**AIDE MEMOIRE**

**REPUBLIQUE ISLAMIQUE DE MAURITANIE**

**Mission de Supervision du
Projet d’Assistance Technique et de Renforcement Institutionnel dans le Secteur des Transports (PATRIST – P089672), d’appui à la misse en œuvre du**

**Projet de Corridor Routier (Fonds Catalyseur de Croissance pour l’Afrique – P112131-ACGF–**

**(TF-097182) et à la préparation du Projet de Développement du Port de Nouakchott (P108554)**

1. **INTRODUCTION ET REMECIEMENTS**
2. Une mission de la Banque mondiale s’est rendue à Nouakchott du 25 mai au 1er juin 2012. Cette mission était conduite par Monsieur Ibou Diouf, Spécialiste principal en Transports (chargé de projet) et comprenait, en outre, Mr. Mohamed El Hafedh Hendah (Spécialiste en Passation des marchés), et Mme Maïmouna Touré (Assistante de programme). La mission a bénéficié de l’appui appréciable de Monsieur Moctar Thiam, Représentant Résident de la Banque mondiale en République Islamique de Mauritanie.
3. L’objectif de la mission était de: (i) faire la situation de la mise en œuvre des activités du Projet d’Assistance Technique et de Renforcement Institutionnel dans le Secteur des Transports (PATRIST – P089672) à quatre mois de la date de clôture du projet (30 septembre 2012) et les moyens d’accélérer l’exécution des activités engagées ou restantes qui ont un impact significatif sur l’atteinte des objectifs de développement du projet; (ii) discuter avec le Gouvernement et convenir de la suite à donner à la préparation du Projet de Développement du Port de Nouakchott; et (ii) appuyer le Gouvernement dans la mise en œuvre du Projet de Corridor Routier Nouakchott-Rosso (ACGF – P112131), et en particulier les conditions de démarrage effectif et de décaissement de l’avance de démarrage visé au marché.
4. La Mission a été reçue en audience par Son Excellence Monsieur Yahya Ould Hademine, Ministre de l’Equipement et des Transports (MET) et son Excellence Monsieur Sidi Ould Tah, Ministre des Affaires Economiques et du Développement. La mission a eu des séances de travail avec la Direction des Etudes, de la Programmation et de la Coopération (DEPC), la Direction Générale du Port Autonome de Nouakchott dit Port de l’amitié (PANPA), le Coordonnateur de la Cellule de Coordination des Affaires maritimes (CECAM), la Direction des Infrastructures de Transport (DIT), la Direction Générale des Transports Terrestres et les experts de la section infrastructures de la Délégation de l’Union Européenne en Mauritanie. La mission remercie les autorités mauritaniennes et l’ensemble de ses interlocuteurs pour l’accueil qui lui a été réservé et pour la qualité des discussions qui ont eu lieu.

Le présent aide-mémoire comprend six annexes dont la liste des personnes rencontrées jointe en annexe 1.

