

*EVALUATION DE LA
STRATEGIE REGIONALE DE LA CE
EN AFRIQUE DE L'OUEST*

Rapport final de Synthèse

Volume 2

Annexes

Mai 2008

Evaluation pour la Commission européenne





Development
Researchers'
Network
Italie



Aide à la Décision Économique
Belgique



ECO-Consulting Group
Allemagne



Nordic Consulting Group
Danemark



ECORYS-NEI
Pays-Bas

Un consortium constitué de
DRN, ADE, ECO, NCG et ECORYS-NEI
c/o DRN, société leader:

Siège

Via Ippolito Nievo 62
00153 Rome, Italie
Tel: +39-06-581-6074
Fax: +39-06-581-6390
mail@drn-network.com

Bureau en Belgique

Square Eugène Plasky, 92
1030 Bruxelles, Belgique
Tel: +32-2-732-4607
Tel: +32-2-736-1663
Fax: +32-2-706-5442
bruxelles@drn-network.com

Cette évaluation a été réalisée par :

L'Unité d'Évaluation commune pour :

L'Office de Coopération EuropeAid,

La Direction Générale du Développement et

La Direction Générale des Relations extérieures

Cette étude d'évaluation a été réalisée par Robert LeBlanc (chef d'équipe), Patrick Chaussepied, Basile Keita, Anneke Slob et Diego Ruiz.

La gestionnaire d'évaluation pour le consortium était María del Carmen Bueno.

L'évaluation a été menée par l'Unité d'Évaluation, qui a également conduit le groupe de travail composé de membres des services (EuropeAid, DG Développement, DG Commerce).

Les opinions exprimées dans ce rapport représentent les points de vue de ses auteurs. Ce rapport ne reflète pas nécessairement l'opinion de la Commission européenne ou des autorités des pays concernés

TABLE DE MATIERES

ANNEXE 1 : TERMES DE RÉFÉRENCE DE L'ÉVALUATION	1
ANNEXE 2 : RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES	22
ANNEXE 3 : GROUPE DE RÉFÉRENCE ET PERSONNES RENCONTRÉES	26
ANNEXE 4 : METHODOLOGIE	33
1 PROCESSUS D'ÉVALUATION ET RAPPORT DE SYNTHÈSE	33
2 METHODOLOGIE POUR LA PHASE DE TERRAIN	34
3 LIMITES DE L'ÉVALUATION.....	40
ANNEXE 5 : CONTEXTE DE LA COOPERATION REGIONALE EN AFRIQUE DE L'OUEST.....	41
1 DÉVELOPPEMENT SOCIO-ÉCONOMIQUE.....	42
2 ANALYSE POLITIQUE.....	48
3 SECTEUR PRIVÉ ET COMMERCE.....	52
4 LES INSTITUTIONS D'INTÉGRATION RÉGIONALE	57
5 CARACTÉRISTIQUES DE L'AIDE AU DÉVELOPPEMENT DE LA RÉGION	63
6 APERÇU DE L'APPUI DES AUTRES BAILLEURS DE FONDS	65
ANNEXE 6 : STATISTIQUES DES EXPORTATIONS DES PAYS DE LA REGION, 1997-2006.....	71
ANNEXE 7 : LOGIQUE D'INTERVENTION.....	88
1 SURVOL DE LA LOGIQUE D'INTERVENTION DE LA COMMISSION DANS LA RÉGION ...	88
2 ANALYSE DE LA LOGIQUE D'INTERVENTION DES FED 8 ET 9	89
ANNEXE 8 : MATRICE D'EVALUATION.....	96
ANNEXE 9 : ANALYSE QUANTITATIVE DE LA COOPERATION AU DEVELOPPEMENT REGIONAL DE L'AFRIQUE OCCIDENTALE.....	110
1 APPROCHE QUANTITATIVE DES INTERVENTIONS.....	110
2 ENGAGEMENTS DE LA CE DANS LA RÉGION.....	113
3 ENGAGEMENTS DANS LA RÉGION PAR BAILLEUR DE FOND	126
4 META-CONCLUSIONS DE L'ANALYSE QUANTITATIVE.....	132
ANNEXE 10 : ANALYSE DU SECTEUR TRANSPORT ET FICHES ANALYTIQUES DE PROJETS SELECTIONNES DANS CE DOMAINE	134
1 INTRODUCTION.....	134
2 ANALYSE DES BESOINS, OPPORTUNITES ET MENACES DU SECTEUR	135
3 LES STRATEGIES DE COOPERATION DE LA CE DANS LE DOMAINE DU TRANSPORT EN AFRIQUE DE L'OUEST	144
4 RÉPONSE DÉTAILLÉE À LA QUESTION D'ÉVALUATION 5	150

ANNEXE 1 : TERMES DE REFERENCE DE L'EVALUATION

<p>Evaluation de la coopération de la Commission européenne avec l'Afrique de l'Ouest</p> <p>Evaluation de niveau régional</p>
--

