



FR

**CETTE ACTION EST FINANCÉE PAR L'UNION EUROPÉENNE**

**ANNEXE**

de la décision de la Commission modifiant la décision de la Commission C(2015)8670 du 9.12.2015 relative à la mesure individuelle en faveur de la République Islamique de Mauritanie à financer sur le 11<sup>e</sup> Fonds européen de développement

**Document d'action concernant le «Programme d'appui à la mise en œuvre du 11<sup>e</sup> Fonds européen de Développement (PAMO 11<sup>e</sup> FED)»**

1. Le point 5 «Montants concernés» du tableau en première page est modifié comme suit:

<b>5. Montants concernés</b>	Montant total estimé: 36 000 000 EUR Montant total de la contribution du FED: 36 000 000 EUR
------------------------------	---

2. Le résumé est complété par le texte suivant:

**RESUME**

L'augmentation de 15 000 000 EUR du plafond financier du programme permettra le bon achèvement des travaux de reconstruction de la route Nouakchott-Rosso:

- 14 500 000 EUR pour le volet travaux (composante n°4),
- 500 000 EUR pour les imprévus.

La reconstruction de la route Nouakchott-Rosso (120 km) est une priorité attendue du partenariat entre l'UE et la Mauritanie. Ce projet vise à promouvoir le commerce et l'intégration régionale, principaux facteurs de croissance et de réduction de la pauvreté, tel que souligné dans le Consensus européen pour le développement.

Ce tronçon routier, financé par le 10<sup>e</sup> FED et le 11<sup>e</sup> FED, s'inscrit dans le cadre stratégique des efforts engagés par la Mauritanie pour assurer son désenclavement interne et externe, il est un maillon essentiel des axes transafricains Tanger - Lagos et Alger - Nouakchott - Dakar. La vocation régionale et internationale de cette route est consolidée par le projet de construction d'un pont sur le fleuve Sénégal à Rosso qui constitue une extension de la route (financé en *blending* par la Banque africaine de développement (BAD), la Banque européenne d'investissement (BEI), le Sénégal, la Mauritanie et l'Union européenne). La restauration de cet axe participera au désenclavement de la zone de production agricole située le long du fleuve Sénégal tout en reliant, par le sud, les axes du « triangle de la pauvreté »<sup>1</sup> à la capitale mauritanienne. Considérant les différentes crises auxquelles le pays est confronté en terme de sécurité, de stabilité, de sécurité alimentaire, sanitaire et économique, en partie liées au COVID-19, et aux défis liés au changement climatique, il est urgent de terminer les travaux

<sup>1</sup> Gorgol, Assaba, Guidimakha.

afin d'accélérer l'intégration régionale de la Mauritanie. Par ailleurs, ce projet assurera une bonne visibilité de l'Union européenne.

Aujourd'hui, ce projet fait face à des défis techniques et financiers qui n'étaient pas prévisibles au moment de la signature de la convention de financement :

i) **L'impact environnemental.** Le rendement actuel des carrières de matériel coquillé situées à proximité de la route en construction est très en dessous de ce qui a été annoncé par les études réalisées en 2012 : (i) l'épaisseur des couches de coquillés utiles est inférieure aux estimations, ayant pour conséquence que les surfaces à exploiter devraient se multiplier, avec un impact environnemental beaucoup trop lourd (ii) les carrières ont été exploitées pour d'autres chantiers (notamment pour l'aéroport et des voiries de Nouakchott). Par conséquent, l'exploitation des carrières de matériel coquillé pour la construction de la route détruirait 620 hectares de pâturages (soit autant de terrains de football). Bien que l'entreprise ait l'obligation de remettre en état ces carrières, il faudrait des décennies pour revégétaliser la zone dans le contexte aride de la Mauritanie. La lutte contre le changement climatique et la dégradation de l'environnement est la mission phare de notre génération comme souligné dans le pacte vert, priorité de la Commission européenne. **Il convient par conséquent de rectifier les travaux en cours avec des solutions techniques** adaptées notamment le remplacement de matériel coquillé par l'utilisation de cailloux, dont les carrières sont plus éloignées. Ces solutions techniques nécessitent de nouveaux moyens financiers de l'ordre de 8 000 000 EUR ;

ii) **La forte hausse des indices des prix des intrants** (bitume, ciment, acier, fonctionnement des machines) alors que les indices de référence ont été déterminés à une période où le cours des matières premières était au plus bas (en octobre 2016). L'impact financiers est estimé à 9 000 000 EUR.

