



FR

Cette action est financée par l'Union européenne

ANNEXE 1

de la décision de la Commission relative au programme d'action annuel 2017
en faveur de la République du Congo à financer sur le 11^e Fonds européen de développement

Document relatif à l'action « Contribution à la Facilité d'investissement pour l'Afrique (AfIF) en faveur du programme d'extension et de mise à niveau environnementale des infrastructures du Port autonome de Pointe-Noire »

1. Intitulé/acte de base/numéro CRIS	Contribution à la Facilité d'investissement pour l'Afrique (AfIF) pour le Programme d'extension et de mise à niveau environnementale des infrastructures du Port autonome de Pointe-Noire Numéro CRIS: CG/FED/040-630 financé par le 11 ^e Fonds européen de développement (FED)	
2. Zone bénéficiaire de l'action/ localisation	République du Congo L'action sera menée à Pointe-Noire et sur le littoral maritime	
3. Document de programmation	Programme indicatif national 2014-2020 – 11 ^e FED	
4. Secteur de concentration/domaine thématique	Premier et/ou deuxième secteur de concentration: Gouvernance économique et commerciale et/ou développement local	Aide publique au développement ¹ : OUI
5. Montants concernés	Coût total estimé: 129 000 000 EUR Montant total de la contribution du FED: 30 000 000 EUR La présente action est cofinancée par les entités et à concurrence des montants indiqués de façon indicative dans le budget présenté en annexe de la présente fiche d'action.	
6. Modalité(s) d'aide et modalité(s) de mise en œuvre	Contribution à la Facilité d'investissement pour l'Afrique (AfIF) pour une gestion indirecte avec un partenaire financier éligible. La présente action relative à ce mécanisme régional de financement mixte sera mise en œuvre en gestion indirecte par les entités indiquées dans les décisions de financement complémentaires qui seront adoptées à la fin de la procédure d'attribution des mécanismes régionaux de financement mixte.	

¹ L'aide publique au développement « doit avoir pour but essentiel de favoriser le développement économique et l'amélioration du niveau de vie des pays en développement ».

7. a) Code(s) CAD	230: Transport			
7. b) Principal canal de distribution	Institutions financières chef de file (“ <i>Lead Financial Institutions</i> ”)			
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"/>	X	<input type="checkbox"/>
	Aide à l’environnement	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	X
	Égalité entre hommes et femmes (y compris le rôle des femmes dans le développement)	<input type="checkbox"/>	X	<input type="checkbox"/>
	Développement du commerce	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	X
	Santé génésique, de la mère, du nouveau-né et de l’enfant	X	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Marqueurs de Rio	Non ciblé	Objectif important	Objectif principal
	Diversité biologique	<input type="checkbox"/>	X	<input type="checkbox"/>
	Lutte contre la désertification	X	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Atténuation du changement climatique	X	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Adaptation au changement climatique	X	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	9. Programmes phares thématiques «Biens publics mondiaux et défis qui les accompagnent»	Sans objet		
10. Objectifs de développement durable (ODD)	<p>ODD principal:</p> <ul style="list-style-type: none"> • ODD 9 - Industrie, innovation et infrastructure <p>ODD secondaires:</p> <ul style="list-style-type: none"> • ODD 8- Travail décent et croissance économique; • ODD 14- Vie aquatique 			

RÉSUMÉ

Le présent document d'action propose un transfert du programme indicatif national (PIN) du 11^e FED pour la République du Congo à la Facilité d'investissement pour l'Afrique (AfIF).

La dite contribution permettra de financer en partie le programme de réaménagement/extension des infrastructures et de mise à niveau environnementale du Port autonome de Pointe-Noire (PAPN) afin de répondre (i) au problème de congestion et donc de compétitivité du port commercial de Pointe-Noire, (ii) au problème de mauvaises conditions d'exercice de l'activité de pêche industrielle, et (iii) au risque de surexploitation du stock halieutique.

Cette action permettrait:

- au PAPN de répondre à la croissance du trafic du port en améliorant ses infrastructures d'accueil et sa compétitivité;
- de garantir une gestion environnementale du PAPN conforme aux standards internationaux;
- de mettre à disposition du Congo des infrastructures de pêche industrielle et artisanale performantes et d'accompagner la mise en œuvre d'une gestion durable de la ressource halieutique du pays, base de l'alimentation des populations du Congo.