Termes de Référence

Version "draft final" 8 septembre 2006

I:\1. Evaluations - ON-GOING\ Afrique de l'Ouest\2. TdR\TdR.draftfinal.doc

Table des matières

- 1 DOCS RELATIFS A LA POLITIQUE DE DEVELOPPEMENT DE LA COMMISSION
- 2 DOCS RELATIFS LA REGION
- 3 STRUCTURE D'ENSEMBLE DU RAPPORT FINAL
- 4 GRILLE D'APPRECIATION DES TRAVAUX

1 MANDAT ET OBJECTIFS DE L'ETUDE

L'évaluation systématique et régulière de programmes de dépenses a été définie comme une priorité de la Commission européenne (CE), et ce afin de rendre compte de la gestion des fonds attribués et de promouvoir une culture d'apprentissage de l'expérience dans toute l'organisation. L'accent mis sur ***l'impact*** dans le cadre des programmes des Directions Générales des Relations Extérieures vise, d'une part, à favoriser une gestion basée sur les résultats et, d'autre part, à encourager les gouvernements partenaires à focaliser leurs politiques de manière optimale.

Les Commissaires Relex ont demandé à l'Unité Evaluation (commune à l'Office de Coopération EuropeAid, à la Direction Générale des Relations Extérieures et à la Direction Générale du Développement) d'entreprendre, dans le cadre du programme pour l'année 2006, une évaluation de la coopération de la Commission avec la Région de l'Afrique de l'Ouest. Cette demande a été confirmée par les Commissaires chargés des Relations Extérieures et de la Coopération¹. Cette évaluation répond à la nécessité selon laquelle toutes les stratégies pays/région/programmes doivent être régulièrement évaluées.

L'objectif principal de cette évaluation est de fournir à la Commission les résultats de l'aide et de tirer les leçons-clés de l'expérience passée (1996-2001) et en cours (2002-2007) de sa politique de coopération avec la Région de l'Afrique de l'Ouest. En tenant compte du cadre politique, économique, social et environnemental de la région, elle présentera ses résultats et leçons, avec un ensemble de recommandations détaillées et opérationnelles, dans un rapport conçu principalement pour fournir aux responsables politiques et aux responsables de la Commission une aide à la définition de la stratégie de coopération future et à sa mise en œuvre. L'évaluation doit également fournir un cadre d'analyse pour la définition de la stratégie régionale 2008/2014. Il importe de voir dans quelle mesure les choix politiques majeurs de l'Accord de Cotonou ont bien été pris en compte dans la dernière programmation.

L'évaluation devra également présenter un jugement global sur la manière dont la stratégie, les programmes et les projets de la Commission ont pu ou non contribuer aux objectifs de la région.

¹ Le programme d'évaluation de 2006 (approuvé par le Comité de Direction) peut être consulté sur la page Web de l'Unité Commune d'Évaluation <http://ec.europa.eu/comm/europeaid/evaluation/index.htm>

2 CONTEXTE

21. Stratégie de la Commission

Conformément à l'article 177 du traité instituant la Communauté Européenne, la politique de la Communauté dans le domaine de la coopération au développement vise :

- au développement économique et social durable des pays en développement et, plus particulièrement, des plus défavorisés d'entre eux ;
- à l'insertion harmonieuse et progressive des pays en développement dans l'économie mondiale ;
- à la lutte contre la pauvreté dans les pays en développement.

Ces objectifs ont été confirmés et renforcés dans l'article 1 de l'Accord de Partenariat ACP-CE, signé à Cotonou le 23 juin 2000, qui met un accent particulier sur l'objectif de réduction et, à terme, d'éradication de la pauvreté.

Dans le contexte régional, l'article 28 du même Accord présente la stratégie générale de coopération et d'intégration régionale et ses objectifs et priorités à savoir :

- Encourager l'intégration graduelle des Etats ACP dans l'économie mondiale ;
- Accélérer la coopération et le développement économique, tant à l'intérieur qu'entre les régions des Etats ACP ;
- Promouvoir la libre circulation des populations, des biens, des services, des capitaux, de la main d'œuvre et de la technologie entre les pays ACP ;
- Accélérer la diversification des économies des Etats ACP, ainsi que la coordination et l'harmonisation des politiques régionales et sous-régionales de coopération, et
- Promouvoir et développer le commerce inter et intra-ACP ainsi qu'avec les pays tiers.

Dans leur déclaration sur la politique de développement du 10 novembre 2000, le Conseil de l'Union européenne (EU) et la Commission européenne ont décidé de concentrer les activités de la Commission dans un nombre limité de domaines, choisis en fonction de leur contribution à la réduction de la pauvreté et pour lesquels l'action communautaire offre une valeur ajoutée : lien entre commerce et développement ; appui à l'intégration et à la coopération régionales ; appui aux politiques macro-économiques ; transports ; sécurité alimentaire et développement rural durable ; renforcement des capacités institutionnelles, notamment en matière de bonne gouvernance et d'état de droit. L'environnement et l'égalité homme / femme sont considérés comme des priorités transversales devant être poursuivies dans chacun des domaines précédents en vue de garantir un développement durable.