1. **CONTEXTE**
2. ***Projet d’Assistance Technique et de Renforcement Institutionnel dans le Secteur des Transports.*** L’objectif principal du projet est d’améliorer la gestion des transports terrestres, maritimes et aériens, à travers une assistance au Gouvernement mauritanien dans la mise en œuvre de réformes institutionnelles, le renforcement de ses capacités de coordination du secteur et la promotion de partenariats public-privé (PPP) dans le développement des infrastructures de transports.
3. Lors de la mission de revue à mi-parcours du projet qui s’est déroulée du 15 au 19 mai 2011 et des missions de supervision partielle de décembre 2011 et février 2012, la mission avait insisté auprès du Gouvernement sur la nécessité d’accélérer la mise en œuvre des activités du PATRIST, notamment en ce qui concerne la passation des marchés, en rapport et en coordination avec les autres agences d’exécution et structures bénéficiaires du projet, et également de renforcer ses activités de coordination avec les autres agences d’exécution et structures bénéficiaires du projet. *La présente mission s’inscrit dans le cadre de l’évaluation de l’exécution du plan d’actions et de la préparation du rapport d’achèvement du projet, au regard de la date de clôture du projet fixée au 30 septembre 2012.*
4. ***Projet de Développement du Port de Nouakchott***. L’objectif principal du projet est d’accompagner le Gouvernement dans la mise en œuvre du programme d’investissement pour l’extension des capacités du Port de Nouakchott afin de lui permettre de faire face aux perspectives de croissance de l’activité portuaire, tout en améliorant les impacts sur l’environnement des constructions antérieures et des aménagements futurs. Le projet consiste en : (i) la construction d’un terminal à conteneurs qui sera développé sur la base d’un partenariat public-privé (PPP) ; (ii) la construction de nouveaux quais perpendiculaires à la côte, dédiés au trafic pétrolier et de vrac ; (iii) la préparation et la mise en œuvre de mesures visant à atténuer l’impact environnemental des constructions portuaires antérieures et des aménagements futurs.
5. Au cours de la mission de l’IDA du 5 au 10 février 2012, l’équipe de l’IDA a pu échanger avec les autorités Mauritaniennes sur l'état d'avancement de la préparation du projet, notamment la mission d'appui-conseil de la Société Financière Internationale (IFC) auprès du Gouvernement, les études d'évaluation du cadre juridique et les impacts sur les options stratégiques de partenariat public-privé, les études techniques de faisabilité du terminal à conteneurs et la finalisation et validation des études environnementales. A cette occasion, la mission avait fait ses recommandations en ce qui concerne le cadre institutionnel du secteur portuaire et en particulier le statut du PANPA, le rôle clé de l’Autorité Portuaire locale comme autorité concédante vis-à-vis des opérateurs privés, la mise en œuvre d’un principe d’exclusivité temporaire pour la manutention des conteneurs au port de Nouakchott et la répartition des coûts d’investissements.
6. ***Projet de corridor routier Nouakchott – Rosso.*** L’objectif de développement du projet consiste à la réduction des barrières physiques au transport routier sur le corridor Nouakchott – Rosso. Le projet prévoit de cofinancer avec le Gouvernement la réhabilitation de la section Bombri – Rosso (50 km) du corridor Nouakchott – Rosso, qui sera élargie à 7 mètres et comprendra des accotements de 1,5 mètre. Le projet finance également des activités de renforcement de capacité des acteurs du secteur des transports pour la supervision des aspects socio-environnementaux du projet, et en ce qui concerne le suivi-évaluation et la gestion de projets. La réhabilitation de la section Nouakchott – Bombri (150 km) selon les mêmes standards est prévue d’être prise en charge sur financement de l’Union Européenne dans le cadre du 10ème FED. Le projet a été approuvé par l’IDA le 29 juin 2010 sous forme de don à hauteur de vingt millions de dollars EU (US$20 millions) provenant du Fonds catalyseur de croissance pour l’Afrique (ACGF). Le projet est entré en vigueur au 30 décembre 2010.
7. La mission de février 2012 a passé en revue l’état d’avancement de la mise en œuvre des activités qui étaient sur le chemin critique[[1]](#footnote-1) pour le démarrage des travaux du corridor routier Nouakchott – Rosso, à savoir : (i) l’état d’avancement de la mise en œuvre du Plan d’Action pour la réinstallation des populations (PAR) pour la route Bombri-Rosso ; (ii) la signature du contrat du bureau de contrôle des travaux sur le corridor Nouakchott – Rosso; et (iii) la confirmation par le Gouvernement du financement des travaux du tronçon Nouakchott – Bombri.
8. **CONCLUSIONS DE LA MISSION ET PROGRES DANS LA MISE EN OEUVRE**
9. **Projet d’Assistance Technique et de Renforcement Institutionnel dans le Secteur des Transports (PATRIST).**
10. La mission a d’emblée confirmé au Gouvernement que la date de clôture du projet est fixée au 30 septembre 2012 et a convenu avec les autorités mauritaniennes de la nécessité d’accélérer la mise en œuvre des activités restantes du projet, en vue d’accroître le taux de décaissement du crédit, dont le niveau actuel de 67.78% est du reste relativement faible à quatre mois de la date de clôture du projet. Toutefois le taux d’engagement est de 78.6%. Si la planification de l’exécution des activités est respecté, le calendrier de décaissement prévisionnel du marché se présente comme suit : (i) 70% en fin juin 2012; 75% en fin août 2012; et 85% en fin septembre 2012. Pendant les quatre mois qui suivent la clôture, correspondant à la période de grâce, la liquidation des dernières acquisitions et activités devrait permettre de faire passer le taux de décaissement à environ 95%.
11. Dans cette perspective, et au regard des disponibilités de ressources non encore engagées, le Gouvernement et la mission ont convenu de la relance de l’appel d’offres pour l’acquisition de véhicules qui avait été suspendu au début de la mise en œuvre du projet. Cela permettrait de doter la DEPC et la DIT de moyens de supervision des travaux de réhabilitation de la route Bombri-Rosso, mais également de donner les moyens d’intervention à la Direction Générale des Transports pour la mise en œuvre des activités de sensibilisation en matière de sécurité routière d’une part et, d’autre part, à la Direction de la Marine marchande pour les missions de la Cellule Enquêtes accidents.
12. En prévision de la mission de clôture, la mission a rappelé au Gouvernement qu’un rapport d’exécution du projet devra être préparé faisant état de : (i) la mise en œuvre des activités du projet ; (ii) la situation des indicateurs de performances du projet, le niveau d’atteinte des objectifs de développement du projet ; (iii) la situation financière du projet (tableau ressources-emplois, budget par activité et coût réel, taux d’engagement et de décaissement) ; (iv) et l’évaluation de la performance des agences d’exécution du projet. *Ce rapport devra être transmis à l’IDA au plus tard le 15 janvier 2013.*
13. La mission a exprimé ses vives préoccupations en ce qui concerne certaines activités critiques dont l’exécution dans les délais aura un impact significatif dans l’atteinte ou non des objectifs de développement du projet. Il s’agit de l’adoption par le Gouvernement de: (i) la Lettre de Politique Sectorielle des Transports(LPST) ; la Stratégie Nationale de Sécurité Routière (SNSR); et le Code de la Marine Marchande (CMM).
14. ***Appui pour l’élaboration de la stratégie sectorielle des transports, d’une lettre de politique des transports.***Le projet de LPST a été finalisé en mai 2011, à la suite de l’atelier de partage des conclusions et de validation des projets de documents de stratégie sectorielle et de lettre de politique des transports. *La mission a reçu confirmation du Gouvernement que le projet de communication pour l’examen de la Lettre de Politique Sectorielle en Conseil des Ministres est en cours de finalisation et que le document sera soumis au Gouvernement avant la fin du mois de juin 2012*.
15. ***Appui à l’élaboration d’une Stratégie Nationale de Sécurité Routière.*** Le rapport final a été transmis est disponible depuis le 29 avril 2012. Cette version intègre les observations de l’administration mauritanienne et les commentaires du « Fonds Mondial pour la Sécurité Routière ». La transmission du rapport provisoire pour examen et revue du Fonds Mondial de la Sécurité Routière était une recommandation issue de la préparation du projet. L’objectif était de s’assurer que le document de SNSR était élaboré suivant les meilleurs standards en la matière. *Le rapport a été validé par la commission de suivi de la réforme des transports en date du 30 mai 2012. Il fera l’objet d’une communication en Conseil des Ministres avant la fin du mois de juin 2012.*
16. ***Code de la Marine Marchande.*** La mission a été que l’atelier de validation du projet code de la marine marchande s’est tenu les 23 et 24 mai 2012 à Nouadhibou. La mission a reçu confirmation, de la Direction de la Marine Marchande, que le document a été jugé satisfaisant dans l’ensemble. Les participants ont toutefois fait part de leurs commentaires, notamment, la nécessité d’harmoniser les textes avec les dispositions du code de l’environnement, notamment en matière de pollution marine et protection de l’environnement maritime et gestion du littoral. La mission a réitéré la nécessité de faire examiner le projet de loi par le Gouvernement avant la clôture du projet. *Le Gouvernement s’est engagé à soumettre le projet de code en Conseil des Ministres au plus tard en mi-juillet 2012, en vue de sa transmission au parlement pour examen.*
17. S’agissant de l’installation de la Cellule d’Enquête Accidents pour le compte de la Marine Marchande dont des équipements ont été acquis dans le cadre du projet, la mission a reçu l’assurance que l’aménagement des locaux est en cours de finalisation. *En conséquence l’affectation d’un responsable du bureau et l’installation du matériel sera effectif avant le 15 juin 2012 et le bureau devra démarrer ses activités avant la fin du mois de juin 2012.*
18. ***Cadre de suivi des performances du secteur.***Le document de cadrage a été finalisé et il offre un modèle consolidé de suivi des performances des différents sous-secteurs des transports ainsi que des modalités de collecte et d’exploitation des données, et de calculs des indicateurs. Le système ainsi développé devrait servir de tableau de bord pour le suivi des performances du secteur des transports en Mauritanie. La mission a insisté sur la nécessité de s’assurer que le système présente des garanties opérationnelles de pérennité, au besoin à travers une mise à jour et de partager le tableau de bord qui serait ainsi produit sur une base régulière. *Pour cela, la mission réitère au Gouvernement sa recommandation de s’assurer que la procédure de collecte et le circuit de transmission des données est décrite et comprise par tous les acteurs, que le système est alimenté régulièrement et que les résultats et les indicateurs sont analysés et partagés avec les acteurs.*
19. ***Piste d’éducation en sécurité routière.*** Cette activité vise à disposer d’une base dotée de matériels et équipements didactiques permettant d’organiser des animations, à caractère récréatif, de sensibilisation et d’éducation en matière de prévention routière ,pour les enfants du cycle d’enseignement fondamental. Le site devant accueillir la base est identifié. *Le Gouvernement s’est engagé à aménager le site au plus tard en fin Août 2012. Le dossier d’appel d’offres y relatif sera soumis à l’avis de l’IDA au plus tard le 15 juin 2012. Le dossier d’appel d’offres pour l’acquisition des équipements sera soumis à l’IDA au plus tard en mi-juin 2012, en vue de l’exécution du marché avant fin septembre 2012*.
20. ***Manuel scolaire de prévention routière.*** La mission a été informée que le comité interministériel chargé de la rédaction du manuel scolaire de prévention routière, regroupant en plus du MET, le Ministère de l’Education Nationale et le Ministère de l’Intérieur, mis en place en mars 2011 a finalisé son travail et que le projet de manuel a été approuvé par le Ministère chargé de l’Enseignement fondamental par lettre en date du 26 avril 2012. La mission a recommandé l’accélération de la passation du marché pour l’édition du manuel avant la clôture du projet. *Le Gouvernement initiera la procédure d’attribution de ce marché par appel d’offres ou consultation de fournisseurs, dépendamment du montant estimatif et transmettra copie du dossier à l’IDA avant mi-juin 2012.*
21. **Accords convenus, prochaines étapes.**
22. Le Gouvernement et la mission se sont accordés pour l’organisation, en mi-juillet 2012, d’une revue virtuelle par vidéoconférence et la conduite de la mission de clôture en début septembre 2012. Les autres accords convenus avec le gouvernement sont consignés dans le tableau ci-après.