Au niveau régional, le PAPN offre le tirant d'eau le plus important d'Afrique centrale. Grâce à la réhabilitation du terminal à conteneurs, l'activité de transbordement vers les ports sous-régionaux représente aujourd'hui 70% du total du trafic. Le PAPN facilite l'intégration au trafic international de pays enclavés et renforce plusieurs corridors de transport multimodaux (corridors Pointe-Noire-Kinshasa ou Pointe-Noire-Brazzaville-Bangui). Cette action répond aussi à plusieurs objectifs du domaine prioritaire 2 du programme indicatif régional (PIR) (intégration économique et commerciale) et notamment à l'appui à l'opérationnalisation des infrastructures régionales de qualité.

1 CONTEXTE

1.1 Contexte sectoriel/national/régional, Domaine thématique

Le Port autonome de Pointe-Noire (PAPN), unique débouché maritime du Congo, a une importance capitale pour le développement économique du pays. Par ailleurs, le PAPN a depuis plusieurs années cherché non seulement à servir au mieux le marché intérieur, mais aussi à se positionner comme porte d'entrée naturelle de la région centrale de l'Afrique (qui lui permettrait de desservir un hinterland potentiel estimé entre 50 et 130 millions d'habitants à moyen et long terme). À ce titre, il s'est ainsi doté d'un plan directeur dès 2005.

Le plan d'investissements prioritaires qui a découlé de ce plan directeur a ainsi permis au PAPN d'améliorer sensiblement sa capacité d'accueil des marchandises conteneurisées.

Suite à ces investissements, le trafic du PAPN a en effet fortement augmenté, passant de 5,7 Mt en 2010 à 8,5 Mt en 2014 (+35%). Parallèlement à ces investissements, des mesures d'accompagnement ont été financées sur subvention de l'*EU-Africa Infrastructure Trust Fund* (EU-AITF) afin d'améliorer sa gestion financière et environnementale et ses procédures portuaires.

Toutefois, les investissements prévus dans le plan d'urgence de 2005 pour les activités vrac et conventionnel n'ont pas été réalisés en parallèle. De ce fait, l'attribution de la majorité des postes à quai disponibles au concessionnaire du terminal à conteneurs a engendré une congestion importante, ce qui entraîne de fortes attentes en rade pour les navires.

Dans ce contexte, le PAPN a mis à jour son plan directeur en 2015. Ce nouveau plan directeur a débouché sur la définition d'un plan d'investissements, dont la première phase (phase d'urgence) comprend la réhabilitation de certains quais et la construction de nouveaux quais. Cette première phase est indispensable à court terme pour mettre à disposition de nouveaux postes à quais pour le trafic vrac et conventionnel et ainsi permettre au port d'avoir des conditions normales d'exploitation et de préserver son attractivité. Ce plan directeur a par ailleurs préconisé la délocalisation du port de pêche afin de limiter les risques liés à la cohabitation actuelle avec les activités purement portuaires. Il existe également un risque majeur de surexploitation de la ressource halieutique (et donc de sécurité alimentaire) si rien n'est mis en œuvre. La filière halieutique congolaise est extrêmement fragilisée.

Afin de limiter les impacts environnementaux de ce nouveau plan d'investissements, de permettre au PAPN de se conformer à des standards internationaux et d'améliorer la facilitation du passage portuaire, le travail d'assistance au PAPN, qui avait été initié dans ces domaines lors d'un précédent projet, doit être prolongé.

1.1.1 Évaluation de la politique publique et cadre stratégique de l'Union européenne (UE)

Ce projet répond aux objectifs stratégiques du programme indicatif national 2014-2020 du 11^e FED de l'UE en République du Congo, à savoir, contribuer à la diversification de l'économie et à la création d'emplois à travers une meilleure gouvernance économique, la promotion du secteur privé et le développement des activités commerciales et contribuer au développement local.