22. Contexte Régional

La région « Afrique de l'Ouest » concernée par la présente stratégie couvre 16 pays dont les 15 pays de la CEDEAO² ainsi que la Mauritanie.

² La CEDEAO est une association régionale de quinze pays créé en 1975 qui regroupe les huit pays membres de

Les pays membres de la Région Afrique de l'Ouest sont par ordre alphabétique: le Burkina Faso, le Bénin, le Cap-Vert, la Gambie, le Ghana, la Guinée, la Guinée Bissau, le Liberia, le Mali, la Mauritanie, le Niger, le Nigeria, le Sénégal, la Sierra Leone et le Togo.

Il s'agit d'une région présentant des indicateurs de pauvreté particulièrement alarmants : PIB per capita et indicateurs sociaux de base sous la moyenne de l'Afrique sub-saharienne, 14 PMA sur 16 pays. Elle regroupe des pays très diversifiés sur les plans économique et politique. Les économies sont centrées essentiellement sur des produits de base et sont donc sensibles aux chocs externes. En matière économique, le Nigeria et, dans une moindre mesure, la Côte d'Ivoire constituent deux poids importants dans la région. Sur le plan politique, les situations vont de l'instabilité proche de la guerre civile aux démocraties consolidées et fonctionnelles. Dans cette région, des défis considérables sont à relever tels que le maintien de la paix ou le renforcement de la stabilité politique.

Dans ce contexte, deux organisations régionales ont été mandatées pour l'exercice de programmation du 9ème FED, l'UEMOA³ d'une part, qui regroupe les pays francophones de l'ex-zone CFA et dont le processus d'intégration est déjà fort avancé, et la CEDEAO d'autre part, qui englobe les pays de l'UEMOA et constitue par son traité l'institution de référence en matière d'intégration. Le renforcement de la coordination ainsi que de la convergence entre ces deux organisations est un élément clef de la stratégie de coopération régionale de la CE en Afrique de l'Ouest.

Face à l'enjeu de la lutte contre la pauvreté, les deux organisations ont développé des agendas politiques pour promouvoir la croissance de la région par une meilleure intégration de leurs économies dans l'économie mondiale. L'analyse de ces agendas politiques (et de développement) a mis en évidence les forces et faiblesses des deux processus d'intégration. La CEDEAO s'est engagée, depuis 1999, sur un agenda ambitieux basé sur la création d'une union douanière, d'un marché commun et d'une union monétaire. Cet agenda n'est pas toujours suivi des prises de décisions nécessaires de par la faiblesse des organes institutionnels et de la faible application des décisions par les Etats membres. Néanmoins, des acquis importants existent sur le plan politique, sur la question de la résolution des conflits ainsi que dans certains secteurs tels que la circulation des personnes.

Pour ce qui est de l'UEMOA, la construction institutionnelle est solide et a permis des avancées importantes en matière d'intégration : établissement d'une union douanière, d'une politique commerciale commune, et d'avancées en matière de création d'un marché commun qui méritent d'être consolidées. La transposition des décisions au niveau des Etats Membres reste ici aussi faible.

Les deux institutions soulignent la nécessaire convergence à long terme des deux processus d'intégration et collaborent de plus en plus pour la coordination et l'harmonisation de leurs stratégies tant sur le plan des politiques sectorielles que sur les dossiers d'intégrations économiques proprement dits.

³ L'UEMOA (voir 3 page suivante) ainsi que le Cap-Vert, la Gambie, le Ghana, la Guinée, le Liberia, le Nigeria et la Sierra Leone. Ses principaux objectifs sont la création d'une union économique et monétaire et la promotion de l'intégration

économique sur tous les plans. Les travaux en cours concernent la création d'une monnaie commune, la mise en place d'une zone de libre échange et l'établissement d'un tarif extérieur commun.

Source : http://europa.eu.int/comm/trade/issues/bilateral/regions/acp/pr031003_fr.htm

³ L'UEMOA a été créée par le Traité signé à Dakar le 10 janvier 1994. Les huit pays membres (Mali, Bénin, Burkina-Faso, Côte d'Ivoire, Guinée Bissau, Niger, Sénégal, Togo) ont une monnaie unique (le Franc CFA), partagent une même politique économique et monétaire et ont établi une union douanière effective depuis le 1er janvier 2000. L'objectif est de poursuivre la création d'un marché commun basé sur la libre circulation des personnes, des biens, des services, des capitaux ainsi que le droit d'établissement.

Source : http://europa.eu.int/comm/trade/issues/bilateral/regions/acp/pr031003_fr.htm

En matière commerciale, la région a mandaté la CEDEAO à négocier les APE en collaboration avec l'UEMOA ; mais les deux organisations doivent être renforcées pour faire face à ces enjeux essentiels des négociations commerciales et de la mise en œuvre des règles de l'OMC.

