aquaculture policy is developed and coordination of regional stakeholders is improved</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ ECOWAS Fisheries Regional Policy.</li> <li>▪ Anchorage between RECs and RFBs.</li> </ul>	<p>None</p> <p>Only informal relations</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Policy Document adopted</li> <li>- Signed MoU</li> </ul>	Documents publically available	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Political will amongst member States</li> <li>▪ Willingness amongst regional institutions</li> </ul>
Outputs	<p>Result 1.1. ECOWAS disposes from a solid understanding of regional fisheries issues</p> <p>Result 1.2 At the ECOWAS level, a regional fisheries and aquaculture policy is drafted and adopted contributing to better integration of fisheries issues in regional polities and strategies as well as ensuring</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Number of policy notes</li> <li>▪ ECOWAS Fisheries Regional Policy.</li> <li>▪ Strategy to facilitate fish trade in ECOWAS area</li> <li>▪ Examples of other fisheries policies integrating fisheries issues considerations</li> </ul>	<p>None</p> <p>None</p> <p>None</p> <p>None</p>	<p>8</p> <p>Policy Document and strategy adopted</p> <p>3</p> <p>Signed MoU</p>	<p>Documents publically available</p> <p>Projects report</p>	

<sup>12</sup> The OECD expects that per capita consumption in Africa will decrease by a further 10 % by 2024. The World Bank-FAO-IFPRI projection (World Bank 2014) is even more alarming with per capita fish consumption expected to decline in sub-Saharan Africa by 1 % annually to 5.6 kg in 2030.

	<p>consistency with global, continental and regional instruments.</p> <p>Result 1.3 Institutional anchorage between Regional Economic Communities (ECOWAS and WAEMU) and Regional Fisheries Bodies (SRCF and FCWC) is defined, consolidated and operationalised - resulting in strengthened regional organisations</p> <p>Result 1.4 An informal network of stakeholder's is developed at ECOWAS level</p> <p>Result 1.5 Coordination between fisheries projects and donors in Western Africa is reinforced</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Anchorage between RECs and RFBs</li> <li>▪ Establishment of a regional stakeholders network°</li> </ul>	<p>Only informal relations</p> <p>None</p>	<p>Number of organisations being part of the network (incl. number of women organisations)</p> <p>Participative platform in place</p>		
<b>Specific objective(s): Outcome(s)</b>	<b>Prevention of and responses to IUU fishing are strengthened through improved regional Monitoring, Control and Surveillance (MCS)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ IUU fishing is reduced</li> </ul>	<p>Estimated to 37 % of catches / 1.5bn EUR (2014)</p>	<p>Reduction by 20</p>	<p>Interpol and other international / regional organisations reports</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Political will amongst member States</li> <li>▪ Willingness amongst regional institutions</li> </ul>
<b>Outputs</b>	<p>Result 2.1 Fisheries legal frameworks are harmonised and consistent with international standards to ensure proper fight against IUU fishing</p> <p>Result 2.2 Cooperation between countries, administrations and organisations is facilitate</p> <p>Result 2.3 Infrastructures and equipment of Regional Centre for MCS is improved as well as</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Number of countries having a national action plan to combat illegal fishing that is operational*</b></li> <li>▪ Regional FMCs equipped with regional VMS</li> <li>▪ Number of sub-regional fisheries patrols surveillance carried out</li> <li>▪ Number of trained</li> </ul>	<p>1</p> <p>0</p> <p>1 (2016)</p>	<p>National plans adopted in half of the countries</p> <p>2</p> <p>4 /year</p> <p>Min. 5 per country</p>	<p>FAO site listing national action plans<sup>13</sup></p> <p>Projects report</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Effective involvement of member states in the process</li> <li>▪ Cooperation and collaboration amongst regional institutions and Member States</li> </ul>

<sup>13</sup> <http://www.fao.org/fishery/ipoa-iuu/npoa/en>

	<p>linkage with national MCS structures.</p> <p>Result 2.4 Countries' and RFBs' capacities in operational MCS is strengthened, along with their ability to sustain this in the long-term through enhanced training programmes</p> <p>Result 2.5 Joint regional fisheries/patrol missions are organised in the Gulf of Guinea</p> <p>Result 2.6 A network of regional observers is set up in due cooperation with relevant stakeholders</p>	<p>fisheries inspectors (including women)<sup>o</sup></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Number of regional observers embarked</li> </ul>	-	50		
Specific objective(s): Outcome(s)	<p><b>Result 3: Marine resources management at the regional level is improved and resilience of marine and coastal ecosystems to perturbations is enhanced</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Number of shared stocks / fisheries managed at (sub)regional level</li> </ul>	0 (except tuna species covered by ICCAT)	3	Management plans and other regulations	Cooperation and collaboration amongst concerned stakeholders Involvement of national competent authorities
Outputs	To be proposed by applicants to the call for proposal	<ul style="list-style-type: none"> <li></li> </ul>				

Data collected in the programme will be disaggregated by sex when relevant (see notably °).

## **APPENDIX 2 - LIST OF ACRONYMS**

AU-IBAR: African Union – Interafrican Bureau for Animal resources  
CECAF: Fishery Committee for the Eastern Central Atlantic  
COMHAFAT: Conférence Ministérielle sur la Coopération Halieutique entre les Etats Africains riverains de l’Océan Atlantique  
ECOWAS: Economic Community of West African States  
EEZ: Exclusive Economic zone  
EFCA: European Fisheries Control Agency  
EPA: Economic Partnership Agreement  
FCWC: Fisheries Committee for the West Central Gulf of Guinea  
ICCAT: International Commission for the Conservation of Atlantic Tunas  
ITLOS: International Tribunal for the Law Of the Sea  
IUU Fishing: Illegal, Unreported and Unregulated Fishing  
MCS: Monitoring, Control and Surveillance  
PMU: Project Management Unit  
PSMA: Port State Measures Agreement  
REC: Regional Economic Community  
RFB: Regional Fisheries Body  
RFMO: Regional Fisheries Management Organisation  
SFPA: Sustainable Fisheries Partnership Agreement  
SRFC: Sub-Regional Fisheries Commission  
VMS: Vessels Monitoring System  
WAEMU: West African Economic and Monetary Union  
WARPF: West Africa Regional Fisheries Programme



**FR**

Cette action est financée par l'Union européenne

**ANNEXE 2**

de la décision de la Commission relative au Programme d'action annuel 2017 (première partie) en faveur de l'Afrique de l'Ouest à financer sur le 11<sup>e</sup> Fonds européen de développement

**Document relatif à l'action pour le Programme régional d'appui à la gouvernance dans le secteur des transports en Afrique de l'Ouest**

<b>1. Intitulé/acte de base/numéro CRIS</b>	<b>Appui à la gouvernance dans le secteur des transports en Afrique de l'Ouest</b> Numéro CRIS: ROC/FED/039-218 financé par le Fonds européen de développement (PIR 11 <sup>e</sup> FED)	
<b>2. Zone bénéficiaire de l'action/localisation</b>	Région Afrique de l'Ouest L'action sera menée dans les différents pays de la région: Bénin, Burkina Faso, Cap-Vert, Côte d'Ivoire, Gambie, Ghana, Guinée, Guinée-Bissau, Liberia, Mali, Mauritanie, Niger, Nigeria, Sénégal, Sierra Leone, Togo.	
<b>3. Document de programmation</b>	Programme indicatif régional du 11 <sup>e</sup> FED pour les pays de la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) et Union économique et monétaire ouest-africaine (UEMOA)	
<b>4. Secteur de concentration/domaine thématique</b>	Transport (infrastructures et services)	Aide publique au développement: OUI
<b>5. Montants concernés</b>	Coût total estimé: 38 000 000 EUR Montant total de la contribution du FED: 38 000 000 EUR.	
<b>6. Modalité(s) d'aide et modalité(s) de mise en œuvre</b>	Modalité de projet Gestion directe – passation de marchés de services Gestion indirecte avec les pays d'Afrique de l'Ouest, la CEDEAO et l'UEMOA	
<b>7. a) Code(s) CAD</b>	21010 - Politique des transports et gestion administrative	
<b>b) Principal canal de distribution</b>	Institution du secteur public - 1000	

8. Marqueurs (issus du formulaire CRIS CAD)	Objectif stratégique général	Non ciblé	Objectif important	Objectif principal
	Développement de la participation/bonne gouvernance	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Aide à l'environnement	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Égalité entre hommes et femmes (y compris le rôle des femmes dans le développement)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Développement du commerce	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Santé génésique, de la mère, du nouveau-né et de l'enfant	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Marqueurs de Rio	Non ciblé	Objectif important	Objectif principal	
Diversité biologique	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Lutte contre la désertification	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Atténuation du changement climatique	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Adaptation au changement climatique	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>9. Programmes phares thématiques «Biens publics mondiaux et défis qui les accompagnent»</b>	N/A			
<b>10 Objectifs de Développement Durable</b>	ODD principal: ODD 9 Bâtir une infrastructure résiliente			

## RESUME

Le secteur des transports, principal vecteur d'intégration économique, constitue l'un des éléments indispensables à la croissance et au développement socioéconomique de la région ouest-africaine. Ainsi l'infrastructure de transport et les services sont le préalable à la facilitation des échanges et à la circulation des biens et des personnes dans la zone UEMOA-CEDEAO.

Ces éléments contribuent aux objectifs de l'UE en termes de stabilité sécuritaire, de développement de l'emploi et de prévention de la migration illégale. À travers ses retombées socioéconomiques, le programme bénéficiera à l'ensemble de la population avec cependant un impact positif particulier pour les femmes qui sont particulièrement affectées par l'inefficacité actuelle des transports routiers. L'amélioration de la fluidité du transport et le renouvellement des charrois attendus de ce programmes, contribueront à la réduction des gaz à effet de serre et contribuera à la lutte contre le changement climatique.

Des avancées notables ont été accomplies au cours de ces dernières années concernant d'une part l'extension du réseau des infrastructures routières communautaires, et d'autre part, la signature de textes communautaires sur le respect de la charge à l'essieu, la création de fonds d'entretien routier de deuxième génération et de l'agence routière dans un certain nombre de

pays de la zone. Au niveau des services de transports, des efforts ont été faits avec la création de l'observatoire des pratiques anormales, la création de postes de contrôle juxtaposés et la mise en œuvre de politiques ponctuelles de renouvellement de la flotte des véhicules de fret.