En tant que port desservant la sous-région, il répond aussi à plusieurs objectifs du domaine prioritaire 2 du PIR (intégration économique et commerciale) de l'Afrique centrale, et notamment (i) à l'appui à l'opérationnalisation des infrastructures régionales de qualité, (ii) à l'appui à l'amélioration du climat des affaires (via la baisse des temps d'attente en rade et l'amélioration de l'efficacité des procédures portuaires).

En outre, dans la mesure où beaucoup de navires opèrent dans les eaux de la sous-région, le projet contribue au domaine prioritaire 3 du PIR relatif à la gestion durable des ressources naturelles et de la biodiversité (cf. (i) 3.1.1: appui à la gouvernance des ressources naturelles par les structures nationales en charge et (ii) 3.1.2: appui à la lutte contre l'exploitation illégale des ressources naturelles).

1.1.2 Analyse des parties prenantes

Le Port autonome de Pointe-Noire (PAPN) est un établissement public à caractère industriel et commercial, doté de la personnalité civile et de l'autonomie financière de gestion. Il est placé sous la tutelle du ministère des transports et a pour mission principale de gérer, dans la limite de sa circonscription territoriale, l'ensemble du domaine portuaire et d'exploiter, dans les meilleures conditions de sécurité et d'accessibilité, les routes et les activités portuaires et maritimes.

Le PAPN a démontré sa capacité de maître d'ouvrage d'investissements importants (quais à conteneurs) lors d'un précédent projet. Cependant, les aspects environnementaux (gestion des pollutions, QHSE (*quality-health-safety-environment*), gestion des déchets (le Congo est signataire de la convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires-MARPOL)), les aspects d'appui à l'activité pêche et à l'amélioration des procédures portuaires sont nouveaux et sont devenus prioritaires.

La direction générale de la pêche (DG Pêche) au sein du ministère de l'agriculture, de l'élevage et de la pêche est l'entité chargée du pilotage et de la gestion du secteur halieutique, ainsi que des activités de contrôle.

Bien que l'administration congolaise dispose avec le PAPN d'un seul lieu de débarquement de la pêche industrielle offrant une certaine facilité pour exercer ces différentes fonctions en concentrant en un seul point les différents efforts de contrôle, à ce jour, ces fonctions ne sont pas exercées de manière satisfaisante. L'enregistrement des captures n'est pas organisé de manière performante, les missions de contrôle prévues par la réglementation nationale ne sont pas mises en œuvre.

La DG Pêche manque pour ce faire à la fois d'équipements et de capacité (notamment en matière de suivi statistique et scientifique).

La direction générale des grands travaux (DGGT) intervient dans le projet via le financement des opérations de dragage et d'une partie des quais à réaliser.

1.1.3 Domaines d'appui prioritaires/analyse des problèmes

Du fait de la congestion importante du port, il existe de fortes attentes en rade pour les navires et cela nuit fortement à la compétitivité du port.

Le PAPN a mis à jour son plan directeur et défini un plan d'investissements, dont la première phase (phase d'urgence), est indispensable à court terme. Cela suppose la réaffectation de certains quais et la construction de nouveaux quais.

Le plan directeur préconise aussi la délocalisation du port de pêche afin de limiter les risques liés à la cohabitation avec les activités portuaires. En effet, l'augmentation du trafic au sein du port ne permet plus à l'activité de pêche industrielle d'être pratiquée dans des conditions d'hygiène et de sécurité adaptées. La flotte de pêche industrielle ayant elle-même connu une augmentation rapide, le quai de batelage dédié aux armateurs de pêche n'est plus suffisant.

En outre, les mesures de suivi-contrôle-surveillance (SCS) ne sont pas assurées de manière satisfaisante sur le quai de pêche du PAPN, et un risque majeur de surexploitation de la ressource halieutique (et donc de sécurité alimentaire) a été identifié. Le dispositif administratif actuel mis en place par l'administration chargée des pêches du Congo n'est pas en mesure d'assurer le suivi des recommandations du Comité des pêches de l'Organisation des Nations unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO) pour l'Atlantique Centre-Est (COPACE) d'une stricte maîtrise de l'effort de pêche, pas plus que ses obligations découlant des diverses conventions dont le Congo est signataire.