23. Priorités du 8^{ème} FED

La stratégie d'intervention de la Commission en Afrique de l'Ouest dans le cadre du 8^{ème} FED avait pour objectif général de contribuer au renforcement du processus d'intégration et de coopérations régionales des différents pays et à leur insertion dans l'économie mondiale, par la consolidation de l'espace économique régional

Le montant du Programme Indicatif Régional(PIR) est de 228M€. Le domaine de concentration, doté de 80 à 85% de cette dotation, vise à **l'intensification des échanges intra-régionaux et l'amélioration de la compétitivité des économies de la région**. Les axes d'intervention sont les suivants : l'élimination des entraves au commerce, le développement du commerce régional et l'appui au secteur privé, le renforcement des mécanismes d'intégration, la facilitation des échanges au niveau de certaines filières de production et, enfin le développement de systèmes régionaux de transport, de communication et d'énergie. Pour la mise en œuvre des actions, un vaste Programme d'Appui Régional à l'Intégration appelé PARI⁴ d'un montant de 53M€ a été mis en place.

Dans le hors concentration, les activités financées sont la valorisation des ressources humaines, la gestion rationnelle des ressources naturelles, la consolidation de l'Etat de droit et enfin la coordination et le suivi du PIR.

Pour assurer la viabilité, il convient que les politiques macroéconomiques et sectorielles soient cohérentes au niveau régional, principe de subsidiarité dans la mise en oeuvre des actions, principe d'additionalité des fonds régionaux et nationaux.

24. Priorités du 9^{ème} FED

Dans le cadre des objectifs visés par l'Accord de Cotonou, la stratégie d'intervention de la Commission en Afrique de l'Ouest dans le cadre du 9^{ème} FED a défini la coopération de l'UE avec la région dans le but d'assister celle-ci dans la mise en oeuvre des politiques visant la réduction de la pauvreté et l'insertion progressive et harmonieuse des économies de la région dans l'économie mondiale.

Elle a couvert la période allant de 2002 à 2007. Au cours de cette période, il était prévu qu'un Accord de Partenariat Economique puisse être négocié également entre les parties.

Certaines leçons avaient pu être tirées de l'analyse de la coopération régionale passée : ainsi l'appui au processus d'intégration de l'UEMOA à travers les programmes « PARI »

4 Le Programme d'Appui Régional à l'intégration (PARI) est conçu pour permettre d'élaborer, au niveau de chaque Etat, un cadre global et cohérent d'accompagnement des actions prévues au titre des 3 premiers axes d'intervention du PIR et à contribuer ainsi à l'objectif du programme. Ce programme a permis d'identifier, dans chaque pays, les conditions réelles et les engagements nécessaires pour l'application des réformes, les contraintes existantes, les changements structurels et les mesures d'accompagnement. Le document finalisé par pays devait constituer le cadre et la trame d'une lettre d'intention ("lettre du PARI") élaborée par le Gouvernement, précisant les engagements pris pour appliquer les réformes et les appuis requis pour leur mise en oeuvre. Cette lettre devait servir de base à la phase d'appui sous forme d'aide à la balance des paiements et/ou par un appui budgétaire.

s'était révélé positif ; dans les autres secteurs, et particulièrement au niveau des transports, l'approche n'avait pas été assez celle d'une subsidiarité au niveau régional mais plutôt d'un prolongement de programmes nationaux.

Tenant compte des éléments de diagnostic ci dessus, la stratégie proposée a été de favoriser la convergence à long terme des deux processus d'intégration en adoptant une approche à géométrie variable et à rythmes différenciés : consolidation de l'union douanière et renforcement du marché commun au niveau de l'UEMOA, création de l'union douanière CEDEAO et des capacités de son secrétariat exécutif d'autre part, tenant compte des acquis de l'une et l'autre institution et de la nécessité d'une coopération renforcée et d'un transfert de compétence. Le renforcement de la capacité des organisations à faire valoir leur spécificité commerciale tant au niveau de l'OMC que dans le cadre des futures négociations des APE a également été considéré comme essentiel dans le cadre de ce processus. A cette fin, 50 % de l'allocation du PIR a été affectée au secteur « **appui à l'intégration économique et au commerce** »

L'appui à la définition et la mise en œuvre de politiques sectorielles régionales dans un esprit de complémentarité et de subsidiarité avec les programmes nationaux a été un autre élément fondamental qu'il a été prévu d'appuyer et ce, particulièrement, dans le secteur des transports, composante vitale d'une politique d'intégration économique. La stratégie a visé ainsi à soutenir une démarche de facilitation et d'harmonisation au niveau régional pour permettre une libre circulation des biens et personnes

Un deuxième secteur de concentration « **les transports** » s'est vu consacrer 35 % des ressources du PIR

Le rôle de la région et particulièrement de la CEDEAO sur le plan politique en matière de prévention des conflits a été un autre axe important de cette stratégie et des allocations dans ce sens ont été prévues dans les secteurs " hors concentration " qui représente 15% de l'enveloppe globale.