Malgré ces réalisations, de nombreux défis restent à relever dans le secteur. Au niveau des services de transports, les exportations des pays de la région, particulièrement des pays enclavés, sont handicapées par la part des prix du transport, l'aggravation de l'état des corridors régionaux et les inefficacités de la chaîne logistique. Les prix de transport, parmi les plus élevés du monde<sup>1</sup>, sont liés aux rigidités du marché (quotas bilatéraux et interdiction du cabotage) et à la prédominance d'artisans-transporteurs (80% du parc de gros porteurs). Ces prix sont artificiellement élevés pour permettre la survie économique des artisans-transporteurs qui opèrent des camions économiquement hors d'usage, qui acceptent des temps d'attente aux ports de 3-4 semaines dans les tours de rôle organisés par les syndicats et qui sont en plus victimes des rackets routiers. Les petites et moyennes entreprises (PME) profitent de ces niveaux de prix en engrangeant des rentes de situation. Au niveau des infrastructures de transports, le déficit chronique des ressources dédiées à l'entretien routier (20-30% des besoins sont collectés par les fonds routiers), les inefficacités de la gestion contractuelle et l'absence de reddition des comptes et de transparence ne permettent pas aux États de maintenir un niveau de service correspondant aux enjeux du commerce régional et international. En outre, la réglementation relative à la charge à l'essieu n'est pas appliquée dans l'ensemble des pays de l'Union.

On note cependant qu'il se développe dans les pays de la région des initiatives qui gagneraient à être diffusées. L'appui de l'UE a généralement été un facteur déclenchant dans l'émergence des bonnes pratiques. Aussi, il y a une forte attente des pays de la région pour un accompagnement de l'UE à poursuivre son appui. Le présent projet entend contribuer à l'amélioration de la gouvernance dans le secteur des transports par l'élaboration et le monitoring de directives et règles communautaires au niveau régional, et à l'harmonisation des bonnes pratiques et la mise en œuvre de ces règlements au niveau national. En particulier le projet vise à contribuer à (i) l'amélioration de la pérennité des investissements routiers (lutte contre la surcharge et amélioration de la gouvernance de l'entretien routier); (ii) l'amélioration des conditions de transports et (iii) la mise en place d'une facilité d'assistance et d'études techniques pour contribuer à la préparation des opérations de mixage prêt-don.

## **1 CONTEXTE**

### **1.1 Contexte sectoriel/national/régional/Domaine thématique**

Le PIR 11<sup>e</sup> FED de l'Afrique de l'Ouest, signé le 6 juillet 2015, fait de l'intégration économique régionale un de ses domaines prioritaires. En Afrique de l'Ouest, cette intégration est portée par les organisations régionales que sont la CEDEAO et l'UEMOA avec pour objectif de créer un espace économique large, ouvert et compétitif, qui favorise les économies d'échelle, attire les investissements, promeut la croissance, contribuant ainsi à la lutte contre la pauvreté.

---

<sup>1</sup> J.-F. Arvis, G. Raballand et J.-F. Marteau (2010), The Cost of Being Landlocked Logistics Costs and Supply Chain Reliability, Banque Mondiale

Dans ce contexte, le déficit en matière d'infrastructures de transport, les coûts de transport élevés mais également les défaillances dans la gouvernance du secteur constituent un obstacle de taille au développement des échanges et du commerce.

En Afrique de l'Ouest, le besoin en investissements pour les infrastructures de transport (proportionnellement aux revenus) est, et restera, plus important que dans n'importe quelle autre région en développement, car les populations sont réparties sur de grandes étendues ne disposant pas ou peu de moyens de navigabilité fluviale vers l'océan. En comparaison avec des pays en développement d'Asie, les pays d'Afrique de l'Ouest ont un besoin d'investissement en infrastructure au moins deux fois plus important, en termes de PIB, sans compter les budgets nécessaires à l'entretien et à la gestion des réseaux existants.

La route reste le mode de transport qui mobilise plus de 90% du trafic interurbain, bien que la qualité moyenne du réseau routier soit basse et que les coûts de transport soient très hauts.

Les prix de transport dans les pays africains enclavés atteignent presque 20% des coûts d'importation (les coûts de transport moyens en Afrique de l'Ouest, en particulier dans les pays sans littoral comme le Burkina Faso, représenteraient 77% de la valeur des exportations; ce qui affaiblit leur compétitivité et réduit le volume de leurs échanges internationaux)<sup>2</sup>. Ce chiffre est trois à quatre fois supérieur à celui constaté dans la majorité des pays développés<sup>3</sup>.

Ces prix élevés sont liés d'une part à l'existence des quotas bilatéraux et à la censure de l'autorisation du cabotage régional et d'autre part au manque de professionnalisation du secteur. Ces rigidités permettent et justifient l'existence de syndicats monopolistiques qui développent des pratiques anti-compétitives (tour de rôle, prix de référence), imposent des surcoûts supplémentaires et incitent à rendre informelle la chaîne logistique (démarcheurs, compte propre) pour échapper au contrôle.

De plus, depuis au moins cinq années, le réseau routier primaire d'Afrique sub-saharienne se détériore plus vite et les budgets dédiés à l'entretien routier diminuent alors même que le linéaire du réseau classé augmente du fait des aides financières internationales. Les fonds routiers tendent pourtant à se généraliser, ce qui n'est pas le cas des agences routières (moins de la moitié des pays de la région en ont mis en place). Les programmes de renforcement des capacités des ministères n'ont pas conduit à des gains d'efficacité notables. Les PME qui souhaitent participer aux marchés d'entretien routier sont peu qualifiées et ont de grandes difficultés à se professionnaliser par absence d'accès au crédit bancaire et par le manque de prédictibilité de la commande publique ainsi que les fréquents retards de paiement. La reddition des comptes à tous les niveaux de la chaîne de la gestion contractuelle et de l'exécution des travaux est inexistante et cette absence crée une impunité qui bloque la modernisation de l'activité.

La surcharge routière demeure un fléau pour les infrastructures routières. Ainsi, selon une étude UEMOA de 2014-2015, les taux de camions poids lourds en surcharge, relevés sur les principaux corridors communautaires, demeurent en moyenne supérieurs à 80%, dont environ 10% de camions en extrême surcharge (au-delà de 100 tonnes) avec pour corollaires: (i) une réduction à un tiers de la durée de service des grosses infrastructures routières régionales (moins de 5 ans au lieu des 15 ans prévus), (ii) des besoins précoces d'entretien; (iii) un surcoût exorbitant dû aux dégâts générés par la surcharge des poids lourds, évalué entre 34 et

---

<sup>2</sup> Ministère de l'industrie, du commerce et de l'artisanat, Ministère de l'économie et des finances du Burkina Faso (2012) : Rapport national de mise en œuvre du programme d'action d'Almaty (2003-2013)

<sup>3</sup> Transport Prices and Costs in Africa – WB 2009

45 milliards de FCFA par an pour chacun des trois pays (Burkina Faso, Mali et Sénégal) où une étude complète a été réalisée; et (iv) un impact financier sur la sécurité routière évaluée à 2,35 milliards de FCFA en 2010 dans le cas du Mali.

La vétusté, le manque d'entretien du matériel roulant, la durée des temps de transport et la dégradation de l'état des routes a un impact considérable sur les émissions de CO2 et contribuent au réchauffement climatique. Bien que l'ensemble de la population soit utilisateur des transports routiers, les femmes sont particulièrement affectées par leur inefficacité<sup>4</sup>.

### ***1.1.1 Évaluation de la politique publique et cadre stratégique de l'UE***

Il existe une relation forte entre d'une part la stabilité économique, le niveau de l'emploi qui en résulte et l'accès aux services, et d'autre part, la stabilité sécuritaire ainsi que la tendance à migrer des populations. En influençant favorablement ces premiers facteurs l'amélioration des systèmes de transport visée par ce programme, contribuera à la meilleure stabilité sécuritaire et à un meilleur contrôle de la migration dans la région.

**Lutte contre la surcharge routière.** Afin d'aider les pays de l'Afrique de l'Ouest à améliorer la pérennité de leurs réseaux primaires de transport routier, l'UEMOA a fait adopter le 16 décembre 2005 le règlement n°14/2005/CM/UEMOA relatif à l'harmonisation des normes et des procédures du contrôle du gabarit, du poids et de la charge à l'essieu des véhicules lourds de transport de marchandises. En 2012, la CEDEAO a fait adopter l'acte additionnel «Supplementary Act/SP; 17/02/12 » portant sur les mêmes thématiques et normes. Toutefois, 11 ans après l'adoption du R14 et 4 ans après celui du Supplementary Act, la lutte contre la surcharge, même extrême, est loin d'atteindre les résultats escomptés, notamment à cause des mécanismes de contrôle faibles ou inexistants et du manque d'harmonisation et de synchronisation entre les États. Des pays comme le Ghana et le Togo et le Bénin ont fait des avancées remarquables, avec des montages institutionnels différents.

Gouvernance de l'entretien routier. La réorganisation institutionnelle de la gestion de l'entretien routier est laissée à l'initiative des seuls États-membres. L'UEMOA a adopté une directive n°11 qui définit le cadre de la privatisation de l'entretien routier, avec la création de fonds routiers et d'agences routières (de délégation de maîtrise d'ouvrage). La diffusion au niveau des États-membres est restée faible et sa mise en œuvre n'est pas effective dans les états.

Libéralisation et professionnalisation du transport. La libéralisation du transport, l'assainissement et la modernisation du transport inter-États, la professionnalisation et la formation des acteurs de la chaîne logistique n'ont pas été priorisés dans les politiques sectorielles. Ils conditionnent pourtant la baisse des prix du transport. Les organisations régionales ont élaboré des stratégies de facilitation des transports (postes de contrôles juxtaposés, interconnexion des douanes, gestion portuaire,...) mais leur mise en œuvre est lente et peu suivie par les États-membres.

Les effets indirects de ce programme contribuent à l'atteinte de l'objectif 16 (du plan d'action genre de l'UE adopté par de continuer 26/10/2015<sup>5</sup>. Ils contribuent également à l'engagement

---

<sup>4</sup> Domaines prioritaires de la coopération au développement de la CE: Orientation pour une analyse en fonction du genre [http://eeas.europa.eu/archives/delegations/algeria/documents/press\\_corner/2015/genre/document\\_reference/boite\\_a\\_outil/section2.pdf](http://eeas.europa.eu/archives/delegations/algeria/documents/press_corner/2015/genre/document_reference/boite_a_outil/section2.pdf)

<sup>5</sup> <http://www.consilium.europa.eu/fr/press/press-releases/2015/10/26-fac-conclusions-gender-development:objectif16>  
« engagement équitable dans leur gestion, pour les jeunes filles et les femmes »

de l'UE (COP21) de soutenir les initiatives mises en œuvre dans les pays en développement pour réduire les émissions et renforcer la résilience face aux conséquences du changement climatique.