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | **Description de l’Action** | **Echéances** |  | **Personne / Entité responsable**  |
|  |
| **1** | Adoption de la Lettre de Politique sectorielle des Transports | Fin juin 2012 |  | Gouvernement/MET |
| **2** | Transmission à l’IDA du DAO des travaux de la piste d’éducation en matière de sécurité routière  | 15 juin 2012 |  | DEPC/DGTT |
| **3** | Transmission à l’IDA du DAO des équipements de la piste d’éducation en matière de sécurité routière. | 15 juin 2012 |  | DEPC/DGTT |
| **4** | Transmission à l’IDA du DAO ou dossier de CF pour l’édition du manuel de prévention routière. | 15 juin 2012 |  | DPEC/DGTT |
| **5** | Adoption par le Gouvernement du projet de Code de la Marine marchande. | 15 juillet 2012 |  | Gouvernement/MPEM |

1. **Projet de Développement du Port de Nouakchott**
2. La mission a pris connaissance à son arrivée des observations du Gouvernement sur le rapport de la mission d’appui-conseil pour la structuration de la transaction. Les observations portent sur (i) le principe d’exclusivité du trafic conteneurs au futur concessionnaire et (ii) les aspects sociaux liés au projet. Toutefois le Gouvernement partage les recommandations sur la clarification du cadre juridique et institutionnel. Pour chacun de ces points soulevés, la mission a rappelé les conclusions de la mission de février 2012 qui, par ailleurs étaient en phase avec les recommandations du Conseiller pour la structuration de la transaction. Les tableaux joints aux annexes 3a et 3b présentent la situation des risques en cas d’exclusivité avec les mesures d’atténuation ainsi que les risques de l’opération sans le principe d’exclusivité sur le traitement des conteneurs.
3. ***Sur le principe d’exclusivité.*** Le Gouvernement a émis des réserves importantes quant à son acceptabilité et propose le renforcement de la participation de l’Etat au financement de l’investissement. Le Gouvernement souhaite que le Conseiller pour la transaction procède à une simulation financière utilisant comme variable le niveau de financement de l’Etat. Il propose par ailleurs que le sondage du marché pour apprécier l’intérêt potentiel des opérateurs pour le projet soit lancé sur cette base.
4. ***La mission rappelle qu’il s’agit d’une recommandation portant sur un principe d’exclusivité temporaire pour la manutention des conteneurs au port de Nouakchott, au bénéfice du concessionnaire.*** Cette disposition se justifie principalement par des considérations opérationnelles et financières : (i) la réalisation des bénéfices d’exploitation escomptés en termes de performance, de coût et de sûreté du transit portuaire des conteneurs demande l’unicité du site de traitement du trafic ; son éclatement entre plusieurs sites entrainerait augmentation du coût moyen de passage, baisse des rendements moyens, et affaiblissement de la sûreté d’ensemble des opérations conteneurisées ; et (ii) l’importance de l’investissement recherché de l’opérateur par rapport au niveau actuel de trafic, qui atteint tout juste à ce jour le niveau minimum requis pour l’exploitation équilibrée d’un terminal moderne, ne peut se justifier que si l’opérateur a l’assurance de pouvoir traiter, dès le début de la concession, la totalité des flux conteneurisés. Bien entendu, cette exclusivité, nécessaire à l’origine du contrat, ne se justifie plus dès lors que le volume à manutentionner atteint un niveau permettant l’exercice normal de la concurrence, et doit donc être limitée en conséquence dans les termes du contrat de concession.
5. L’option d’absence d’exclusivité soulève plusieurs questions parmi lesquelles il ya notamment la question tarifaire et les obligations de performance. D’abord comment devrait être traitée la question tarifaire pour le concessionnaire (tarifs plafonnés ou non) vis-à-vis des manutentionnaires actuels qui eux fixeraient librement leurs tarifs. Ensuite en l’absence d’exclusivité, il serait difficile, voire impossible d’imposer des obligations au concessionnaire alors que les manutentionnaires actuels ne sont pas astreints au même régime. Or un contrat de concession qui serait dénué d’obligations de performance et de baisse des coûts à long terme serait très peu favorable à l’Etat.
6. ***Sur les aspects sociaux liés au projet.*** Le Gouvernement estime que les aspects sociaux ne sont pas suffisamment pris en compte dans le rapport de structuration de la transaction. Il a exprimé la nécessité de la réalisation d’une étude d’impact social avant la mise en œuvre du projet.
7. ***La mission a rappelé que cette étude n’était pas indiquée dans le cadre du mandat du conseiller pour la transaction et qu’en tout état de cause, elle était déjà inscrite dans le plan de passation des marchés soumis à l’IDA par le Gouvernement.*** Elle souligné que déjà en décembre 2011, l’équipe de l’IDA avait suggéré la conduite d’une étude d’évaluation de l’impact social du projet. A cet effet, elle avait marqué son accord de principe sur les termes de référence de l’étude et la prise en charge éventuelle d coût des prestations par le fonds d’avance de préparation du projet, sous réserve de la disponibilité des ressources. Cette étude n’est pas encore sur le chemin critique dans la mesure où même au stade de la pré-qualification, il est possible d’inclure des dispositions conservatoires en attendant de disposer des résultats de l’étude. *Le Gouvernement s’est engagé à lancer l’étude avant la fin du mois de juin 2012.*
8. ***Sur la clarification du cadre juridique.*** Le Gouvernement a indiqué qu’il partageait l’appréciation de la pertinence du besoin d’assainissement du cadre juridique et institutionnel, notamment la nécessité de la révision du cadre réglementaire du PANPA pour lui conférer l’autorité et les compétences en matière de concession.
9. L’analyse du contexte juridique des concessions dans le secteur portuaire en Mauritanie laissant apparaître des incertitudes quant au rôle dévolu aux différents acteurs publics du secteur, de nature à fragiliser la sécurité de l’environnement juridique du contrat futur, il serait en conséquence important de clarifier les textes de manière à établir sans ambigüité les responsabilités et missions des divers échelons administratifs. Sur la base des leçons tirées de l’expérience internationale en termes d’efficacité des arrangements contractuels, et dans la mesure où le Port Autonome de Nouakchott jouit de l’autonomie administrative et financière en tant qu’établissement public industriel et commercial, il serait donc naturel et conforme aux objectifs d’efficacité économique du projet que la clarification du contexte juridique lui confère sans ambigüité le rôle d’autorité concédante.
10. ***La mission confirme la recommandation visant à unifier la tutelle publique du secteur sous le Ministère de l’Equipement et des Transports.*** Cette mesure, qui consisterait principalement à regrouper la Direction de la Marine Marchande avec les autres directions sectorielles du Ministère, assurerait une meilleure lisibilité de l’organisation du secteur et consoliderait sa représentation vis-à-vis de ses partenaires, nationaux et internationaux. Elle a toutefois rappelé que, cette évolution quand bien même elle serait souhaitable dans le cadre de la gestion du projet de développement du port de Nouakchott, qu’elle ne se trouvait pas sur le chemin critique du projet, dont la préparation peut parfaitement progresser dans le contexte institutionnel actuel.