Enfin, un appui a été maintenu (hors concentration) à des actions importantes devant être consolidées dans les domaines, entre autres, de la pêche, de la santé ou de la culture.

Les informations sur le programme régional Afrique de l'Ouest pourront être trouvées aux adresses des 2 sites Internet de la Commission:

http://ec.europa.int/comm/development/body/region/docs/pir_roc_8_fr.pdf

<http://www.dev.cec/home/dgserv/dev/iqsg>

D'autres informations pourront également être trouvées dans l'annexe 1 des présents termes de référence.

3 CHAMPS DE L'EVALUATION

Champ géographique

Il s'agit d'une évaluation de l'ensemble de la coopération de la Commission européenne avec la région Afrique de l'Ouest.

Les évaluateurs examineront notamment la cohérence et la complémentarité entre le niveau régional et les niveaux nationaux (RSP et CSP).

Champ temporel

Les évaluateurs devront porter un jugement sur :

- les aspects de pertinence, de cohérence et de complémentarité de la stratégie de coopération de la Commission avec l'Afrique de l'Ouest pour la période **1996-2006**;
- la correspondance entre la stratégie et la mise en œuvre de la coopération au cours de la même période ;
- la mise en œuvre de la coopération de la Commission, en mettant particulièrement l'accent sur l'efficacité et l'efficience pour la période 1996-2004, et sur les effets attendus de la coopération pour le cycle de programmation en cours (2002-2007);
- La cohérence entre les calendriers de négociation des Programmes Indicatifs Nationaux (PIN) et du Programme Indicatif Régional(PIR).

Champ thématique

- **A ce stade les principaux thèmes identifiés sont** : l'ensemble des instruments financiers éventuellement mobilisés dans le cadre de la coopération communautaire, en s'intéressant particulièrement à l'appui à l'intégration économique régionale et à l'insertion de la région dans l'économie mondiale par la consolidation de l'espace économique régional.
- Les questions de coordination, convergence et interdépendance entre les deux organismes régionaux, l'UEMOA et la CEDEAO devront être approfondis;
- Seront également à évaluer le degré d'appropriation de l'agenda par la Région ainsi que les questions relative à la mise en œuvre des actions tant au niveau des organismes régionaux qu'au niveau de la Commission (siège et délégations);
- Pour ce qui est de l'appui au secteur privé et des questions commerciales, il conviendra d'évaluer la complémentarité entre interventions au niveau régional et aux niveaux nationaux et, à cet effet, de tenir compte de tous les instruments à la disposition de la région et, notamment, des programme tous ACP (tels que Pro invest...) ou encore des interventions via le CDE;
- Pour ce qui est de l'analyse de la négociation de l'Accord de partenariats Economiques(APE), le consultant se limitera à analyser comment l'APE est pris en compte dans les stratégies d'appui de la Commission à la Région (dans le cadre du 9^{eme} Fed et éventuellement du 10^{eme} FED).

Champ légal et réglementaire

- **L'évaluation s'appuiera** en premier lieu sur les documents de stratégie régionaux et nationaux relatifs à l'Afrique de l'Ouest, ainsi que sur l'ensemble des documents officiels pertinents pour la région.

4 LA METHODOLOGIE ET L'APPROCHE DE BASE DE L'EVALUATION

L'approche de base de l'évaluation consiste en **cinq phases principales** au cours desquelles se déroulent plusieurs étapes méthodologiques. **La zone grise du tableau ci-dessous, à laquelle il conviendrait d'ajouter la production de la note de lancement, concerne essentiellement les consultants :**

<i>Cinq phases principales :</i>	<i>Étapes méthodologiques ⁵:</i>
1. Phase de préparation	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Constitution du groupe de référence ▪ Rédaction des Tdr (unité d'évaluation) ▪ Note de lancement (consultants)
2. Phase documentaire ⁶ 3. Phase de terrain 4. Phase de synthèse et séminaire	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Structuration de l'évaluation ▪ Collecte de données⁷, vérification des hypothèses ▪ Analyse ▪ Jugements sur les résultats
5. Rétroaction et diffusion	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Grille de qualité ▪ Résumé pour les commissaires ▪ Evinfo (résumé pour les bases de données de l'OCDE et de la Commission) ▪ Fiche contradictoire (réponse des services de la Commission)

Phase de préparation

Le gestionnaire de l'évaluation identifie les services de la Commission à inviter au groupe de référence en veillant à atteindre trois objectifs : l'apport d'expertise et d'information, l'expression de la variété des points de vue pertinents au sein de la Commission et la légitimité du processus d'évaluation.