**Mise en œuvre du programme régional 10<sup>e</sup> FED.** Le transport a été choisi comme secteur focal de concentration par 10 des 16 pays d'Afrique de l'Ouest dans le cadre des enveloppes nationales du 10<sup>e</sup> FED. Si l'on tient compte du budget de EUR 141 000 000 retenu sur les fonds régionaux de ce même FED, c'est un montant global de plus de EUR 1 170 000 000 qui a été engagé pour le secteur des transports en Afrique de l'Ouest. Cela représente plus de 2 700 km de routes construites ou réhabilitées toujours accompagnés par des projets axés sur la gouvernance et la réforme du secteur visant notamment le renforcement des capacités des acteurs nationaux et régionaux, la fluidification des transports et la préservation du patrimoine routier.

En particulier, en ce qui concerne le PIR 10<sup>e</sup> FED et ses interventions dans le domaine de la gouvernance des transports, il est important de rappeler le projet d'«Appui aux Commissions de la CEDEAO et de l'UEMOA pour la facilitation des transports» (EUR 27 000 000) signé en septembre 2014 qui vient de démarrer et qui vise principalement à opérationnaliser les trois postes de contrôle juxtaposés financés dans le cadre du 9<sup>e</sup> FED et à mettre en place un Observatoire régional de transports (y compris le renforcement des systèmes d'information routière (SIR) et le suivi des pratiques anormales et des entraves à l'efficacité des transports sur les corridors) qui devrait donc étendre le domaine d'activité de l'Observatoire des pratiques anormales.

### ***1.1.2 Analyse des parties prenantes***

Les parties prenantes au premier chef du projet sont les deux organisations régionales (CEDEAO et UEMOA) et les pays de la région (les 15 États-membres de la CEDEAO plus la Mauritanie). Avec l'appui du 9<sup>e</sup> et principalement du 10<sup>e</sup> FED, les ordonnateurs régionaux (OR) ont établi des plateformes de travail partagées par les 16 pays, et ont fait avancer la réglementation sectorielle en cohérence avec les principes inspirés des bonnes pratiques internationales (entretien routier, lutte contre la surcharge, professionnalisation des acteurs). Les années récentes ont cependant démontré que les OR avaient peu de leviers sur les gouvernements nationaux pour contribuer à une mise en œuvre harmonisée et synchronisée des décisions prises par ces mêmes gouvernements. La mise en œuvre des ressources du 10<sup>e</sup> FED a révélé par ailleurs des capacités managériales limitées, avec des budgets importants encore à contracter à l'approche de la D+3.

Pour la lutte contre la surcharge, la fluidité du transport et l'amélioration des conditions de transports, la gestion des corridors régionaux, le principal acteur public pour chaque pays est le Ministère des transports. Ces ministères dans la région ont de faibles capacités et marquent peu d'intérêt pour la modernisation de l'activité de fret en dehors de la perception des taxes créées par le cadre réglementaire (permis de conduire, cartes grises, vignettes, patentes,...). De rares autorités de régulation tendent à être créées mais elles ont des attributions peu claires et manquent en général d'autorité. Les acteurs privés sont en premier lieu les syndicats de transporteurs et les conseils de chargeurs. Les syndicats sont en général porteurs de revendications corporatives plutôt que professionnelles et opposent une résistance au bon fonctionnement de la concurrence (avec le tour de rôle) au nom des coûts sociaux anticipés pour les artisans-transporteurs. Les PME de transport sont à la marge du système et utilisent les syndicats pour dégager des rentes de situation très lucratives. Les transporteurs constituent un lobby d'autant plus efficace que les décisionnaires des gouvernements et de l'administration ont eux-mêmes souvent des intérêts financiers directs ou indirects dans le

transport. Les chargeurs dominent le marché et font pression sur les transporteurs soit en développant le transport pour compte propre, soit en utilisant les démarcheurs ou intermédiaires pour casser les prix.

Les acteurs de la gouvernance de l'entretien routier sont le ministère chargé des infrastructures routières et ses agences sous tutelle: fonds routiers (de deuxième génération pour l'essentiel) et agences de délégation de maîtrise d'ouvrage (agences routières). Les travaux sont réalisés à l'entreprise, avec des limitations fortes imposées aux PME quant à l'accès au crédit bancaire, au manque de prédictibilité de la commande publique, aux délais de paiement et à la corruption. La capacité des ministères comme des agences est généralement insuffisante pour assurer la gestion contractuelle de multiples petits chantiers dispersés sur le territoire, avec des missions de contrôle qui se sont avérées au cours des deux dernières décennies moins compétentes et moins probes que ce qui était attendu. La programmation des travaux a été améliorée mais laisse encore à désirer.

Sur cette base, il est opportun de développer une stratégie sensible au genre que différencie bien le rôle des OR et celui des gouvernements pour l'amélioration de la gouvernance sectorielle. Les gouvernements doivent être appuyés directement pour améliorer l'harmonisation et la synchronisation des décisions prises au niveau régional, et les OR doivent se concentrer sur un plaidoyer documenté et objectif des acquis en matière de gouvernance généralement, mais aussi des solutions à valeur ajoutée régionale mises en œuvre avec succès par les gouvernements. Les OR doivent se dégager de la gestion de projets pour prendre de la hauteur et s'imposer comme des facilitateurs et des observateurs objectifs, avec une importante production documentaire (audits, évaluations, capitalisation, suivi). La dimension genre doit être intégrée dans l'ensemble des interventions sectorielles.

### ***1.1.3 Domaines d'appui prioritaires/analyse des problèmes***

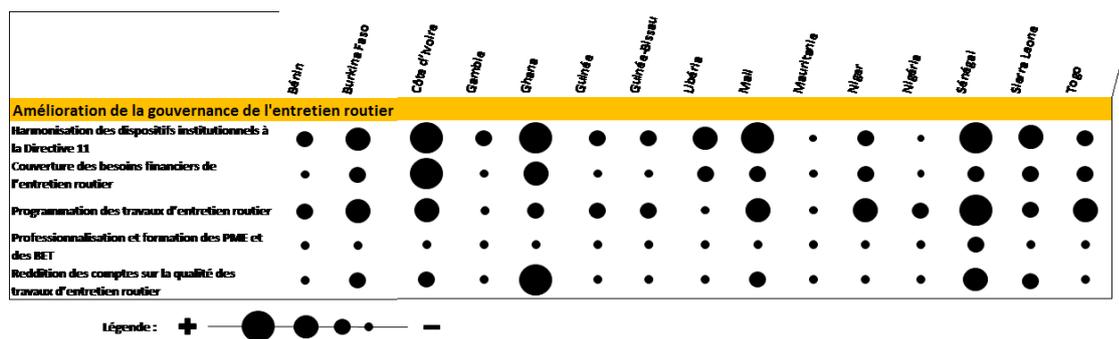
La gouvernance dans les transports recouvre deux domaines d'intervention privilégiée de l'UE: (i) l'appui à la pérennité (lutte contre la surcharge et gouvernance de l'entretien routier) et (ii) l'appui à l'amélioration de la fluidité (facilitation et gestion) des corridors routiers régionaux, tant pour la sécurisation de ressources suffisantes que pour une meilleure efficacité dans la mise en œuvre. Ces deux domaines concourent de manière convergente à assurer de meilleures conditions d'accessibilité et de mobilité des personnes et des biens entre les États de la région, et donc à l'intégration régionale et le développement pérenne des échanges.

Ces deux axes d'intervention sont soutenus depuis le 8<sup>e</sup> FED pour l'entretien routier et depuis le 9<sup>e</sup> FED pour la lutte contre la surcharge) et la fluidité (facilitation des transports inter-États) des corridors régionaux. Suite à l'application de l' "Agenda pour le changement"<sup>6</sup>, l'appui de l'UE a été interrompu avec le 11<sup>e</sup> FED pour la plupart des 16 pays de la région, sans aménager une période de transition tant pour le dialogue de politique que pour les appuis aux initiatives de réforme sectorielle. L'étude de la Cour des Comptes européenne sur la durabilité des infrastructures ayant par ailleurs recommandé de "*Concentrer les ressources financières (investissements) sur le secteur routier des pays partenaires qui mettent en œuvre des politiques sectorielles de transport appropriées. Dans les autres pays, se concentrer sur les réformes institutionnelles permettant d'améliorer la pérennité des investissements effectués dans le passé*".

---

<sup>6</sup> <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX%3A52011DC0637&qid=1412922281378&from=FR>

Des progrès ont été enregistrés pour l'entretien routier avec la privatisation des travaux, la création de fonds routiers (disposant de ressources parafiscales propres et d'une autonomie de gestion) dans 10 des 15 pays de la CEDEAO et la création d'agences routières (délégataires de la maîtrise d'ouvrage des ministères) dans la moitié des États-membres. Ces réformes ont effectivement amélioré les performances de l'entretien, sans cependant s'affirmer comme une panacée: sans une amélioration de la gouvernance de leur environnement institutionnel et politique, ces structures peinent à optimiser leur potentiel. Ces limites sont mises en avant par les gouvernements et les cadres des ministères souvent pour remettre en question le modèle appuyé par les partenaires au développement et promouvoir le statu quo, voir le retour en arrière. La situation des pays de la région vis-à-vis de l'avancement dans la réforme de la gouvernance de l'entretien routier est schématisée ci-après.