Cette situation conduit à considérer que la filière halieutique congolaise est extrêmement fragilisée. La délocalisation du port de pêche doit donc s'accompagner de mesures permettant au Congo de retrouver un mode d'exploitation durable de la ressource halieutique.

Par ailleurs, afin de limiter les impacts environnementaux de ce nouveau plan d'investissements et de permettre au PAPN de se conformer à des standards internationaux, le travail d'assistance au PAPN qui avait été initié dans ce domaine lors du précédent projet doit être prolongé. Le PAPN ne dispose d'aucun moyen réellement efficace de lutte contre la pollution (notamment par les hydrocarbures) de l'environnement portuaire, ainsi que la gestion des rejets de tout genre générés par l'activité portuaire et les navires. La mise à niveau du PAPN aux standards internationaux nécessite l'achat d'équipements et la mise en place d'infrastructures adaptées telles que préconisées dans les différents plans gestion.

Enfin, malgré un certain nombre d'améliorations menées ces dernières années par le PAPN en matière de facilitation du passage portuaire, le PAPN souffre encore de délais de passage de la marchandise importants qui nuisent à la compétitivité du port.

1.2 Autres domaines d'évaluation

S.O.

2 RISQUES ET HYPOTHÈSES

Risques	Niveau de risque	Mesures d'atténuation
Le contexte politique tendu en raison de la situation budgétaire critique du Congo pourrait limiter l'implication et la mobilisation de certaines entités publiques (ministères)	F	Le PAPN a une forte autonomie de gestion et le projet a déjà été validé par les tutelles.
Dégradation continue de l'activité économique au Congo qui entraîne une chute du trafic	F	L'essentiel du trafic du port (70%) est du transbordement régional ce qui limite l'impact sur le PAPN de la crise économique que traverse le Congo.
Manque d'effectif dans le département « Environnement » du PAPN pour mettre en place un système de gestion des déchets efficace	F	Mise en place d'une assistance technique pour mener à bien le projet de mise en place de gestion de déchets Dialogue avec les autorités congolaises pour mettre à disposition les ressources nécessaires
Difficulté à mobiliser les acteurs de la place portuaire pour mettre en place les mesures préconisées de simplification des procédures portuaires (guichet unique)	M	Intérêt très fort du PAPN à l'amélioration des procédures. Le PAPN pourra être le sponsor et porteur des solutions, avec l'aide d'un prestataire externe capable de faire remonter les sujets à haut niveau et faciliter la prise de décision
Risques de pollution liés aux opérations de dragage (cf. incident de 2012)	E	La supervision des opérations de dragage par une entreprise extérieure spécialisée en lutte contre la pollution limitera ce risque.
Difficulté de mobilisation du ministère de l'agriculture et de la pêche pour la mise en œuvre de mesures d'amélioration de l'exploitation et de la gestion de la ressource halieutique congolaise État alarmant des stocks halieutiques intervenant avant l'opérationnalisation du port de pêche	E	Soutien du projet par le secteur privé notamment via le Conseil consultatif portuaire. Communication appropriée à l'Organisation régionale des pêches (ORP) Assistance technique internationale auprès de la DG Pêche Synergies à créer avec le futur programme régional d'appui à la stratégie de sûreté et de sécurité maritimes en Afrique centrale (PASSMAR) Accroissement des missions de supervision conjointes UE et l'Agence française de développement (AFD) Institution d'un moratoire sur la pêche industrielle, pas sur la pêche artisanale, sur la demande de l'ORP et du secteur privé

		congolais soutenue par les bailleurs
Viabilité économique du PAPN	M	<p>Les états financiers du PAPN traduisent une évolution globale favorable depuis 2010, avec à la fois un chiffre d'affaires (82 000 000 en 2015) et une rentabilité en hausse. La marge d'excédent brut d'exploitation (EBE) est comprise entre 45 et 50 % ces cinq dernières années, la marge nette (résultat net/CA) atteint 20,4 % en 2015.</p> <p>La structure financière du PAPN apparaît comme saine et solide, elle présente une trésorerie structurelle largement excédentaire.</p> <p>Le PAPN dispose d'une bonne capacité d'endettement additionnelle pour financer ses projets de développement.</p>
Hypothèses		
<p>Le PAPN a les moyens d'assumer son rôle de maître d'œuvre du projet.</p> <p>Le PAPN a les moyens d'assurer l'exploitation des nouvelles infrastructures ou d'en déléguer l'exploitation dans des conditions économiques acceptables.</p> <p>Les autorités locales et le ministère de l'agriculture (DG Pêche) sont étroitement associés aux phases de mise en œuvre et assument leur rôle régalien. La société civile et les organisations professionnelles sont impliquées dans la mise en œuvre des mesures d'accompagnement.</p> <p>La dynamique instaurée pour la coordination des acteurs impliqués dans les procédures portuaires et douanières se poursuit.</p>		