11. ***Sur la répartition des coûts d’investissement.*** Conformément à la pratique des missions des ports de type « propriétaire », modèle adopté à Nouakchott, l’autorité portuaire se doit en priorité d’assurer la protection et l’accès aux ouvrages d’exploitation, ces derniers pouvant être financés soit par l’autorité portuaire, soit par des opérateurs privés. Dans le cas d’espèce, il parait raisonnable d’approcher le marché en faisant l’hypothèse que l’investisseur privé prend en charge le financement de la construction des quais du nouveau terminal, le port assurant de son côté la réalisation des accès, soit le dragage du chenal et du cercle d’évitage. Le port a exposé à la mission les négociations en cours avec l’entreprise chinoise actuellement en charge de la construction des quais 4 et 5, dans le but d’explorer la possibilité pour l’entreprise d’inclure dans ses propres travaux de dragage l’approfondissement requis pour le futur terminal à conteneurs. Si cette solution n’aboutissait pas, la mission a indiqué que le coût des dragages additionnels requis pourrait être inclus dans le prêt de la Banque au bénéfice de l’Autorité Portuaire.
12. Dans la mesure où les réactions du marché, lors des étapes de pré-qualification et de consultation sur les termes contractuels de la concession, révèleraient que le financement intégral des quais par l’investisseur n’apparaît pas réaliste au vu des éléments d’appréciation disponibles, la mission a également confirmé que la Banque sera prête à inclure dans le prêt le complément de financement requis de la part du Port pour pouvoir boucler le budget de l’opération. Il est toutefois entendu que la transaction sera structurée pour assurer la mobilisation optimale des ressources des partenaires privés, la contribution de la Banque ne jouant qu’un rôle de catalyseur.
13. ***Accord convenu.*** Le Gouvernement et la Banque mondiale ont convenu d’organiser vers la fin du mois de juin 2012, une réunion de décision pour statuer sur la suite à donner à la préparation de cette opération. Il est prévu qu’à cette occasion, les différentes structures impliquées du Groupe de la Banque mondiale soit représentées par leurs hauts responsables.
14. **Projet de corridor routier Nouakchott-Rosso**
15. ***Démarrage des travaux.*** La mission a exprimé ses vives préoccupations pour le retard accusé dans le démarrage des travaux. Le Gouvernement a informé la mission que l’ordre de service de démarrage des travaux a été notifié à l’entreprise le 2 avril 2012 et la mission de contrôle a pris service le 2 mai 2012. En considérant que l’entreprise ne pouvait commencer les travaux que sous la supervision de la mission de contrôle, on peut estimer que la date de démarrage effective des travaux est bien le 3 mai 2012. Au regard du délai contractuel de 18 mois, cela correspond à une fin de chantier au 31 octobre 2013. C’est également la date limite d’exécution des travaux qui seraient éligibles au financement du fonds catalytique (ACGF). Cela veut dire que tout retard dans l’exécution du marché impliquerait le report sur l’Etat, de la prise en charge financière correspondante.
16. Le Gouvernement a confirmé que l’entreprise est suffisamment sensibilisée et qu’elle est déjà à pieds d’œuvre à travers les levés topographiques pour la définition de la polygonale et la recherche de carrières pour les matériaux de la structure de chaussée. Il est à signaler que si la recherche de matériaux pour la fondation ne pose aucun problème, il ya des soucis en ce qui concerne les matériaux coquillés. *La mission a recommandé qu’une situation claire soit établie à ce stade de l’établissement du projet d’exécution, en vue disposer d’une bonne visibilité pour l’exécution du chantier dans des conditions acceptables.*
17. ***Décaissement.*** La mission a également partagé son inquiétude en ce qui concerne la lenteur des décaissements sur le don. En effet depuis la signature du contrat intervenue le 29 mars 2012, l’entreprise n’a pas soumis la facture d’avance de démarrage et les cautions bancaires y afférentes. Le Gouvernement a indiqué que l’entreprise avait présenté un modèle de caution bancaire non conforme, et que la situation est en voie de régularisation. Le règlement de l’avance de démarrage d’un montant de 20% équivalent à environ 3.5 millions de dollars EU sera effectif au plus tard en fin juin 2012. Eu égard à la situation décrite ci-dessus, le calendrier de décaissement prévisionnel du marché se présente comme suit :
18. 20% en fin juin 2012 ;
19. 30% en fin septembre 2012 ;
20. 40% en fin décembre 2012 ;
21. 60% en fin mars 2013 ;
22. 80% en fin juillet 2013 ;
23. 100% en fin octobre 2013.
24. ***Suivi de la mise en œuvre du plan de gestion environnemental et social*.** La mission a réitéré l’intérêt qu’il porte à cette activité. Elle a, à cet effet, eu des échanges avec l’équipe du projet sur le rôle du consultant chargé du suivi de la mise en œuvre des mesures de sauvegardes environnementales et sociales du projet. Le consultant devra mettre en place un dispositif de suivi du Plan de Gestion Environnemental et Sociale (PGES) approuvés par le Gouvernement et la Banque et d’alimentation des données du cadre de suivi-évaluation relatives aux indicateurs sociaux et environnementaux. A ce propos, la mission a rappelé au Gouvernement que les structures concernées, à savoir l’entreprise, la mission de contrôle et la Direction es Infrastructures de Transport (DIT), devront être sensibilisées sur le rôle et la place du consultant en charge de cette question.
25. ***Mise en place du comité de coordination*.** La miseen place effective de ce comité chargé de la coordination des travaux sur le corridor constitue un engagement du Gouvernement vis-à-vis du projet, comme consigné dans l’accord de don entre le Gouvernement et l’IDA. *La mission a rappelé au Gouvernement que le comité devrait être opérationnel au plus tard fin juin 2011*.
26. ***La mission a eu une séance de travail avec les experts de la section infrastructures de la Délégation de l’Union Européenne (UE)*** au cours de laquelle elle a discuté de (i) l’état d’avancement du dossier de la route Nouakchott – Bombri et la mission de contrôle des travaux du lot 2 Bombri-Rosso, financée par l’UE. Les échanges ont porté également sur la situation générale du secteur des transports et de l’appui de l’UE au secteur.
27. ***Dossier d’Appel d’Offres de la route Nouakchott – Bombri*** La mission a été informée par les experts de l’UE qu’à la suite de l’annulation de la procédure d’appel d’offres qui était en cours, la Délégation de l’UE et le Gouvernement avaient convenu de la démarche à adopter avant le lancement d’un nouvel appel d’offres. Une nouvelle consultation est en cours pour le recrutement d’une mission d’experts qui aura en charge la préparation d’un nouveau dossier de consultation des entreprises (DCE). Parallèlement, le Laboratoire national de BTP aura en charge une étude de prospection complémentaire de carrières et de réévaluation de la structure de la route. A ce stade, le calendrier indicatif prévoit le lancement de l’appel d’offres en septembre 2012, la signature du contrat vers janvier 2013 et le démarrage des travaux vers fin mars/début avril 2013.
28. ***Mission de contrôle.*** L’UE a confirmé la prise de service du groupement de bureaux en charge du contrôle et de la supervision des travaux depuis le 2 mai 2012. Le rapport préliminaire de la mission de contrôle des travaux fait état d’un retard accusé par l’entreprise dans le respect des activités préalables ci-après: (i) la mise en place des panneaux de signalisation de chantier, la fourniture du devis estimatif pour les bureaux et le mobilier de la mission de contrôle et les polices d’assurances travaux.
29. **ACCES A L’INFORMATION**
30. La mission rappelle aux autorités Mauritaniennes que, conformément à la nouvelle politique de la Banque mondiale en matière de partage de l’information, le présent aide-mémoire sera rendu public.