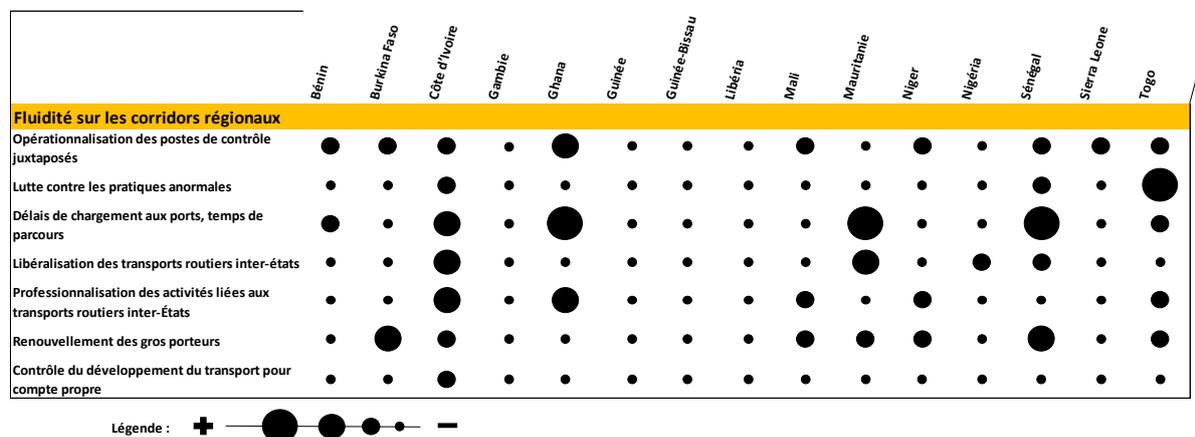
Il est donc important de conforter à la fois les gouvernements qui ont entamé une restructuration institutionnelle et de continuer à inciter ceux qui sont enfermés dans un *statu quo* (qui détruit les réseaux routiers construits principalement avec les financements extérieurs) à s'engager dans la réforme. L'échelon régional est stratégique comme cadre de référence et promoteur des bonnes pratiques (une fois documentées) mais les appuis doivent être concentrés sur les initiatives portées au niveau national.

La lutte contre la surcharge est un autre domaine où les appuis de l'UE ont été déterminants, avec des avancées significatives au cours des dernières années, particulièrement depuis l'initiative commune CEDEAO/UEMOA de mars 2009. Le réseau régional de stations de pesage (de la charge à l'essieu) commence à s'étoffer et certains pays comme le Sénégal, le Togo et le Ghana ont pris des mesures pour que, dans un cadre encore généreux de tolérances et d'exemptions, les contrôles soient effectivement mis en œuvre. Le dispositif régional est encore loin d'être étanche, les transporteurs multiplient les manœuvres dilatoires et le cadre réglementaire omet de responsabiliser les chargeurs et d'autres acteurs incitant à la surcharge.

La situation n'a pas autant évolué favorablement pour la fluidité des transports, leur facilitation et leur urgente modernisation. Cette dimension n'a pas été autant appuyée par l'UE que les deux précédentes. Elle est pourtant la clé de la réduction des prix de transport de marchandises. Ces prix qui sont reconnus pour être les plus élevés du monde, sont liés aux rigidités introduites par des quotas de répartition du fret inter-États établis dans les années 90 et l'interdiction du cabotage régional pour permettre la survie économique des artisans-transporteurs exploitant des véhicules qui avaient à l'époque 30 ans d'âge moyen. La situation a considérablement évolué depuis (renouvellement spontané des véhicules, développement du transport pour compte propre, développement du transport de bout-en-bout des compagnies maritimes) qui condamne à terme les artisans-transporteurs, ce qui explique les résistances à la remise en cause des quotas. Les PME de transport se cantonnent quant à elles à des niches

de marchés plus rémunératrices que le fret inter-États sous quotas, ou dégagent des rentes de situation en valorisant leur régularité et la qualité de leur matériel roulant.

Comme pour l'entretien routier, les situations sont très différenciées au niveau régional (cf. tableau ci-après) et il est important d'appuyer les initiatives en cours et de contribuer à la liberté de circulation des biens et des personnes tout en partageant l'expérience de l'UE en matière d'atténuation des effets sociaux des ajustements des outils de production.



Dans les deux domaines d'intervention du programme régional, il y donc deux types de contributions qui peuvent faire l'objet d'une coopération entre les pays et les organisations régionales: faire progresser l'harmonisation au niveau régional, et apporter une valeur ajoutée sur la base d'initiatives nationales réussies.

## 2 RISQUES ET HYPOTHESES

Risques	Niveau de risque (E/M/F)	Mesures d'atténuation
Augmentation des tensions sociales liées à la baisse de l'activité fret routier des artisans-transporteurs	M	Appui au dialogue basé sur les études diagnostic et prospectives avec les syndicats, diffusion de l'information dans les médias
Contestations de l'égalité de traitement dans la lutte contre la surcharge	E	Appui en études, Assistance technique (AT) et audits pour fiabiliser et centraliser les données de surcharge ; mise à disposition des données
Résistance des corps constitués sectoriels à la reddition des comptes et à la transparence	E	Automatisation de la transparence dans les missions des institutions du secteur et emploi du secteur des techniques de l'information et communication (TIC) association des médias
Faiblesse de l'autorité des organisations régionales pour l'harmonisation	M	Appui en études et AT pour alimenter une politique de communication plus factuelle et basée sur des éléments de preuve;

		coordination entre les bailleurs;
Absence d'une analyse genre et la répartition des avantages découlant de l'amélioration des routes ne prend pas en compte les besoins spécifiques des femmes et les systèmes de transports, est inéquitable et aggrave les disparités en matière d'égalité entre les sexes et de revenus.	M	La planification de travaux prend en compte les problèmes d'égalité, les données statistiques sont désagrégées par sexe lorsque applicable aux activités du programmes, et l'expertise dans les domaines du genre et des transports est intégrée tout au long des travaux.
<b>Hypothèses</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Maintien des taux de croissance économique, absence de crise financière/économique globale majeure, stabilité politique, sécurité;</li> <li>• Restauration de l'autorité de l'État; institutionnalisation du dialogue avec les représentants des métiers de la chaîne logistique; maintien des équilibres macroéconomiques; renforcement de l'autorité des organisations régionales;</li> <li>• Renforcement du dialogue régional et bilatéral; amélioration de la concurrence entre concessionnaires des stations; réaffirmation de la volonté politique des États-membres;</li> <li>• Transparence des arbitrages sur la programmation; maintien ou amélioration des équilibres budgétaires;</li> <li>• Prise en compte par les sphères décisionnelles de la demande citoyenne de transparence dans la gestion des affaires publiques;</li> <li>• Évolution des gouvernements du libéralisme du laisser-faire à la concurrence régulée;</li> <li>• Apaisement et normalisation du dialogue social entre les syndicats de transporteurs et les États.</li> <li>• L'amélioration des réseaux de transport engendre de nombreuses répercussions positives sur la vie de toutes les personnes concernées, y compris les femmes et les filles.</li> </ul>		

### 3 ENSEIGNEMENTS TIRES, COMPLEMENTARITE ET QUESTIONS TRANSVERSALES

#### 3.1 Enseignements tirés

Les enseignements de l'appui au secteur des infrastructures routières ont été tirés par l'audit de 2012 de la Cour des Comptes européenne et l'évaluation thématique indépendante de 2015 (pour l'Afrique sub-saharienne).

Les recommandations de la Cour des Comptes européenne étaient de (i) Concentrer les ressources financières (investissements) sur le secteur routier des pays partenaires qui mettent en œuvre des politiques sectorielles de transport appropriées. Dans les autres pays, se concentrer sur les réformes institutionnelles permettant d'améliorer la pérennité des investissements effectué dans le passé; (ii) Augmenter les effets de levier des ressources en dons du FED en les combinant avec des prêts et en promouvant les financements du secteur privé; (iii) Afin de provoquer les réformes institutionnelles dans le domaine du transport routier, renforcer le dialogue politique sectoriel a) en définissant des conditions découlant des nécessités de la réforme politique; b) en utilisant des préconditions pour chaque

projet/programme; c) en analysant périodiquement et complètement le taux de réalisation de ces conditions; d) en évaluant les résultats, et e) en suspendant ou en annulant le financement du FED si les résultats ne sont pas satisfaisants; (iv) Fournir un appui (niveau approprié de ressources humaines et financières) aux pays partenaires lui permettant a) d'augmenter le niveau d'appropriation des activités planifiées, b) de se concentrer sur les véritables causes de la surcharge routière, et c) d'effectuer des véritables analyses économiques permettant d'équilibrer les budgets d'investissement et d'entretien.

L'évaluation thématique externe sur l'appui de l'UE aux transports en Afrique a abouti à des recommandations complémentaires à celles de l'audit de 2012: (i) reconsidérer le désengagement de l'UE du secteur des transports lors de la revue mi-parcours du 11<sup>e</sup> FED, (ii) envisager de reprendre les appuis de l'UE en faveur du déficit d'entretien du réseau routier, (iii) promouvoir le mixage prêt don comme modalité d'aide prioritaire pour les investissements dans le secteur, (iv) faire systématiquement des évaluations d'impact des projets d'investissement (v) continuer et renforcer les appuis à la professionnalisation des PME de travaux routiers, (vi) continuer d'appuyer l'amélioration de la gouvernance des organisations régionales et de leur capacité de gestion des projets et (vii) renforcer l'appui à la gouvernance dans les programmes sectoriels transports.

### **3.2 Complémentarité, synergie et coordination des donateurs**

L'Union européenne intervient dans le secteur des transports au niveau régional avec (i) le projet appui à la facilitation des transports - PIR 10<sup>e</sup> FED dont les activités qui sont au cœur de l'objectif de ce programme n'ont pas encore démarré; (ii) un budget pour les investissements à exécuter dans le cadre du mixage prêt don au travers du Fonds fiduciaire UE-Afrique pour les infrastructures; et (iii) le présent programme d'amélioration de la gouvernance sectorielle permettant la pérennisation de ces investissements. Les autres partenaires au développement actifs dans le secteur des transports sont la Banque mondiale (avec notamment un appui budgétaire régional associant la Côte d'Ivoire et la Burkina Faso, avec le projet d'une extension au Mali), la Banque africaine de développement (avec des programmes alignés sur les plans d'investissements nationaux) qui assure par ailleurs dans la plupart des pays de la région la suite de l'Union européenne comme chef de file des bailleurs de fonds. Le Millenium Challenge Corporation (MCC) émerge comme un autre acteur important dans la gouvernance sectorielle. Le Programme de politiques de transport en Afrique (SSATP) intervient également en appui de la gouvernance sectorielle dans les transports.