3 ENSEIGNEMENTS TIRÉS, COMPLÉMENTARITÉ ET QUESTIONS TRANSVERSALES

3.1 Enseignements tirés

Un précédent projet a permis de mettre en évidence la capacité du PAPN à mener, avec succès, des projets d'infrastructures d'envergure. Cependant, si les réalisations techniques furent satisfaisantes, certains aspects associés doivent être améliorés.

Les travaux de dragage (2012 et 2016) se sont soldés par une pollution hydrocarbure dans l'enceinte du port autonome mais aussi sur le littoral. Des travaux de dépollution et de confinement sont toujours en cours actuellement. La prévention de toute nouvelle pollution hydrocarbure, lors des futurs dragages, doit être une priorité de l'action.

La gestion des travaux de réalisation des infrastructures fut performante. Au contraire, la mise en œuvre des mesures d'accompagnement (amélioration des procédures portuaires, etc.), pourtant importantes pour la compétitivité du port, fut enclenchée en fin de projet, ces mesures n'étant pas des priorités du PAPN comme du chef de file.

Dans le cadre de cette nouvelle action, il conviendra d'être tout particulièrement vigilant à ce que le chef de file diligente rapidement l'ensemble des mesures d'accompagnement.

3.2 Complémentarité, synergie et coordination des donateurs

Compte tenu de la participation de l'Agence française de développement (AFD), de la Banque européenne d'investissement (BEI), de l'UE et de la Banque de développement des États de l'Afrique centrale (BDEAC) au précédent plan d'investissements du PAPN (Plan

d'investissements prioritaires en 2011), les principaux donateurs présents en République du Congo ont été rencontrés et sollicités.

3.3 Questions transversales

Gouvernance: Les mesures d'amélioration des procédures portuaires ont pour vocation d'améliorer la gouvernance de la place portuaire. Elles doivent permettre d'identifier les acteurs dont l'action impacte les délais et les coûts du passage portuaire, et de renforcer la communication et la transparence au sein de la communauté portuaire. Par ailleurs, les mesures d'amélioration du mode de gestion de la ressource halieutique doivent permettre d'améliorer la gouvernance du secteur de la pêche industrielle au Congo.

Environnement: En matière environnementale, la contribution permettra au PAPN de se conformer à des standards internationaux, notamment en matière de gestion des rejets de tout genre générés par l'activité portuaire et les navires, mais également durant ses opérations de dragage.

Par ailleurs, elle permettra une gestion plus durable du stock de ressources halieutiques aujourd'hui menacé de surexploitation.

Genre: Les mesures d'accompagnement prévues pour l'amélioration de la gestion de la ressource halieutique intègrent une composante relative à l'organisation de la pêche industrielle et de la pêche artisanale. Compte tenu de l'importance de la population féminine impliquée dans les activités en lien avec la pêche (vente de poisson au détail ou en demi-gros, transformation du poisson), la problématique genre devra être traitée, notamment lors de l'étude de faisabilité de la création d'un centre de pêche artisanale.

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 les cibles des ODD « ODD 9 - Industrie, innovation et infrastructure », mais il favorise aussi les progrès vers l'obtention des Objectifs « 8- Travail décent et croissance économique » et « 14- Vie aquatique ». Cela n'implique pas d'engagement de la part de la République du Congo qui bénéficie de ce programme.

L'objectif général de l'action est de contribuer à la réduction de la pauvreté et à l'amélioration des conditions de vie des populations du Congo à travers une amélioration de l'environnement économique et commercial, un accès durable à des infrastructures portuaires performantes et une gestion halieutique pérenne.