**Annexe 1 : Liste des personnes rencontrées**

| **N°** | **Noms et prénoms** | **Fonction/Titre** | **Tél / mail** |
| --- | --- | --- | --- |
|  | S.E.M. Sidi Ould Tah | Ministre des Affaires Economiques et du Développement | +22245253080 |
|  | S.E.M. Thiam Diombar | Ministre des Finances | +22245250555 |
|  | S.E. Yahya Ould Hademine | Ministre de l’Equipement et des Transports | +22245251961 |
|  | Maitre Mahfoud Ould Amy | Secrétaire Général du Ministère de l’Equipement et des Transports (MET) | +22245251657 |
|  | M. Mohamed Mahmoud Ould Chrif M’Hamed | Secrétaire Général du Ministère des Pêches et de l’Economie Maritime | +22245259970 |
| *Direction des Etudes, de la Programmation et de la Coopération (MET)* |
|  | M. Mohamed Lemine Moctar M’Baba | Directeur des Etudes, de la Programmation et de la Coopération, Coordinateur  | +222 22 30 82 32moctarmbabam@yahoo.fr |
|  | M. Mohamed Moctar Ould Gaouad | Chef Service Etudes et Programmation à la DEPC | +222 36 61 12 34mgaouad@yahoo.fr |
|  | M. Ahmed Salem Ould Lezghame | Comptable | sohlezghame@yahoo.fr |
|  | Mr. Lafdal ould Mohamed | RAF | bahjil@yahoo.fr |
|  | Ahmed Salem Ould Lezgham | Comptable UCP | sahlezgame@yahoo.fr |
|  | Mme Salka Mint Hamada | Assistante en Passation de Marchés | hsalkete@yahoo.fr |
| *Direction Générale des Transports Terrestres* |
|  | M. Sidi Mohamed Ould Maadh | Directeur Général des Transports Terrestres | smomaadh2009@yahoo.fr  |
|  | M. Cheikhna Ould Gaouad | Directeur Général Ajoint des Transports Terrestres | +222 22 30 35 79cgaouad@yahoo.fr |
|  | M. Mohamed Ould Sidi Maham | Direction Générale des Transports Terrestres – Chef de service du contrôle technique | ing\_msm@yahoo.fr |
|  | Mohamed Ould Sidi Maham | Chef Service contrôle technique/DGTT | Ing\_msm@yahoo.fr |
|  | Seyni Sayer N’Daw | Chef Service Sécurité routière | seinyndaw@yahoo.fr |
|  | Wagué | Groupement Cogep-Sagés consult |  |
|  | Ousmane | Groupement Cogep-Sagés consult |  |
|  | Tourad | Vice président CAPROM (prévention routière) |  |
| *Direction des Infrastructure (MET)* |
|  | M. El Wely Ould Ahmed Hamed | Directeur des Infrastructures de Transports (DIT) | +222 45 25 52 24 |
|  | M. Ahmed Ould Jeddou | Directeur adjoint DIT  |  |
|  | Amzal Hocine | Chef de mission de contrôle du projet de construction de la route Nouakchott-Rosso |  |
| *Direction de la Marine Marchande/Ministère des Pêches et de l’Economie Maritime* |
|  | M. Babena Ould Yahya | Directeur de la Marine Marchande | +222 dmm.dir@peches.gov.mr;  |
| *Cellule d’Etude et de Coordination des Affaires Maritimes* |
|  | M. Mohameden Ahmed Ould Ba | Représentant PAN-PA - CECAM | +2222314219mdenba@gmail.com |
|  | M. Brahim Abdallah Saleh | Représentant PAN-PA - CECAM | +2226306249salehabda@yahoo.fr |
|  | M. Sidi Mohamed Ould Didi | Coordinateur CECAM | +2226302830smd@onecrim.org |
| *Port Autonome de Nouakchott – Port de l’Amitié (PANPA)* |
|  | M. Ahmed Ould Mohamed Ould Moctar | Directeur Général du PANPA | +2225253859 |
|  | M. Mohamed Fayçal Ould Beirouk | PANA | +222 36 30 27 34 |
|  | Représentants de la Communauté des acteurs portuaires | PANPA |  |
| *Société des Aéroports de Mauritanie* |
|  | M. Brahim Kane | Directeur général | +22236301345brahimyahyakane@yahoo.fr |
| *Délégation de la Commission Européenne* |
|  | M. Michel Laloge | Chef de section infrastructures | +2225299876michel.laloge@ec.europa.eu |
|  | Mme Astudillo Eloïsa | Chargée de Programme, section infrastructuresDélégation CE en Mauritanie | eloisa.astudillo@ac.europa.eu |
|  | M. José Javier Legarra | Chargé de Programme, section infrastructuresDélégation CE en Mauritanie | +2225252724jose.legarra@ec.europa.eu |