Autant il y a une forte communauté de vue des partenaires pour la gestion de l'entretien routier (mais avec des capacités de dialogue différenciées) et la lutte contre la surcharge, autant il y a peu de cadres sur lesquels ils s'accordent pour l'amélioration des activités de la chaîne logistique, décisive pour la baisse du prix du transport de fret routier inter-États. Il y a également une nette différence d'approche entre l'UE (et les autres partenaires traditionnels) et les banques de développement qui tendent actuellement à prendre le relais sur la prise en compte de l'environnement institutionnel et la capacité à nourrir le dialogue de politique. Les nouveaux partenariats qui tendent à s'affirmer, par exemple avec la Chine, sont encore moins exigeant sur la pérennité des investissements pourtant consentis sur prêts. La dimension régionale, même si elle n'a pas une autorité en tant que telle, constitue une opportunité pour harmoniser l'appui aux mesures nationales d'amélioration de la gouvernance et synchroniser leur mise en œuvre (comme par exemple pour la lutte contre la surcharge).

La sortie du secteur dans la plupart des PIN du 11<sup>e</sup> FED a mis en évidence rétrospectivement la valeur ajoutée de la présence permanente sur le terrain du personnel des sections

infrastructures par rapport aux autres donateurs qui font des missions ponctuelles, généralement semestrielle. Le dialogue politique est en train de s'interrompre. Dans le même ordre d'idées, la flexibilité démontrée par les délégations pour mobiliser des appuis ponctuels en plus des programmes pluriannuels fait également défaut. Le projet régional va permettre de restaurer *a minima* les complémentarités et synergies des FED précédents dans l'attente d'une reconfiguration du dispositif d'aide publique au secteur.

### 3.3 Questions transversales

Les interventions en appui aux réformes réglementaires, institutionnelles et de régulation économique dans le secteur des transports n'ont pas d'incidence directe sur les dimensions transversales, hormis celle de la bonne gouvernance qui est un thème particulièrement mis en avant dans le programme (à travers la promotion de la reddition des comptes et de la transparence) et le développement du commerce (à travers la diminution des coûts de transport et la fluidification du trafic). Elles ont des incidences indirectes sur le genre (par l'amélioration de la mobilité de la population, l'accès aux services sociaux, l'amélioration des échanges commerciaux aussi bien du secteur formel et qu'informel et la création d'opportunité d'emploi qui en résulte) et la sécurité routière (à travers le renouvellement du parc et l'amélioration des infrastructures).

Une infrastructure de transport et des conditions de circulation améliorées ainsi qu'une meilleure connexion entre routes et voies navigables et le renouvellement du parc de camions vétustes fortement polluants ont un impact positif sur l'abattement des émissions de CO<sub>2</sub>. Le réseau routier est très vulnérable aux impacts du changement climatique (par exemple l'intensification des inondations, des tempêtes de sable, la hausse des températures, etc.). Des mesures de '*climate proofing*' seront encouragées afin d'assurer la pérennité des investissements à long terme. La promotion de l'utilisation des études d'impact environnemental, comme pratique commune, permettra la mise en œuvre durable des mesures de mitigation pendant l'exécution des travaux (p.e. pour le prélèvement de matériaux de construction et de l'eau pour l'entretien des routes ou l'amélioration de parties des routes tenant en considération per exemple l'érosion des sols et l'altération de l'hydrologie).

## 4 DESCRIPTION DE L'ACTION

### 4.1 Objectifs/résultats

Ce programme s'inscrit dans le Programme des Nations unies de développement durable à l'horizon 2030. Il contribue principalement à atteindre progressivement l'objectif des **ODD 9 Bâtir une infrastructure résiliente**, mais il favorise aussi les progrès vers l'obtention des objectifs 5 (Égalité entre hommes et femmes) et 13 (Prendre d'urgence des mesures pour lutter contre les changements climatiques et leurs répercussions). Cela n'implique pas d'engagement de la part des pays qui bénéficient de ce programme.

**L'objectif global** du programme est de contribuer à l'*"Amélioration de la pérennité et sécurité du système régional de transport routier"*. Ce système de transport sera facteur de développement inclusif quant au genre, de stabilité et d'intégration régionale. Le programme contribuera, sur la base des engagements pris au niveau de la CEDEAO/UEMOA pour la liberté de mouvement des biens et de personnes, à la baisse des prix du transport routier inter-États par l'amélioration de la gouvernance de l'entretien routier et la modernisation de la chaîne logistique associée à la libéralisation progressive des activités de transport routier dans un cadre concurrentiel régulé, excluant les pratiques de dumping et de cartellisation et modérant les coûts sociaux liés à la nécessaire modernisation de l'activité.

**Les objectifs spécifiques** du projet sont de:

- (1) le renforcement des capacités institutionnelles et règlementaires ainsi que des capacités de gestion des administrations et des agences sous tutelle, améliorer la sensibilisation aux questions liées au genre;
- (2) la facilitation administrative et technique des transports en place;
- (3) l'amélioration de l'entretien du réseau régional et de sa pérennité par la lutte contre les surcharges.

Le projet contribue à l'émergence d'une stratégie régionale d'amélioration de la gouvernance sectorielle dans les transports routiers politiquement et économiquement réaliste, commune à la CEDEAO et à l'UEMOA, encourageant l'harmonisation et la synchronisation des politiques nationales.

Les objectifs au-delà du terme du programme sont les suivants:

- **La pérennité des investissements routiers** par la lutte contre la surcharge et l'amélioration de la gouvernance de l'entretien routier. Ce résultat sera atteint par (i) la lutte contre la surcharge qui réduira le rythme de dégradation des corridors régionaux et donc le poids financier de leur entretien, et (ii) la restructuration institutionnelle visant à responsabiliser la maîtrise d'ouvrage, la professionnalisation de la maîtrise d'œuvre, une meilleure garantie de la couverture régulière et pérenne des besoins financiers de l'entretien routier, le renforcement de la démarche d'assurance qualité en interne aux structures et la reddition des comptes en externe et enfin la promotion de la transparence sur l'efficacité de la dépense publique dans le secteur.
- **La baisse des prix du transport routier inter-États** par la réduction des coûts et de la durée des transports sur les axes régionaux principaux, y compris le transit portuaire. Ce résultat sera atteint par la mise en œuvre de l'agenda de la facilitation des transports (interconnexion des systèmes informatiques des douanes, postes de contrôle juxtaposés), la lutte contre les pratiques anormales (rackets routiers, multiplication des contrôles, corruption administratives) et la régulation de l'accès et de l'exercice des métiers de la chaîne logistique (transporteurs en premier lieu mais aussi intermédiaires, transport pour compte propre). La modernisation de l'activité de transport inter-États (professionnalisation, investissement dans le renouvellement de la flotte de gros porteurs) est la condition préalable à la baisse des prix attendue des efforts de facilitation et d'amélioration de l'état des corridors régionaux. Cette modernisation est indissolublement liée à la sortie du système des quotas bilatéraux de répartition du fret et de l'interdiction du cabotage régional.

Ils constitueront le fil conducteur de la conception détaillée des activités par les ordonnateurs régionaux et nationaux.

**Les résultats attendus** du programme régional sont:

**(R1):** la mise en œuvre harmonisée et synchronisée des règlements actés par les États au sein des organisations régionales

**(R2):** la mise en valeur des initiatives nationales qui ont permis des avancées notoires (à valeur ajoutée régionale) dans l'amélioration de la gestion sectorielle.

Ils comportent également les résultats par axe suivants:

L'amélioration de la gouvernance de l'entretien routier et la lutte contre la surcharge (R3), par:

- **(R3a)** La progression de la mise en œuvre de l'acte additionnel et du règlement 14 sur le contrôle de la surcharge;
- **(R3b)** Le renforcement de l'harmonisation des dispositifs institutionnels à la Directive 11 qui préconise le recours aux fonds routiers de 2<sup>e</sup> génération et à la maîtrise d'ouvrage déléguée pour la réalisation des travaux d'entretien;
- **(R3c)** L'amélioration de la couverture des besoins financiers de l'entretien routier par l'ajustement des taux de prélèvement sur les usagers de la route, principalement par la taxe sur les produits pétroliers;
- **(R3d)** L'amélioration de la programmation des travaux d'entretien routier par l'appui au fonctionnement et à la mise à jour des banques de données routières et de programmes pluriannuels effectivement mis en œuvre;
- **(R3e)** L'intégration dans les dispositifs institutionnels et réglementaires de la reddition des comptes de l'entretien routier et de la transparence sur le respect des spécifications techniques des travaux d'entretien routier par le recours généralisé aux audits routiers et la mise en œuvre effective des dispositions réglementaires en cas de défaillance;
- **(R3f)**. La professionnalisation et la formation des PME et des bureaux d'études (faisabilités techniques, missions de contrôle, une meilleure compréhension et application de l'approche sensible au genre, etc.)

L'amélioration de la fluidité des services de transport sur des corridors routiers régionaux (R4), par:

- **(R4a)** La dynamisation du plaidoyer pour la remise en cause des quotas bilatéraux, la promotion du cabotage régional, et la suppression du tour de rôle;
- **(R4b)** La professionnalisation des acteurs de la chaîne logistique, notamment par le renforcement des capacités et formation des acteurs des transports routiers et l'élaboration des règlements communautaires relatifs à l'accès à la profession de transporteur routier, de commissionnaire de fret, et toute autre profession engagée dans le transport inter-États;
- **(R4c)** Le renouvellement de la flotte de gros porteurs;
- **(R4d)** L'opérationnalisation des postes de contrôles juxtaposés;
- **(R4e)** La lutte contre les pratiques anormales et la relance des conventions inter-États révisées;
- **(R4f)** Le contrôle du développement du transport pour compte propre.

Pour les organisations régionales spécifiquement, les deux résultats attendus sont i) le développement du plaidoyer, la visibilité, le suivi des plateformes de dialogue de politique et la promotion de la transparence **(R5)** et ii) l'actualisation des cadres de référence des politiques et réglementations régionales **(R6)**.

#### **4.2 Principales activités**

Tenant compte de la diversité des situations spécifiques dans chaque pays de la région et des réformes institutionnelles attendues, les modes d'intervention seront sélectionnés parmi celles-ci dessous:

- Assistance technique perlée ou court terme en appui à des réformes, des initiatives d'harmonisation ou de reddition des comptes portées par les autorités nationales,
- Études ponctuelles ou appuis ponctuels pour l'amélioration des dispositifs et outils, en cohérence avec les cadres de référence régionaux,
- Acquisition ou construction d'équipements pour la lutte contre la surcharge ou la modernisation des équipements de collecte des fonds pour l'entretien routier (péages etc..),

- Études de capitalisation, d'évaluation et de diagnostic de portée régionale,
- Audits techniques, financiers et organisationnels,
- Appuis à la visibilité, la diffusion des initiatives de portée régionale et l'amélioration de la reddition des comptes et de la transparence de la gestion contractuelle de l'entretien routier.