Ces difficultés entraînent un retard important dans la livraison de l'ouvrage, avec un impact lourd sur l'économie nationale en raison de la contrainte sur le transport des biens et des personnes entre la Mauritanie et ses voisins.

L'enveloppe complémentaire de 15 000 000 EUR provenant des réserves du FED allouée à ce projet permet de prendre en charge une part importante des surcoûts nécessaires à la bonne réalisation de cette infrastructure, pour les travaux comme pour la mission de contrôle.

Le Gouvernement mauritanien s'est engagé à couvrir le reliquat de financement par le budget national au-delà de ce montant complémentaire.

Cette action sera mise en œuvre dans un contexte COVID-19 et adaptée si nécessaire pour atteindre son objectif.

## 1. CONTEXTE

*Cette partie demeure inchangée.*

## 2. RISQUES ET HYPOTHESES

*Cette partie demeure inchangée.*

### **3. ENSEIGNEMENTS TIRES, COMPLEMENTARITE ET QUESTIONS TRANSVERSALES**

#### **3.1 Enseignements tirés**

##### **3.1.1 Pour l'appui à l'ON et la FCT**

*Cette partie demeure inchangée.*

##### **3.1.2. Pour l'appui à la gestion des finances publiques**

*Cette partie demeure inchangée.*

##### **3.1.3. Pour les travaux de réhabilitation de la route Nouakchott Rosso**

3. Cette partie est complétée par le texte suivant:

d) Sur les ressources du programme indicatif national du 11<sup>e</sup> Fonds européen de Développement: le financement nécessaire au bon achèvement des travaux sur la totalité du linéaire du tronçon de 120 km, y compris les charges liées au contrôle et à la surveillance des travaux.

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

*Cette partie demeure inchangée.*

#### **3.3 Questions transversales**

*Cette partie demeure inchangée.*

### **4. DESCRIPTION DE L'ACTION**

*Cette partie demeure inchangée.*

### **5. MISE EN ŒUVRE**

#### **5.1 Convention de financement**

*Cette partie demeure inchangée.*

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

*Cette partie demeure inchangée.*

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

*Cette partie demeure inchangée.*

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

*Cette partie demeure inchangée.*

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

*Cette partie demeure inchangée.*

## 5.6 Budget indicatif

4. Le tableau du budget indicatif est remplacé par le tableau suivant:

Libellé	Contribution de l'UE (en EUR)
<b>5.4.1. Gestion indirecte avec un État membre</b>	
Composante 3: Appui à la gestion des finances publiques (convention de délégation) avec Expertise France	4 000 000
<b>5.4.2. Gestion indirecte avec pays partenaire</b>	
Composante 1: Appui à l'ordonnateur national	5 300 000
Appui au fonctionnement cellule FED (devis-programme)	(3 700 000)
Assistance technique (contrats de service)	(1 600 000)
Composante 2: Facilité de coopération technique (études, assistance technique, conférences, séminaires, ateliers) (contrats de service, fournitures)	3 900 000
Composante 4: Appui à la finalisation des travaux de réhabilitation de la route Nouakchott-Rosso (marché de travaux)	21 500 000
<b>5.8. Évaluation - 5.10. Audit</b> (contrat de service ou devis-programme)	250 000
<b>5.11. Communication et visibilité</b> (contrats de service, fournitures ou devis-programme)	250 000
Imprévus	800 000
<b>TOTAL</b>	<b>36 000 000</b>

## 5.7 Structure organisationnelle et responsabilités

Cette partie demeure inchangée.

## 5.8 Suivi des résultats et rapports

Cette partie demeure inchangée.

## 5.9 Évaluation

Cette partie demeure inchangée.

## 5.10 Audit

Cette partie demeure inchangée.

## 5.11 Communication et visibilité

Cette partie demeure inchangée.

## APPENDICE – MATRICE INDICATIVE DU CADRE LOGIQUE

Cette partie demeure inchangée.