Le groupe de référence agira comme la principale interface professionnelle entre l'équipe d'évaluation et les services de la Commission. Les principales fonctions du groupe de référence consisteront à :

- émettre un avis sur les termes de références élaborés par l'Unité Evaluation ;
- fournir aux consultants toute l'information et la documentation disponible concernant l'objet de l'évaluation ;
- examiner le rapport de démarrage ainsi que les rapports ultérieurs produits par les consultants ;
- porter un jugement sur la qualité du travail réalisé par les consultants ;
- contribuer à assurer la diffusion et la prise en compte des résultats et des recommandations de l'évaluation dans la conception et la mise en oeuvre des programmes de coopération futurs.

⁵ Ces étapes ne sont pas entièrement séquentielles.

⁶ Elle inclut des entrevues à Bruxelles et pourrait comprendre une courte mission dans la région.

⁷ Celle-ci comprend (i) toute la documentation appropriée fournie par les services de la Commission, et (ii) la documentation d'autres sources que les évaluateurs trouvent appropriées et utiles.

Le gestionnaire de l'évaluation prépare les termes de référence de l'évaluation et les adresse au Consultant.

Ce dernier présentera, dans un délai de 10 jours après réception des TdR, **une note de lancement** qui devra comprendre : a. la compréhension des présents TdR ; b. la composition (provisoire) de l'équipe d'évaluation accompagnée des CV ; c. une proposition de budget (modèle en annexe). La note de lancement sera transmise au Groupe de référence pour commentaires.

Phase documentaire

Rapport de démarrage

Une fois la note de lancement approuvée par l'Unité Evaluation, le Consultant procédera à l'étape de structuration de l'évaluation, qui conduira à la production d'un rapport de démarrage.

Pour ce faire, le Consultant examinera et analysera toute la documentation clé relative à la coopération (passée et actuelle) de la Commission avec la Région de l'Afrique de l'Ouest. Cela comprendra les données sur la politique et les documents pertinents, les règlements et les instruments de programmation. Le Consultant devra également analyser la documentation produite par les institutions régionales et les autres donateurs et agences internationales. Au niveau d'Europe Aid , le Consultant aura à consulter la base de données CRIS ainsi que les rapports de monitoring ROM (Results Oriented Monitoring).

Sur la base des informations obtenues, le Consultant :

a. Analysera et reconstruira (sur la base de la documentation disponible), la logique d'intervention de la Commission dans le cadre de sa coopération avec l'Afrique de l'Ouest. La reconstruction de la logique d'intervention prendra la forme d'un ou de plusieurs diagrammes logiques des effets qui seront strictement basés sur des documents officiels. L'élaboration du ou des diagrammes des effets suppose que les évaluateurs aient préalablement (i) identifié et hiérarchisé les objectifs de coopération recensés dans les documents officiels, (ii) traduit ces objectifs explicites en effets attendus. Les effets attendus constitueront les « boîtes » du ou des diagrammes.

Les éventuels « trous » dans la logique d'intervention devront être indiqués et remplis sur la base d'hypothèses qui seront validées par le groupe de référence. Le ou les diagramme(s) logique des effets seront utiles pour l'identification des principales questions d'évaluation.

b. Proposera des questions d'évaluation, chaque question étant assortie de commentaires explicatifs. Le choix des questions sera déterminant pour les étapes suivantes de collecte d'information, d'élaboration des méthodes d'analyse et d'élaboration des jugements finaux.

Une première réunion se tiendra avec le Groupe de référence pour discuter et valider le(s) diagramme(s) logique(s) et les questions d'évaluation.

d. Identifiera pour chaque question d'évaluation retenue les critères de jugement et indicateurs appropriés. Pour chaque question, au moins un critère de jugement

devra être identifié, et à chaque critère devront correspondre un nombre limité d'indicateurs qualitatifs et quantitatifs.

e. Ajoutera une description du contexte de la coopération de la Commission avec la région.

f. Proposera des méthodes adaptées de collecte de données et d'informations tant à Bruxelles que sur le terrain et présentera une méthode appropriée pour l'analyse des données et informations collectées, en précisant les limites éventuelles de ces méthodes.

Le rapport confirmera également, s'il y a lieu, (i) la composition finale de l'équipe d'évaluation, y compris les experts nationaux ou régionaux et les experts à court terme selon le cas et (ii) le calendrier final. Ces deux aspects seront approuvés par la Commission par un échange formel de lettres.

Cette phase pourrait comprendre (éventuellement) une courte visite préparatoire, sur le terrain, par le chef d'équipe.

Rapport de phase documentaire

Une fois le rapport de démarrage validé, le Consultant procédera à l'étape finale de la phase documentaire au cours de laquelle il :

- présentera les indicateurs quantitatifs et qualitatifs finalisés ;
- présentera les premiers éléments de réponse aux questions d'évaluation et les premières hypothèses à tester sur le terrain ;
- Présentera les méthodes appropriées d'analyse et de collecte des données et de l'information dans la région en indiquant à nouveau les limites rencontrées et la méthode de vérification en vue de valider l'analyse ;
- Indiquera la base sur laquelle seront fondés les jugements, en lien direct avec les critères de jugement ;
- Indiquera une sélection des pays spécifiques pour les missions de terrain sur la base de critères pertinents;
- Identifiera les activités, les projets et les programmes en vue de l'étude approfondie.