La majorité des activités d'appui aux dispositifs nationaux seront mis en œuvre par les ordonnateurs nationaux. Les organisations régionales se focaliseront sur les études de capitalisation, le plaidoyer, la visibilité et le suivi pour inciter les pays à s'inscrire dans une démarche coordonnée et synchronisée d'harmonisation régionale. Il est important que le plaidoyer se fonde plus qu'auparavant sur des arguments documentés sur les bénéfices à attendre de l'intégration régionale dans le domaine des transports.

Sur cette base, les activités spécifiques pour les organisations régionales et chacun des 16 pays de la région seront identifiées pour contribuer à l'atteinte des résultats.

Les principales activités identifiées sur la base de la contribution potentielle aux résultats attendus, telles qu'analysées pendant la phase de diagnostic sont reprises ici dessous. Ont prévalu notamment les acquis constatés sur le terrain et l'expression de la volonté des autorités nationales à s'engager pour les différents axes de travail du programme. L'atteinte des résultats attendus suppose par ailleurs une concentration des moyens financiers disponibles sur les axes les plus porteurs. Les activités des organisations régionales ont été focalisées sur le plaidoyer, les études de capitalisation et le suivi des dynamiques nationales. La disponibilité de ressources provenant d'autres bailleurs de fonds a également été prise en compte dans le chiffrage du budget par activité.

Le détail des activités à exécuter dans chaque pays ou par les organisations régionales en lien avec les résultats attendus du programme seront élaborées par chaque pays ou organisations.

Chaque pays intégrera dans ses activités les mesures contribuant à la lutte contre le changement climatique et à ses répercussions ainsi que celles contribuant à une meilleure égalité entre femmes et hommes. Chaque pays fournira également aux ordonnateurs nationaux les informations nécessaires au suivi des activités au niveau régional.

Les actions principales correspondant aux priorités des pays bénéficiaires et permettant de concourir à l'atteindre des résultats sont les suivantes:

**Benin:** Assistance technique ou études en lien avec les résultats

**Burkina Faso:** (i) amélioration de la gouvernance de l'entretien routier et la lutte contre la surcharge, (ii) amélioration des services et des conditions de transport (iii) fluidité du transport sur les corridors routiers régionaux.

**Cap-Vert:** (i) appui institutionnel visant les aspects légaux de l'établissement du transport maritime inter-îles, et (ii) étude de faisabilité de la mise en place d'une liaison Cap-Vert – Dakar),

**Côte d'Ivoire:** (i) amélioration de la gouvernance de l'entretien routier et la lutte contre la surcharge, (ii) amélioration des services et des conditions de transport (iii) fluidité du transport sur les corridors routiers régionaux

**Gambie:** Assistance technique ou études en lien avec les résultats

**Ghana:** (i) amélioration de la gouvernance de l'entretien routier et la lutte contre la surcharge, (ii) amélioration des services et des conditions de transport (iii) fluidité du transport sur les corridors routiers régionaux.

**Guinée:** (i) amélioration de la gouvernance de l'entretien routier et la lutte contre la surcharge, (ii) amélioration des services et des conditions de transport (iii) fluidité du transport sur les corridors routiers régionaux.

**Guinée-Bissau:** (i) amélioration de la gouvernance de l'entretien routier et la lutte contre la surcharge).

**Libéria:** Assistance technique ou études en lien avec les résultats

**Mali:** (i) amélioration de la gouvernance de l'entretien routier et la lutte contre la surcharge, (ii) amélioration des services et des conditions de transport (iii) fluidité du transport sur les corridors routiers régionaux.

**Mauritanie:** (i) amélioration de la gouvernance de l'entretien routier et la lutte contre la surcharge, (ii) amélioration des services et des conditions de transport (iii) fluidité du transport sur les corridors routiers régionaux.

**Niger:** (i) amélioration de la gouvernance de l'entretien routier et la lutte contre la surcharge.

**Nigéria:** (i) amélioration de la gouvernance de l'entretien routier et la lutte contre la surcharge.

**Sénégal:** (i) amélioration de la gouvernance de l'entretien routier et la lutte contre la surcharge, (ii) amélioration des services et des conditions de transport.

**Sierra Leone:**(i) amélioration de la gouvernance de l'entretien routier et la lutte contre la surcharge, (ii) amélioration des services et des conditions de transport (iii) fluidité du transport sur les corridors routiers régionaux.

**Togo:** (i) amélioration de la gouvernance de l'entretien routier et la lutte contre la surcharge, (ii) amélioration des services et des conditions de transport (iii) fluidité du transport sur les corridors routiers régionaux.

**CEDEAO/UEMOA:** (i) développement du plaidoyer, visibilité, suivi des plateformes de dialogue de politique et la promotion de la transparence, ii) actualisation des cadres de référence des politiques et réglementations régionales (y compris réglementations à caractère environnemental ou contribuant à la lutte contre le changement climatique et une stratégie pour l'intégration de la dimension genre dans les sous-secteurs du transport) iii) facilité d'études et d'assistance techniques pour la préparation d'opérations de mixage prêt don ou pour d'autres besoins exprimés par les pays iv) le suivi global des activités et préparation des rapports annuels d'activités v) suivi des activités (y compris compilation des indicateurs de suivi) et comités de pilotage.

Les responsabilités en matière d'audit, évaluation, communication et visibilité sont décrites aux sections 5.9, 5.10 et 5.11.

### **4.3 Logique d'intervention**

Le programme se concentre sur un nombre limité d'interventions ayant un impact optimum sur les résultats escomptés tels qu'exposés en section 4.1. Afin de s'assurer de l'appropriation par les États et une bonne absorption, des enveloppes différenciées ont été accordées en fonction des besoins des pays et de leur capacité de mise en œuvre.

Le projet régional appuiera les initiatives et les réformes qui concourront à la baisse des prix du transport routier, dans le respect de l'équilibre financier des entreprises à jour de leurs obligations réglementaires sociales, fiscales, environnementales et liées au code de la route et tous autres cadres réglementaires applicables aux métiers du transport et de la logistique. L'amélioration de l'état des corridors routiers, l'augmentation du nombre de rotations par la réduction du temps de parcours global et l'amélioration des taux de remplissage par le

développement du cabotage au niveau régional et la versatilité des destinations portuaires sont les principaux outils de la baisse des prix du transport routier ciblés par ce projet.

La faisabilité des actions et leurs effets dépendront du contexte qui prévaudra dans la sous-région et dans chacun des pays concernés. Il s'agit principalement de la stabilité des institutions au niveau national, du maintien ou de l'amélioration du niveau sécuritaire et de l'absence de crise financière ou économique qui pourraient affecter les taux de croissance et les équilibres budgétaires des pays.

Bien que les impacts de ce programme sur le changement climatique, les secteurs sociaux et les questions liées au genre soient indirects, ces aspects sont intégrés dans la définition de leurs activités.

## **5 MISE EN ŒUVRE**

### **5.1 Convention de financement**

Pour mettre en œuvre la présente action, il est envisagé de conclure des conventions de financement respectivement avec les pays et institutions suivants: Bénin, Burkina Faso, Cap-Vert, Côte d'Ivoire, Ghana, Guinée, Guinée-Bissau, Liberia, Mali, Mauritanie, Niger, Nigeria, Sénégal, Sierra Leone, Togo; et les organisations régionales CEDEAO et UEMOA, tel que prévu à l'article 17 de l'annexe IV de l'accord de partenariat ACP-UE.

Pour mettre en œuvre la présente action, il n'est pas envisagé de conclure une convention de financement avec la Gambie.

### **5.2 Période indicative de mise en œuvre**

La période indicative de mise en œuvre opérationnelle de la présente action, au cours de laquelle les activités décrites à la section 4.2 seront menées et les contrats et accords correspondants seront mis en œuvre, est de **60 mois** à compter de la date d'entrée en vigueur de la convention de financement.

La prolongation de la période de mise en œuvre peut être approuvée par l'ordonnateur compétent de la Commission, qui modifiera la présente décision et les contrats et accords concernés; les modifications apportées à la présente décision constituent des modifications non substantielles au sens de l'article 9, paragraphe 4 du règlement (UE) n°322/2015.

### **5.3 Mise en œuvre de la composante relative à l'appui budgétaire**

Sans objet.

### **5.4 Modalités de mise en œuvre**

#### **5.4.1 Passation de marché (gestion directe)**

Les passations de marché relatifs aux activités mise en œuvre en Gambie seront gérées en gestion directe par la délégation de Gambie.

Compte tenu du mode de gestion, les fonds alloués à la Gambie devront être engagés avant l'échéance de l'année calendaire suivant l'adoption par la Commission de la présente fiche d'action (règle N+1).

Objet en termes génériques, si possible	Type (travaux, fournitures, services)	Nombre indicatif de contrats	Trimestre indicatif pour le lancement de la procédure
Études spécifiques	Services	3	Trimestre 1, 2018

#### **5.4.2 Gestion indirecte avec les pays partenaires et les organisations régionales**

Une partie de la présente action ayant pour objectif de contribuer à l'émergence d'un système régional de transport routier pérenne, efficace et sûr, facteur de développement, de stabilité et d'intégration régionale peut être mise en œuvre en gestion indirecte avec le/la Bénin, Burkina Faso, Cap-Vert, Côte d'Ivoire, Ghana, Guinée, Guinée-Bissau, Liberia, Mali, Mauritanie, Niger, Nigeria, Sénégal, Sierra Leone, Togo et les organisations régionales (UEMOA, CEDEAO) conformément à l'article 58, paragraphe 1, point c), du règlement (UE, Euratom) n° 966/2012 applicable en vertu de l'article 17 du règlement (UE) 2015/323 conformément aux modalités suivantes:

Les pays partenaires ou l'organisation régionale agissent en tant que pouvoir adjudicateur dans le cadre des procédures de passation de marchés et d'octroi de subventions. La Commission procède à un contrôle ex ante de toutes les procédures de passation de marchés et d'octroi de subventions.

Les paiements sont exécutés par la Commission.

Les coûts de fonctionnement ordinaires découlant de la mise œuvre des activités sont à charge des pays bénéficiaires et ne seront pas financés par le programme.