Les **objectifs spécifiques** de l'action sont:

- Permettre au PAPN de répondre à la croissance du trafic du port de Pointe-Noire en améliorant ses infrastructures d'accueil et sa compétitivité,
- Garantir une gestion environnementale du PAPN conforme aux standards internationaux,
- Mettre à disposition du Congo des infrastructures de pêche industrielle et artisanale performantes,
- Accompagner la mise en œuvre d'une gestion durable de la ressource halieutique du pays, base de l'alimentation des populations du Congo.

Les résultats attendus de l'action sont:

- Les infrastructures du PAPN sont améliorées,
- La gestion environnementale du PAPN est améliorée,

- Une gestion durable de la ressource halieutique est mise en œuvre,
- Les procédures portuaires sont simplifiées et efficaces.

4.2 Principales activités

Le programme présenté comprend indicativement: (i) des nouvelles infrastructures d'extension (nouveaux quais et dragages); (ii) des infrastructures de gestion de déchets et des mesures d'amélioration du système de gestion environnementale; (iii) des infrastructures et mesures d'accompagnement permettant au Congo de retrouver un mode d'exploitation durable de la ressource halieutique; et (iv) des mesures d'amélioration des procédures portuaires.

Le projet devrait comprendre quatre composantes/activités:

1. Infrastructures portuaires destinées au transport de marchandises,
2. Pêche,
3. Environnement,
4. Amélioration des procédures portuaires.

4.3 Logique d'intervention

Il n'est pas possible, à ce stade de la formulation, de mettre en évidence les indicateurs, leurs valeurs de référence, leurs cibles et leurs sources de vérification. Un cadre logique, comportant ces éléments et les activités détaillées, ainsi qu'un budget détaillé, seront présentés aux prochaines étapes de l'instruction du projet ou à son démarrage.

5 MISE EN ŒUVRE

5.1 Convention de financement

Pour mettre en œuvre la présente action, il n'est pas envisagé de conclure une convention de financement avec le pays partenaire, tel que prévu à l'article 17 de l'annexe IV de l'accord de partenariat ACP-UE.

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 48 mois à partir de la date de la signature de chaque contrat, laquelle doit intervenir au plus tard le 31 décembre de l'année $n + 1$ (l'année n étant l'année au cours de laquelle l'engagement budgétaire/financier global a été adopté).

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) 2015/322.

5.3 Modalités de mise en œuvre

5.3.1 Contribution à la Facilité d'investissement pour l'Afrique (Africa Investment Facility-AfIF)

La présente contribution peut être mise en œuvre en gestion indirecte avec les entités, appelées institutions financières chef de file ("*Lead Financial Institutions*"), et à concurrence de 30 000 000EUR, 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.

Les tâches d'exécution budgétaire confiées consistent à exécuter les marchés, subventions, instruments financiers et paiements. L'agence de l'État membre ou l'organisation internationale investie de ces tâches procède au contrôle et à l'évaluation du projet et en dresse un rapport. Les institutions financières chef de file ne sont pas déterminées de manière

définitive au moment de l'adoption de la présente fiche d'action, mais sont énumérées à titre indicatif en annexe. Une décision de financement complémentaire sera adoptée au titre de l'article 84 paragraphe 3 du règlement (UE, Euratom) n° 966/2012 pour déterminer de manière définitive les institutions financières chef de file.

Certaines entités en charge font actuellement l'objet d'une évaluation ex ante conformément à l'article 61 paragraphe 1 du règlement (UE, Euratom) n° 966/2012 applicable en vertu de l'article 17 du règlement (UE) 2015/323. L'ordonnateur compétent de la Commission considère que, sous réserve de la conformité à l'évaluation ex ante sur la base du règlement (UE, Euratom) n° 1605/2002, elles peuvent être investies de tâches d'exécution budgétaire en gestion indirecte.

5.4 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.

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 en cas d'urgence ou d'indisponibilité de produits et services sur les marchés des pays concernés, ou dans d'autres cas dûment justifiés si l'application des règles d'éligibilité risque de rendre la réalisation de la présente action impossible ou excessivement difficile.