A l'issue de ce travail, le Consultant présentera à l'Unité Evaluation un rapport de phase documentaire. Ce rapport exposera entièrement les résultats de la première phase de l'évaluation comprenant toutes les tâches ci-dessus énumérées (la partie principale du rapport de démarrage lui sera annexée). Le Groupe de référence et l'Unité Evaluation examineront le rapport.

La mission de terrain ne pourra pas commencer avant que l'approche et la méthodologie proposées n'aient été approuvées par l'Unité Evaluation.

Après examen du rapport de phase documentaire par le Groupe de référence, le Consultant aura 10 jours ouvrables pour produire un rapport révisé.

Phase de terrain

Une fois la phase documentaire conclue de manière satisfaisante et après l'acceptation formelle du rapport, le Consultant procédera à la mission de terrain dans la région Afrique de l'Ouest. Le travail sur le terrain, (d'environ 3/4 semaines) sera entrepris, en accord avec les 2 Délégations Régionales (Burkina Faso et Nigeria) et le Groupe de référence, selon la démarche préalablement exposée dans le rapport de phase documentaire et approuvée par le Groupe de référence.

Si au cours des travaux sur le terrain des modifications significatives relatives à la méthodologie ou au calendrier sont jugées nécessaires, celles-ci devront être exposées au Groupe de référence, par l'intermédiaire de l'Unité Evaluation.

A l'issue de l'étude de terrain, le Consultant (a) présentera aux 2 Délégations gérants la coopération régionale une restitution des résultats provisoires (b) ; avant d'entamer la rédaction du rapport final le Consultant procédera à une restitution de fin de mission auprès du Groupe de référence.

Phase de rédaction du Rapport final

Le Consultant procédera (conformément au calendrier convenu) à la rédaction du projet de rapport final suivant la structure exposée à l'annexe 3 et en tenant compte des commentaires reçus au cours des réunions précédentes du Groupe de référence (pour autant que les commentaires lui semblent appropriés). Le rapport final devra comprendre, outre le champ d'application de chaque composante de l'évaluation (questions d'évaluation), une section synthétisant les principales conclusions générales de l'évaluation.

Si l'Unité Evaluation considère que le rapport est d'une qualité suffisante (sur la base de la grille présentée en annexe 4), celle-ci l'enverra au Groupe de référence pour commentaires; ce dernier se réunira pour discuter du rapport en présence du Consultant.

Sur la base des commentaires exprimés par le Groupe de référence et l'Unité Evaluation, le Consultant apportera au rapport les modifications nécessaires.

Le projet de rapport final révisé sera ensuite présenté lors d'un séminaire à Bruxelles. Le but du séminaire est de présenter les résultats, les conclusions et les recommandations préliminaires aux autorités partenaires, aux membres des délégations dans les pays de la région, aux ambassades des Etats Membres, aux autres bailleurs de fonds ainsi qu'aux organisations représentatives de la société civile. Le Consultant devra, pour ce faire, préparer une présentation (Power Point de préférence) pour le séminaire. Cette présentation sera considérée comme un produit de l'évaluation au même titre que les rapports.

Sur la base des commentaires exprimés par les participants au séminaire, le Consultant établira le rapport final conformément au calendrier. Le Consultant pourra choisir d'accepter ou de rejeter les commentaires formulés par le Groupe de référence et par les participants au séminaire, mais, en cas de rejet, il devra motiver (par écrit) son refus (les commentaires et les réponses du Consultant seront joints en annexe au rapport).

Le rapport final (ainsi que les rapports et les notes précédents) doivent être de grande qualité (le jugement sera fait sur la base de la grille d'évaluation présentée dans l'annexe 4). Les résultats, l'analyse, les conclusions et les recommandations devront être approfondis. Ils devront refléter une approche méthodique et réfléchie, faisant apparaître clairement les liens entre chaque élément du raisonnement.

Après validation du rapport final par l'Unité Evaluation, la présentation (Power Point) devra être revue.

5 DIFFUSION ET SUIVI

Après acceptation du rapport final, l'Unité Evaluation procédera à la diffusion des résultats (conclusions et recommandations) contenus dans le rapport d'évaluation. L'Unité (a) exprimera un jugement formel (en annexe 4: grille de qualité) sur la qualité de l'évaluation;

(b) préparera une Fiche Contradictoire présentant les recommandations du Consultant ainsi que les réponses des services compétents de la Commission.

La grille de jugement de qualité, l'EvInfo et la fiche Contradictoire seront publiées sur le site Internet de l'Unité Evaluation, avec le rapport final.