Conformément à l'article 190, paragraphe 2, point b), du règlement (UE, Euratom) n° 966/2012 et l'article 262, paragraphe 3, du règlement délégué (UE) n° 1268/2012 applicable en vertu de l'article 36 du règlement (UE) 2015/323 et l'article 19 c, paragraphe 1, de l'annexe IV de l'accord de partenariat ACP-UE, les pays partenaires et les organisations régionales appliquent les règles de passation de marchés établies à la deuxième partie, titre IV, chapitre 3, du règlement (UE, Euratom) n° 966/2012. Ces règles, ainsi que les règles applicables aux procédures d'octroi de subventions conformément à l'article 193 du règlement (UE, Euratom) n° 966/2012 applicable en vertu de l'article 17 du règlement (UE) 2015/323, seront fixées dans les conventions de financement conclues avec les pays partenaires et les organisations régionales.

#### **5.5 Champ d'application de l'éligibilité géographique pour les marchés et les subventions**

L'éligibilité géographique au regard du lieu d'établissement pour la participation aux procédures de passation de marchés et d'octroi de subventions et au regard de l'origine des fournitures achetées, telle qu'elle est établie dans l'acte de base et énoncée dans les documents contractuels pertinents, est applicable, sous réserve des dispositions suivantes.

Conformément à l'article 20, paragraphe 6, de l'annexe IV de l'accord de partenariat ACP-UE, et au regard du caractère régional de la présente action, la Commission décide que les personnes physiques ressortissantes de, et les personnes morales établies dans les pays, territoires ou régions suivants, sont éligibles à la participation aux procédures de passation de marchés et d'octroi de subventions: Bénin, Burkina Faso, Cap-Vert, Côte d'Ivoire, Gambie,

Ghana, Guinée, Guinée-Bissau, Libéria, Mali, Mauritanie, Niger, Nigéria, Sénégal, Sierra Leone et Togo. Les fournitures en provenant sont également éligibles.

L'ordonnateur compétent de la Commission peut étendre l'éligibilité géographique conformément à l'article 22, paragraphe 1, point b), de l'annexe IV de l'accord de partenariat ACP-UE.

## 5.6 Budget indicatif

La répartition du budget par pays est fonction des opportunités de renforcement des dynamiques en cours, des possibilités de partager avec les autres pays de la région des bonnes pratiques et de la volonté affichée pendant la mission de prendre une part active et éventuellement préminente dans le dialogue régional de politique pour une thématique donnée.

Il n'est pas attendu de contrepartie nationale ou régionale. Les ressources allouées aux ordonnateurs nationaux et régionaux sont réparties comme suit (en millions EUR):

	<b>Contribution de l'UE (montant en EUR)</b>
<b>5.4.1 – Passation de marchés (gestion directe) - Gambie</b>	<b>500 000</b>
<b>5.4.2 – Gestion indirecte avec les pays partenaires et les organisations internationales</b>	<b>36 900 000</b>
<i>CEDEAO</i>	<i>2 400 000</i>
<i>UEMOA</i>	<i>2 500 000</i>
<i>Benin</i>	<i>1 200 000</i>
<i>Burkina Faso</i>	<i>3 500 000</i>
<i>Cap-Vert</i>	<i>500 000</i>
<i>Côte d'Ivoire</i>	<i>4 000 000</i>
<i>Ghana</i>	<i>2 200 000</i>
<i>Guinée</i>	<i>2 400 000</i>
<i>Guinée Bissau</i>	<i>600 000</i>
<i>Libéria</i>	<i>1 100 000</i>
<i>Mali</i>	<i>2 700 000</i>
<i>Mauritanie</i>	<i>1 900 000</i>
<i>Niger</i>	<i>1 800 000</i>
<i>Nigeria</i>	<i>2 000 000</i>
<i>Sénégal</i>	<i>3 900 000</i>
<i>Sierra Leone</i>	<i>1 600 000</i>
<i>Togo</i>	<i>2 600 000</i>

<b>5.9 – Évaluation,</b>	<b>400 000</b>
<b>5.10 – Audit</b>	les enveloppes consacrées aux postes audit, visibilité et communication sont comprises dans les enveloppes attribuées aux pays et organisations régionales
<b>5.11 – Communication et visibilité</b>	les enveloppes consacrées aux postes audit, visibilité et communication sont comprises dans les enveloppes attribuées aux pays et organisations régionales
<b>Provision pour imprévus</b>	<b>200 000</b>
<b>Totaux</b>	<b>38 000 000</b>

### **5.7 Structure organisationnelle et responsabilités**

Afin d'optimiser l'appropriation par les pays et leur permettre de mettre en œuvre les réformes qui leur sont propres, le principe de subsidiarité s'applique autant que faire se peut à ce programme. Les ordonnateurs nationaux du FED (Bénin, Burkina Faso, Cap-Vert, Côte d'Ivoire, Ghana, Guinée, Guinée-Bissau, Liberia, Mali, Mauritanie, Niger, Nigeria, Sénégal, Sierra Leone, Togo) seront donc en charge de la mise en œuvre des activités. En Gambie, les activités seront mise en œuvre par la délégation de l'UE en collaboration étroite avec l'administration nationale.

Les enveloppes confiées aux ordonnateurs régionaux (UEMOA et ECOWAS) couvriront les activités ayant un caractère régional ainsi que, de manière alternative ou partagée, les coûts d'organisations des comités de pilotages.

Chaque pays et les deux organisations régionales assurent de manière individuelle la responsabilité de la mise en œuvre de ses activités ainsi que du suivi des résultats et de la production des rapports tels que décrit en section 5.8. Les ordonnateurs régionaux sont en charge du suivi global des activités et de leurs résultats.

Un comité de pilotage restreint sera composé de l'UEMOA, la CEDEAO et des délégations de l'UE au Burkina Faso et au Nigeria. Une assistance technique ponctuelle pourra être recrutée pour assister à l'organisation des comités de pilotage y compris la préparation des rapports d'activité annuelle, la compilation des résultats obtenus par les pays et le suivi des indicateurs.

### **5.8 Suivi des résultats et rapports**

Le suivi technique et financier courant de la mise en œuvre de la présente action est un processus continu et fait partie intégrante des responsabilités du partenaire de mise en œuvre. À cette fin, le partenaire de mise en œuvre doit établir un système de suivi interne, technique et financier permanent pour l'action et élaborer régulièrement des rapports d'avancement (au moins une fois par an) et des rapports finaux. Chaque rapport rendra compte avec précision de la mise en œuvre de l'action, des difficultés rencontrées, des changements mis en place, ainsi que des résultats obtenus (réalisations et effets directs), mesurés par rapport aux indicateurs correspondants, en utilisant comme référence la matrice du cadre logique. Le rapport sera

présenté de manière à permettre le suivi des moyens envisagés et employés et des modalités budgétaires de l'action. Le rapport final, narratif et financier, couvrira toute la période de mise en œuvre de l'action.

Pour le suivi des indicateurs, les deux ordonnateurs régionaux s'accorderont pour recruter un AT pour l'élaboration finale du cadre logique et de ses indicateurs ainsi qu'une méthodologie de collecte de données pour le suivi des indicateurs. Cette méthodologie sera communiquée aux États pour la collecte des données. En début de programme, chaque pays identifiera parmi les indicateurs globaux ceux qui s'appliquent à son intervention. Il établira son point de départ et ses cibles. Il assurera le suivi de ses propres résultats qu'il communiquera aux ordonnateurs régionaux en vue de les compiler au niveau régional.

La Commission peut effectuer d'autres visites de suivi du projet, par l'intermédiaire de son propre personnel et de consultants indépendants directement recrutés par la Commission pour réaliser des contrôles de suivi indépendants (ou recrutés par l'agent compétent engagé par la Commission pour mettre en œuvre ces contrôles).

## **5.9 Évaluation**

Eu égard à la nature de l'action, il sera procédé à des évaluations à mi-parcours et finale de la présente action ou ses composantes par l'intermédiaire de consultants indépendants.

L'évaluation à mi-parcours sera réalisée à des fins d'apprentissage, en particulier par rapport à l'intention de lancer une seconde phase de l'action.

L'évaluation finale sera réalisée à des fins de responsabilisation et d'apprentissage à divers niveaux (y compris la révision des politiques), en tenant compte en particulier du fait que le programme régional est conçu comme la fin d'un long cycle sur plusieurs FED d'appui aux infrastructures de transports dans la région.

Les rapports d'évaluation seront communiqués aux organisations régionales, aux pays partenaires et aux autres parties prenantes clés. Le partenaire de mise en œuvre et la Commission analyseront les conclusions et les recommandations des évaluations et décideront d'un commun accord, le cas échéant en accord avec le pays partenaire, des actions de suivi à mener et de toute adaptation nécessaire et notamment, s'il y a lieu, de la réorientation du projet.

À titre indicatif, il sera conclu un marché de services d'évaluation au titre d'un contrat-cadre couvrant l'évaluation mi-parcours et finale en n+1.

La délégation de l'UE au Burkina Faso est chef de file en ce qui concerne le processus d'évaluation.

## **5.10 Audit**

Sans préjudice des obligations applicables aux marchés conclus pour la mise en œuvre de la présente action, la Commission peut, sur la base d'une évaluation des risques, commander des audits indépendants ou des missions de vérification des dépenses pour un ou plusieurs contrats ou conventions.

À titre indicatif, il sera conclu des marchés de services d'audit, au titre d'un contrat-cadre, en D+3.

Les budgets relatifs aux audits sont inclus dans les enveloppes attribuées aux pays et aux organisations régionales et sont gérés en gestion centralisée par les délégations responsables de ces enveloppes.

### **5.11 Communication et visibilité**

La communication et la visibilité de l'UE constituent des obligations légales pour toutes les actions extérieures financées par l'UE.

Pour la présente action, il y a lieu de prévoir des mesures de communication et de visibilité qui seront établies, au début de la mise en œuvre, sur la base d'un plan d'action spécifique dans ce domaine et financées sur le budget indiqué à la section 5.6 ci-dessus.

Chaque pays bénéficiaire prendra en charge les actions de communication et de visibilité sur l'enveloppe financière qui lui est attribuée. Les organisations régionales assureront la communication et visibilité au niveau régional.

En ce qui concerne les obligations légales en matière de communication et de visibilité, les mesures seront mises en œuvre par la Commission, le pays partenaire, les contractants, les bénéficiaires de subvention et/ou les entités en charge. Des obligations contractuelles adaptées seront respectivement prévues dans la convention de financement, les marchés, les contrats de subvention et les conventions de délégation.

Le plan de communication et de visibilité de l'action ainsi que les obligations contractuelles adaptées seront établis sur la base du manuel de communication et de visibilité pour les actions extérieures de l'Union européenne.