**Annexe 2 : Suivi des études en cours du PATRIST**

**Composante 1 – Appui institutionnel et renforcement des capacités dans le sous-secteur des transports terrestres du Bénéficiaire.**

1. ***Etablissement du compte transport et l’évaluation des coûts de dysfonctionnement des transports urbains à Nouakchott*.** Cette mission qui a été confiée au groupement de Consultant CID/SCET suivant la méthode fondée sur Qualité et le Coût, a démarré depuis le 17 Août 2011 pour un délai de 7 mois. Le rapport provisoire de la phase 1 relatif au compte transport de l’agglomération de Nouakchott qui a été remis le 13 Décembre 2011, a été approuvé par la DGTT le 24 Avril 2012. La phase 2 relative aux Coûts de dysfonctionnement est en cours et le rapport y afférant doit être en principe remis le 24 Juillet 2012. Le calendrier indicatif prévoit la soumission du rapport de la phase 3 pour le 14 Octobre 2012, *La mission a informé l’administration que cette date était au-delà de la date limite de clôture du projet. Elle a donc recommandé au Gouvernement d’inviter le groupement à actualiser le délai de finalisation de l’étude et de la mettre en conformité avec le date de clôture du crédit.*
2. ***Diagnostic de la situation en matière de sécurité routière et mise en place d’unsystème de gestion de la sécurité routière, y compris unsytème de suivi-évaluation.*** Cette mission qui a été confiée au groupement de Cabinets Sides/Sagès Consult suivant la méthode fondée sur Qualité/Coût, a démarré depuis le 28 février 2012 pour un délai de 4 mois. Le premier rapport relatif au démarrage a été remis le 22 mars 2012, et approuvé par la DGTT. Le rapport provisoire de la phase 1 a été remis le 10 Mai 2012. Le rapport provisoire de la phase 2 doit être remis le 15 Juillet 2012 le projet de rapport définitif de l’étude doit être remis le 28 Août 2012. *La mission a rappelé au Gouvernement que l’Administration le délai de 15 jours fixé pour la transmission de ses commentaires au consultant en vue de permettre la production du du rapport définitif au plus tard en mi-septembre 2012.*

**Composante 2 – Appui au renforcement des capacités institutionnelles et techniques dans le sous-secteur des transports maritimes du bénéficiaire**

1. ***Installation de la Cellule Enquête Accidents de la marine marchande.*** Les matériels et équipements acquis et réceptionnés dans le cadre du projet, notamment le système de production de cartographie numérique, sont en attente être installés depuis plusieurs mois, en raison de l’indisponibilité des locaux affectés à cette Cellule. le Gouvernement a confirmé à la mission l’affectation d’une salle polyvalente à la Cellule dans les locaux du Ministère de la Pêche et de l’Economie maritime et a indiqué à la mission que le responsable de la Cellule serait désigné au plus tard en mi-juin 2012. La mission a pu visiter les locaux et se rendre compte des aménagements en cours pour les rendre fonctionnelles

**Composante 3 – Appui à la réorganisation et renforcement des capacités techniques du système de transport aérien du bénéficiaire**

1. ***Schéma directeur des aéroports de Mauritanie et sur le développement de l’aéroport de Nouakchott.*** Cette étude qui a été confiée au Consultant INROS LAKCKNER suivant la méthode fondée sur Qualité/Coût, a démarré depuis le 13 février 2011. Lesdossiers d’avant projet détaillé de l’Aérogare de Nouakchott et le projet d’exécution sont disponibles et approuvés par la SAM et l’élaboration du e DAO est achevée et transmis au Gouvernement.

En ce qui concerne le Schéma Directeur des Aéroports de Mauritanie, le Projet détaillé a été transmis et a fait l’objet d’observations de la part de l’administration. Ces observations formulées concernaient essentiellement l’Aéroport de Sélibabi dans la dernière version transmise le 30 mai 2012.

**Annexe 3a. Projet de concession du TAC du PANPA**

**Exclusivité – préoccupations reliées à l’exclusivité et mesures d’atténuation**

**Exclusivité sur conteneurs uniquement**

| **Préoccupation** | **Risque possible** | **Mesure d’atténuation** | **Action et date** |
| --- | --- | --- | --- |
| **A. Monopole** | Abus tarifaires et augmentation des tarifs sans surveillance | 1. **Plafonnement des tarifs dans la Convention** de Concession
2. Proposition additionnelle : **proposer dans la Convention de Concession, des tarifs inférieurs** à ceux pratiqués actuellement**.**
3. **Méthode d’indexation** des tarifs à fixer dans la Convention
 | Lors de l’élaboration du dossier d’appel d’offres (DAO) incluant les cahiers de charge |
| **B. Négligence du Concessionnaire**  | Abandon du service ou arrêt des opérations | 1. **Obligation de service public** dans la Convention
2. **Obligation de traitement égalitaire** de tous les conteneurs
3. En cas d’arrêt, reprise immédiate par le PANPA (substitution) et **continuation des opérations avec le personnel et le matériel** du Concessionnaire
 | 1. Lors de l’élaboration du DAO
2. Suivi opérationnel de la concession par le PANPA pendant la phase d’exploitation.
3. Clause/disposition conservatoire de continuité de service public
 |
| **C. Performance** | Mauvaise performance du Concessionnaire | 1. **Obligations de performance** imposées dans la Convention assorties de **pénalités**
2. Obligations  et pénalités sur : cadence de manutention, taux d’occupation des quais, taux d’accidents de travail, taux de dommages et vols.
3. En cas de non correction des manquements par le Concessionnaire, **annulation de la Convention.**
4. **Garanties bancaires** à première demande du Concessionnaire
 | 1. Lors de l’élaboration du DAO
2. Suivi opérationnel de la concession par le PANPA pendant la phase d’exploitation.
 |
| **D. Durée**  | Durée d’exclusivité trop longue (ou comment la limiter par volume d’EVP atteint et dans le temps) | 1. Entamer les **négociations avec les pré-qualifiés à partir d’un niveau d’EVP plus bas**
2. Assortir ce niveau d’une **date limite**
 | Lors des négociations avec les pré-qualifiés |
| **E. Début de l’exclusivité** | Manutention des conteneurs entre la date effective de l’exclusivité du Concessionnaire et celle à laquelle les manutentionnaires actuels cessent leurs activités conteneurs | 1. Ajouter une clause dans la Convention qui prévoit une **transition** jusqu’à la fin des concessions actuelles [ou prolonger lorsque nécessaire la validité des cahiers de charges des concessions actuelles jusqu’au démarrage de l’exploitation du nouveau terminal à conteneurs].
2. Par la suite, le PANPA établira un cahier de charges excluant les activités conteneurs pour les autres manutentionnaires durant la période d’exclusivité
 | 1. Lors de l’élaboration du DAO
2. Dès le démarrage de l’exploitation de la concession.
 |
| **F. Impact sur les manutentionnaires actuels** | Risque de disparition d’entreprises privées mauritaniennes : 1. En 2011, **six**  sociétés manutentionnaient les conteneurs
2. Les 3 plus grandes sont **MAERSK-APM 54000** **EVP**, **Sogeco** (Delmas-Bolloré) **19000 EVP** et **SMPN** (MSC) **15000 EVP**
3. Les **3 autres** ont traité **6200, 3500 et 145 EVP**
 | 1. **Pas de disparition** car pour la plupart, **l’activité conteneurs ne représente pas la majorité** de leurs opérations
2. Ces sociétés pourront participer à la pré- qualification qui est ouverte.
3. **Possibilité de participation locale dans le capital** du Concessionnaire (niveau à déterminer entre les parties)
 | 1. Examiner cette question pendant la conduite de l’étude d’impact social.
2. Invitation de ces sociétés lors de la pré-qualification
3. Modalités de participation locale : à discuter avec les pré- qualifiés
 |