5.5 Budget indicatif

ACTIVITES	CONTRIBUTION UE (EUR)
5.3.1 - Contribution à la Facilité d'investissement pour l'Afrique (AfIF)	30 000 000
TOTAL	30 000 000

La contribution à l'*Africa Investment Facility* comprend les frais devant être versés aux institutions financières, telles que définies dans les dispositions contractuelles de chaque projet spécifique. Si la convention de délégation avec l'institution financière chef de file ("*Lead Financial Institution*") n'est pas signée avant le 31 décembre de l'année n + 1 (l'année n étant l'année au cours de laquelle l'engagement budgétaire/financier global a été adopté), le solde non utilisé de l'engagement doit être dégagé (règle n + 1) et revenir à la source de financement d'origine (PIN de la République du Congo).

5.6 Structure organisationnelle et responsabilités

Les activités seront mises en œuvre en gestion indirecte par les institutions financières chef de file ("*Lead Financial Institutions*").

Un comité de pilotage rassemblant des représentants de l'institution financière chef de file, des représentants de l'UE, de la DG Pêche, du PAPN ainsi que d'autres parties prenantes impliquées dans la mise en œuvre des projets sera établi, et se réunira au moins une fois par an pour assurer un suivi adéquat de toutes les activités des différents projets.

5.7 Suivi des résultats et rapports

Le suivi technique et financier courant de la mise en œuvre des projets individuels financés sous cette action est un processus continu et fait partie intégrante des responsabilités des partenaires de mise en œuvre.

À cette fin, les partenaires de mise en œuvre doivent établir un système de suivi interne, technique et financier permanent pour les projets individuels 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 du projet, des difficultés rencontrées, des changements mis en place, ainsi que des résultats obtenus (réalisations et effets directs), mesurés par rapport aux indicateurs correspondants, définis pour chaque projet individuel sur base du cadre de *reporting* des projets de mixage et du set minimum d'indicateurs définis dans ce cadre.

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

La Commission pourra effectuer d'autres visites de suivi des projets, par l'intermédiaire de son propre personnel ou 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).

5.8 Évaluation

Les évaluations seront mises en œuvre sous la responsabilité des institutions financières chefs de file et seront organisées selon les besoins du projet.

La Commission pourra, si elle l'estime nécessaire, procéder à une évaluation finale d'un ou plusieurs projets mis en œuvre dans le cadre de cette action. Elle informera le partenaire de mise en œuvre au moins un mois avant les dates envisagées pour les missions d'évaluation. Le partenaire de mise en œuvre collaborera de manière efficace et effective avec les experts en charge de l'évaluation, notamment en leur fournissant l'ensemble des informations et documents nécessaires et en leur assurant l'accès aux locaux et activités du projet.

Les rapports d'évaluation seront communiqués au pays partenaire 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.

Le financement de l'évaluation sera couvert par la contribution à la Facilité d'investissement pour l'Afrique.

5.9 Audit

Les audits seront organisés selon les besoins du projet.

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.

Le financement de l'audit sera couvert par la contribution à la Facilité d'investissement pour l'Afrique.

5.10 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 des opérations, sur la base d'un plan d'action spécifique dans ce domaine et financées sur le budget indiqué à la section 5.5 ci-dessus.

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 les éventuelles conventions de financement, les marchés, les contrats de subvention et les conventions de délégation.

Le plan de communication et de visibilité des projets individuels financés sous cette 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.

Le financement de la communication et visibilité sera couvert par la contribution à la Facilité d'investissement pour l'Afrique.

6 CONDITIONS PRÉALABLES

S.O.

APPENDICE: LISTE INDICATIVE DES PROJETS/PLANS DE FINANCEMENT

INTITULÉ DU PROJET	SECTEUR	BÉNÉFI CIAIRE	INSTITUTION FINANCIÈRE CHEF DE FILE	ESTIM. COÛT TOTAL (EUR)	ESTIM. SUBVENTION DU PIN (EUR)	MATU RITÉ
Programme d'extension et de mise à niveau environnement ale des infrastructures du port autonome de Pointe-Noire	Infrastruct ures portuaires	Port de Pointe- Noire, secteur de la pêche	AFD	129 000 000	30 000 000	Haute