## **6 CONDITIONS PREALABLES**

Sans Objet.

## APPENDICE I – MATRICE INDICATIVE DU CADRE LOGIQUE

	Chaîne des résultats	Indicateurs	Valeurs de référence (y compris année de référence)	Cibles (y compris année de référence)	Sources et moyens de vérification	Hypothèses
<b>Objectif global: impact</b>	1.-Amélioration de la pérennité et sécurité du système régional de transport routier	1-volume des import-export	1-A déterminer au démarrage du projet	1- A déterminer au démarrage du projet	1-Statistiques douanières et portuaires	
<b>Objectif(s) spécifique(s): Effet(s) direct(s)</b>	1- Renforcement des capacités institutionnelles et règlementaires ainsi que des capacités de gestion des administrations et des agences sous tutelle, améliorer la sensibilisation aux questions liées au genre;; 2-Facilitation administrative et technique des transports en place ; 3- Amélioration de l'entretien du réseau régional et de sa pérennité par la lutte contre les surcharges	1.1-% du linéaire des corridors régionaux en bon état (IRI <4)  1.2-% des gros porteurs en surcharge (au sens UEMOA/CEDEAO)  1.3-% du fret inter-États transportés par des gros porteurs de moins de 10 ans	1.1-A déterminer au démarrage du projet  1.2-80% (2015)  1.3-A déterminer au démarrage du projet	1.1-+10% (2023)  1.2-30% (2023)  1.3-+30% (2023)	1.1-Rapports annuels des banques de données routières (BDR) nationales 1.2-Rapports des Ministères et concessionnaires 1.3-Rapports des syndicats	Restauration de l'autorité de l'État ; institutionnalisation du dialogue avec les représentants des métiers de la chaîne logistique ; maintien des équilibres macroéconomiques ; renforcement de l'autorité des organisations régionales
<b>Produits</b>	P1,1- - Les règlements actés par les États au sein des organisations régionales sont mis en œuvre de manière harmonisée et synchronisée	1.1.1-Pourcentage des pays mettant en œuvre les directives 14 et 11 de l'UEMOA  1.1.2-Degré de respect des échéances avalisées au niveau régional	1.1.1-8/16 (2015)  1.1.2--2/16 (2015)	1.1.1-12/16  1.1.2-6/16	1.1.1-Rapports des Ministères 1.1.2-Rapports des Ministères	Renforcement du dialogue régional et bilatéral ; amélioration de la concurrence entre concessionnaires des stations ; réaffirmation de la volonté politique

P1,2- - Les plateformes de dialogue de politique et la promotion de la transparence ont été promues par les organisations régionales	1.2.1-Nombre et nature des accords ayant résulté des événements organisés par les organisations régionales par rapport à R3 et R4	1.2.1- À déterminer au démarrage du projet	1.2.1- À déterminer au démarrage du projet	1.2.1-Rapports des événements (OR)	des États-membres. Transparence des arbitrages sur la programmation ; maintien ou amélioration des équilibres budgétaires.
P1,3 -Les cadres de référence des politiques et réglementations régionales sont à jour	1.3.1-Nbre de quotas bilatéraux de répartition du fret inter-États 1.3.2-Nbre de ports où un tour de rôle est organisé par un syndicat 1.3.3-Mise en place de la co-responsabilisation des chargeurs	1.3.1-10 (à vérifier au démarrage du projet) 1.3.2-5 (à vérifier au démarrage du projet) 1.3.3-Inexistante	1.3.1-5 (2020), 1 (2023)  1.3.2-3 (2020), 0 (2023)  1.3.3-2 pays pilote	1.3.1-Rapports des Ministères 1.3.2-Rapports des Ministères 1.3.3-Rapports des Ministères	Prise en compte par les sphères décisionnelles de la demande citoyenne de transparence dans la gestion des affaires publiques. Évolution des gouvernements du libéralisme du laisser-faire à la concurrence régulée.
P2.1 - La gouvernance de l'entretien routier est améliorée et la lutte contre la surcharge renforcée	2.1.1-Suppression des tolérances et des exemptions au niveau des pays 2.1.2-% de la surcharge extrême 2.1.3-Taux de couverture besoins réseau classé	2.1.1-Tolérance 20% Exemption 80% (2015) 2.1.2-10% (2015) 2.1.3-20-30% (2015)	3.1.1-Tolérance 5% / Exemption. 10% 3.1.2-5% (2023) 3.1.3-40-50% (2023)	3.1.1-Rapports des Ministères et concessionnaires 3.1.2-Rapports des fonds routiers 3.1.3-- Rapports des fonds routiers	Apaisement et normalisation du dialogue social entre les syndicats de transporteurs et les États.
P2,2- - La fluidité des services de transport sur des corridors routiers régionaux est améliorée	2.2.1-Nbre de professions de la chaîne logistique disposant d'un cadre réglementaire révisé 2.2.2-Nbre de cursus de formations qualifiantes disponibles 2.2.3-% du parc géré par des artisans-transporteurs	2.2.1-0 (2015)  2.2.2-À déterminer au démarrage du projet 2.2.3-80% (2015)	2.2.1-3  2.2.2-10  2.2.3-50%	2.2.1-Rapports des autorités de régulation et des ministères 2.2.2-Rapports Conseils des chargeurs 2.2.3-Rapport observatoire des transports	

<p>P3,1 - Les initiatives nationales qui ont permis des avancées notoires (à valeur ajoutée régionale) dans l'amélioration de la gestion sectorielle sont mises en valeur et partagées</p>	<p>3.1.1-Nombre de bonnes pratiques mises en commun 3.1.2-Nbre de séminaires régionaux sur les initiatives nationales</p>	<p>3.1.1-0 (2015) 3.1.2-0 (2015)</p>	<p>3.1.1-5 3.1.2--6</p>	<p>3.1.1-Rapports des Ministères 3.1.2- Rapports des Ministères</p>
<p>P3,2 – La couverture des besoins financiers de l'entretien routier, et singulièrement des corridors régionaux a été améliorée</p>	<p>3.2.1-Taux de couverture corridors régionaux</p>	<p>3.2.1-À déterminer au démarrage du projet</p>	<p>3.3.1-40-50% 80%</p>	<p>3.2.1-Rapports des Ministères et des fonds routiers</p>
<p>P3,3 – Le contrôle de la surcharge a été mis en œuvre de manière harmonisée et synchronisée par les États-membres</p>	<p>3.3.1-Diminution des tolérances et d 3.3.2-Diminution des exemptions 3.3.3-% de la surcharge extrême 3.3.4-Degré d'harmonisation des tolérances et des exemptions 3.3.5-Co-responsabilisation des chargeurs</p>	<p>3.3.1-Tolérance 20% (2015) 3.3.2-Exemption 80% (2015) 3.3.3-10% (2015) 3.3.4 Nulle (2015) 3.3.5-Inexistante (2015)</p>	<p>3.3.1-Tolérance 5% 3.3.2-Exemption. 10% 3.3.3-5% 3.3.450% des pays 3.2.5-2 pays</p>	<p>3.3.1-Rapports des Ministères 3.3.2-Rapports des Ministères 3.3.3-Rapports des Ministères 3.3.4-Rapports des Ministères 3.3.5-Rapports des Ministères</p>
<p>P3,4 – La gestion contractuelle de l'entretien routier est moins affectée par les surcoûts, les délais et le respect insuffisant des spécifications techniques</p>	<p>3.4.1-% de contrats d'entretien &gt; 25000€ réceptionnés dans le budget et les délais 3.4.2-% de contrats &gt; 50000€ audités en externe et résultats disponibles au public 3.4.3 Existence d'une programmation routière et taux de réalisation de la programmation</p>	<p>3.4.1-À déterminer au démarrage du projet 3.4.2-0% (2015) 3.4.3 À déterminer au démarrage du projet</p>	<p>3.4.1--+50% 3.4.2-20% (2020), 50% (2023) 3.4. À déterminer au démarrage du projet</p>	<p>3.4.1-Rapports des agences routières et des ministères 3.4.2-Rapports des agences routières et des ministères 3.4.3-Rapports des agences routières et des ministères</p>

	<p>P3.5 – Les marchés de la chaîne logistique sont concurrentiels et tous leurs acteurs sont réglementés, professionnalisés et formés</p>	<p>3.5.1 % de procédure d'appel d'offres ouverts  3.5.2 % de transporteurs régulièrement enregistrés  3.5.3 nombres formations délivrées.</p>	<p>3.5.1 À déterminer au démarrage du projet  3.5.2 À déterminer au démarrage du projet  3.5.3 À déterminer au démarrage du projet</p>	<p>3.5.1 À déterminer au démarrage du projet  3.5.2 À déterminer au démarrage du projet  3.5.3 À déterminer au démarrage du projet</p>	<p>3.5.1 Rapports des agences routières et des ministères  3.5.2 Rapports des ministères et associations des transporteurs  3.5.3 Rapports des ministères</p>	
--	---	---	--	--	---	--

## Appendice II : Budget indicatif par pays

	<b>Contribution UE (EUR)</b>	<b>Autorité Contractante</b>
<b>BENIN</b>	1 200 000	ON BENIN
<b>BURKINA FASO</b>	3 500 000	ON BURKINA FASO
<b>CAP VERT</b>	500 000	ON CAP VERT
<b>COTE D'IVOIRE</b>	4 000 000	ON COTE D'IVOIRE
<b>GAMBIE</b>	500 000	EU Commission (délégation Gambie)
<b>GHANA</b>	2 200 000	ON GHANA
<b>GUINEE</b>	2 400 000	ON GUINEE
<b>GUINEE BISSAU</b>	600 000	ON GUINEE BISSAU
<b>LIBERIA</b>	1 100 000	ON LIBERIA
<b>MALI</b>	2 700 000	ON MALI
<b>MAURITANIE</b>	1 900 000	ON MAURITANIE
<b>NIGER</b>	1 800 000	ON NIGER
<b>NIGERIA</b>	2 000 000	ON NIGERIA
<b>SENEGAL</b>	3 900 000	ON SENEGAL
<b>SIERRA LEONE</b>	1 600 000	ON SIERRA LEONE
<b>TOGO</b>	2 600 000	ON TOGO
<b>CEDEAO</b>	2 400 000	OR CEDEAO
<b>UEMOA</b>	2 500 000	OR UEMOA
<b>TOTAL</b>	<b>38 000 000</b>	

Note: ON : ordonnateur national

OR: ordonnateur régional