**Annexe 3b : Risque du Projet sans exclusivité pour le Concessionnaire**

1. Risque de désintérêt par les investisseurs potentiels
2. Risque de non-obtention de prêt auprès des institutions financières

|  |  |
| --- | --- |
| **Risque** | **Implication** |
| **Risque commercial et financier** | Sans exclusivité : 1. le Concessionnaire n’a **pas de garantie de** trafic alors que le total des conteneurs est nécessaire pour faire face au niveau d’investissement demandé au concessionnaire;
2. Simulations financières démontrant une **rentabilité négative** – L’analyse de sensibilité démontre que les baisses du trafic conteneurs affectent la rentabilité du projet;
 |
| **Risque de trafic** : le port de Nouakchott (**NKC) n’est pas un port de transbordement** | 1. Le **trafic** attendu à NKC est **majoritairement national, basé sur les importations et exportations de l’économie mauritanienne**
2. Le **transbordement prévu** sera **limité. Le trafic de la concession ne serait donc qu’essentiellement national et non « importé » d’ailleurs** (transit)
3. Le potentiel de **transit est limité au Mali** (en croissance) mais les **difficultés de transport terrestre** (multitude de procédures et contrôles) constituent des **obstacles majeurs** à la croissance des flux. Le Mali est desservi par d’autres ports
4. Une **concurrence de NKC** pour le transbordement **avec les ports régionaux** de Dakar, Abidjan, etc. **n’est pas réaliste**, vu la conception physique et les installations à NKC.
5. La tendance des compagnies maritimes est de regrouper dans le bassin méditerranéen le transbordement destiné à la côte ouest africaine
6. Le **transbordement est une activité à risque** et hautement concurrentielle  à marge réduite et coûts d’équipements élevés (cadences ultra rapides et trafic volatile)
 |
| **Inégalité de traitement**entre le cahier der charges actuel et la future Convention de Concession | Sans exclusivité, le Concessionnaire sera soumis à un traitement différent des autres car, contrairement aux autres, lui seront imposés : 1. Une **obligation d’investir des millions** USD (total estimé à 260m USD) et de bâtir des infrastructures (alors que les opérateurs actuels n’ont pas cette charge)
2. Une **tarification plafonnée** (alors les tarifs sont libres actuellement)
3. Des **obligations de performance** sur la cadence, taux d’occupation, taux d’accidents et de dommages, etc. ainsi que des **pénalités** (alors que les autres n’y sont pas soumis

Des **garanties bancaires onéreuses** et portant sur des millions USD (au lieu de la caution de 10m MRO soit moins de 35000 USD telle qu’exigée par les cahiers de charges actuels). |

**Annexe 4. Situation financière PATRIST**

| **Composantes/Activités** |  **Allocation initiale par activité (1)**  |  **Montant engagé (2)**  |  **Montant decaissé (3)**  |  **Reste à décaisser (4)**  |  **Reste à engager (5)**  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 1 - Appui.institu.T Terrestre | **1,073,890** |  **775,780**  |  **368,171**  |  **407,609**  |  **298,110**  |
| Actualisation de la stratégie Nationale de sécurité routière | 95,509 |  85,815  |  85,815  |  -  |  9,694  |
| Maitrise d’œuvre pour l’exécution d’une campagne de sensibilisation à la sécurité routière à Nouakchott et Acquisition de fournitures nécessaires | 247,195 |  141,069  |  71,291  |  69,778  |  106,126  |
| Etablissement du compte transport et évaluation des coûts de dysfonctionnement des transports urbains à Nouakchott | 309,840 |  295,550  |  94,449  |  201,102  |  14,290  |
| Introduction de la prévention routière à l'école | 30,000 |   |   |   |  30,000  |
| Elaboration des spécifiques techniques de la piste d’éducation à la prévention routière | 21,346 |  19,332  |  19,332  |   |  2,014  |
| Diagnostic de la situation et mise en place d’un système de gestion de sécurité routière, y compris un système de suivi-évaluation des accidents à Nouakchott | 150,000 |  136,729  |  -  |  136,729  |  13,271  |
| Rédaction du Manuel scolaire |   |  8,237  |  8,237  |   | - 8,237  |
| Appui à la DGTT |   |  72,796  |  72,796  |  0  | - 72,796  |
| Atelier | 40,000 |   |   |   |  40,000  |
| Acquisition matériel roullant (1) | 0 |   |   |   |  -  |
| Acquisition véhicule piste d'éducation | 80,000 |   |   |   |  80,000  |
| Acquisition de matériel informatique et bureautique (2) | 0 |   |   |   |  -  |
| Formation du personnel | 100,000 |  16,250  |  16,250  |   |  83,750  |
| **2 - Appui.institu.T Maritime** | **605,925** |  **467,670**  |  **454,273**  |  **13,397**  |  **208,778**  |
| Révision du Code de la Marine Marchande | 99,400 |  89,310  |  75,914  |  13,397  |  10,090  |
| Développement du système d’information du PAN | 53,527 |  51,312  |  51,312  |   |  2,215  |
| Consultation HPC shema directeur PANPA |   |  92,820  |  92,820  |   | - 92,820  |
| Achat matériel informatique et bureautique DMM | 0 |  82,071  |  82,071  |   | - 82,071  |
| Assistance à l’organisation de la DMM : Ateliers / Séminaires sur les conventions OMI, PSC, FSC & Code ISPS ; Organisation & accompagnement du personnel de la DMM  | 42,998 |  43,842  |  43,842  |   | - 844  |
| Assistance à l’organisation de la DMM : Gens de mer et de l’Inspection du Travail Maritime et Préservation du Milieu Marin et du Domaine Public Maritime | 50,000 |   |   |   |  50,000  |
| Formation du personnel DMM | 230,000 |  28,890  |  28,890  |   |  201,110  |
| Appui au fonctionnement de la CCAM | 60,000 |   |   |   |  60,000  |
| Formation personnel CCAM | 50,000 |  8,901  |  8,901  |   |  41,099  |
| Acquisition matériel roullant (1) | 0 |   |   |   |   |
| Atelier | 20,000 |   |   |   |  20,000  |
| Appui au fonctionnement de la DMM (acquisition d'équipements spéciaux) (2) | 0 |   |   |   |   |
| Avance sur la revue tecghnique et financière PANPA (Amar Rachidi) |   |  70,523  |  70,523  |   | - 70,523  |
| **3 - Appui.réorganisation.T Aérien** | **501,891** | **413,237** | **322,721** | **90,516** | **80,022** |
| Finalisation de la révision du Code de l’Aviation Civile | 98,500 |  96,429  |  96,429  |  -  |  2,071  |
| Schéma directeur des aéroports de Mauritanie et étude de développement de l’aéroport de Nouakchott | 394,759 |  316,808  |  226,291  |  90,516  |  77,951  |
| Evaluation de l’environnement institutionnel, juridique et réglementaire des textes régissant le secteur des transports aériens (4) | 8,632 |   |   |   |   |
| **4 - Appui. au Ministére des Transp** | **1,146,333** |  **922,342**  |  **782,483**  |  **139,859**  |  **223,991**  |
| Appui d’un expert pour l’élaboration et la mise en place d’un cadre de suivi des performances du secteur | 23,058 |  20,870  |  20,870  |   |  2,188  |
| Appui pour l’élaboration de la lettre de politique sectorielle  | 84,469 |  73,115  |  73,115  |   |  11,354  |
| L’élaboration d’un plan d’action pour la réinstallation (PAR) des habitants sur la route Rosso-Nouakchott  | 18,187 |  20,913  |  20,913  |   | - 2,726  |
| Elaboration du Manuel de procédures pour prendre en compte le projet du Corridor Routier | 18,789 |   |   |   |  18,789  |
| Actualisation du Manuel de procédures pour prendre en compte le projet du Corridor Routier | 7,618 |  7,525  |  7,525  |   |  94  |
| Matériel informatique (5) | 16,730 |   |   |   |  16,730  |
| Audit des états financiers de projets PATRIST (PPF) | 8,814 |   |   |   |  8,814  |
| Audit des états financiers de projet PATRIST et Corridor Routier | 60,000 |  36,904  |  30,967  |  5,937  |  23,096  |
| Elaboration des index et des séries de prix pouvant servir de référence à la révision des prix pour la construction routière | 150,000 |  145,721  |  11,799  |  133,922  |  4,279  |
|  Evaluation dossier Route Boumbri-Rosso |   |  11,570  |  11,570  |   | - 11,570  |
| Appui pour la mise en œuvre du projet | 291,600 |  439,369  |  439,369  |  -  | - 147,769  |
| Personnel UCP | 182,600 |  100,339  |  100,339  |   |  82,261  |
| Voyages d’études, conférences, séminaires | 80,000 |  61,343  |  61,343  |   |  18,657  |
| Formation du Personnel UCP | 78,967 |   |   |   |  78,967  |
| Acquisition de matériel informatique et bureautique spécialisés pour la DMM, la DGTT et la DEPC (6) | 125,500 |   |   |   |  125,500  |
| Appui à la DEPC |   |  4,672  |  4,672  |   | - 4,672  |
| **Total** |  **3,328,039**  |  **2,579,029**  |  **1,927,648**  |  **651,381**  |  **810,901**  |
| Montant engagé |   |   |   |   |  2,579,029  |
| PPF |  959,911  |   |   |   |  959,911  |
| Non alloué |  212,050  |   |   |   |  150,159  |
|  |  **Total**  |  **4,500,000**  |

**Annexe 5. Situation du PPF du Projet de Développement du Port**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| N° | Description | Coût réel en USD (activités engages) | Coût estimé en USD (activités prévues) | Ecart |
| 1 | Expertise sur les cadres juridiques possibles pour les Ports en Mauritanie et définition du cadre réglementaire des professions maritimes et para maritimes |  122,827  |  | **13,472** |
| 2 | Rédaction des statuts révisés du PANPA et textes réglementaires à prendre + définition d’un cadre réglementaire applicable au patrimoine portuaire et à l’usage de ce patrimoine |   | **60000** |  |
| 3 | Mise en place de la comptabilité initiale au PANPA avec le nouveau statut |   | **40000** |  |
| 4 | Confection d’un modèle financier et Etude des couts totaux de passage portuaire dans le PANPA |  82,920  |  | **-3,833** |
| 5 | Appui à la confection d’un cahier des charges pour la concession et du dossier d’appel d’offres et appui au suivi de l’Appel d’Offres |   | **250000** |  |
| 6 | Etude d’avant projet sommaire pour la faisabilité du terminal à container  |  210,460  |  | **-5,268** |
| 7 | Audit de sécurité/sureté du poste pétrolier |  51,810  |  | **-2,396** |
| 8 | Etude d’impact environnemental du projet d’extension du PANPA |  190,054  |  | **-9,252** |
| 9 | Etablissement des normes en matière environnementale pour les Ports et Création d’une unité de suivi environnemental au PANPA et au Ministère des Transports |  40,435  |  | **-217** |
| 10 | Assistance technique locale pour la mise en œuvre et la conception du plan de gestion des impacts environnementaux et sociaux |   | **50000** |  |
| 11 | Diagnostic des interfaces à créer entre acteurs pour la mise en place d’une interface commune (guichet unique phase 1) |  56,000  |  | **0** |
| 12 | Mise en place d’un programme d’action pour la mise en place de cette interface (guichet unique phase 2) |   | **100000** |  |
| 13 | Schéma Directeur Port (avenant) |  54,371  |  | **-2,514** |
| 14 | Formation au Modèle Financier |   | **20000** |  |
|   | TOTAL | **808,877**  | **520,000** |  |

Total PPF: 1500,000-Total planifié: 1,328,877-Total disponible: US$171,123.

Taux: 1 euro=372 MRO-1 dollar=293 MRO-1000FCFA=567.75 MRO

1. L’IDA avait posé ces trois conditions comme pré requis au démarrage des travaux sur le tronçon Bombri-Rosso sous financement du fond catalytique. [↑](#footnote-ref-1)