6 QUESTIONS D'EVALUATION

L'évaluation sera basée sur les critères du CAD de l'OCDE : pertinence, impact, efficacité, efficience et durabilité. Ces critères pourront être pondérés de manière différente, en fonction de la hiérarchisation des questions d'évaluation.

De manière générale, les questions (au nombre de 10, au maximum) feront référence aux domaines principaux suivants :

- **Pertinence de la stratégie/du programme d'intervention** : cela comprend la pertinence par rapport aux objectifs généraux de la Commission ainsi que la pertinence par rapport aux besoins et aux priorités des pays d'Afrique de l'Ouest (notamment dans le choix de la (des) populations cible(s)).
- **Conception de la stratégie/du programme d'intervention** : il s'agira principalement d'analyser l'adéquation entre les objectifs retenus dans les documents de programmation et les ressources prévues pour les atteindre. On se demandera également dans quelle mesure les modalités d'intervention (instruments, canaux de financements, etc.) retenues sont adaptées aux objectifs poursuivis.
- **Adéquation entre la mise en œuvre et la stratégie** : on vérifiera dans quelle mesure le calendrier et l'exécution des programmes d'intervention (types d'interventions, répartition géographique et sectorielle de l'aide, instruments et canaux de financements, etc.) correspondent à la stratégie retenue. Il conviendra en particulier de mettre en évidence les véritables bénéficiaires, directs ou indirects, de l'intervention et de les comparer avec la (les) population(s) cible(s) retenue(s) dans les documents de programmation. Il conviendra également d'analyser l'adéquation des moyens par rapport aux objectifs.

- **Degré d'atteinte des objectifs principaux** : Les consultants devront identifier tous les résultats et impacts enregistrés, y compris les impacts inattendus, et les comparer avec les résultats et les impacts attendus. Le Consultant identifiera également les changements produits dans les secteurs sur lesquels les programmes de la Commission étaient supposés produire un impact.
- **Efficience de la mise en oeuvre** : pour les actions qui se seraient révélées efficaces, il conviendra de se demander dans quelle mesure les ressources financières, humaines, réglementaires, ou administratives ont favorisé ou au contraire entravé la production des résultats et des impacts.
- **Durabilité des effets** : il s'agit d'analyser dans quelle mesure les bénéfices des actions de coopération sont susceptibles de se maintenir après la fin des interventions de la Commission.
- **Priorités transversales** : par exemple, le genre, l'environnement, le renforcement des capacités institutionnelles, etc. Il conviendra de vérifier d'une part, dans quelle mesure ces questions ont été prises en compte dans les documents de programmation ; d'autre part, de quelle manière cette prise en compte s'observe tant dans les modalités de mise en œuvre que dans les effets produits par l'intervention.
- **Les « 3C » (coordination, complémentarité et cohérence)** : coordination et complémentarité avec les autres Etats membres de l'UE et les autres donateurs ; cohérence avec les politiques de l'UE (y inclus les politiques propres à chacun des Etats Membres).
- **L'analyse de la cohérence entre les différents instruments de coopération** (projets PIN, projets PIR, instruments d'appui au secteur privé etc.)
- **La valeur ajoutée des politiques de la CE**

7 RESPONSABILITE DE LA GESTION ET DU SUIVI DE L'EVALUATION

La gestion et le suivi de l'évaluation sont de la responsabilité de l'Unité Evaluation.

Les progrès de l'évaluation seront suivis de près par un Groupe de référence de la Commission composé de membres de services de la famille Relex ainsi que d'autres directions générales compétentes, et dans la mesure du possible, des représentants de la région partenaire, sous la présidence de l'Unité Evaluation.

8 L'EQUIPE D'EVALUATION

L'équipe d'évaluation devra posséder une connaissance et une expérience approfondie :

- des méthodes et techniques d'évaluation en général et, si possible, dans le domaine de la coopération du développement ;
- de la région Afrique de l'Ouest ;
- des domaines suivants : analyse macro-économique, commerce, secteur des transports, bonne gouvernance, droits de l'homme, prévention des conflits, développement social, gestion des ressources naturelles, instrument FED ;
- des langues française et anglaise (obligatoires) et de la langue portugaise (éventuellement).

L'unité évaluation recommande vivement que des experts de la région soient employés (en particulier, mais non uniquement, pendant la phase de terrain).

Conformément aux règles du contrat cadre, une déclaration d'absence de conflit d'intérêts devra être signée par chaque membre de l'équipe d'évaluation et annexée à la note de lancement.

Concernant les langues à utiliser pour cette étude, les réunions se tiendront en français et en anglais. Pour ce qui est des rapports, ils seront rédigés en français mais le rapport final sera traduit intégralement en anglais.

9 CALENDRIER

L'évaluation commencera en septembre 2006 et devrait s'achever en avril 2007 avec la présentation du rapport final (synthèse, conclusions et recommandations).

Le programme d'évaluation est le suivant :

Phase/Rapport	Activité	Date
Phase de préparation TdR	Echanges via emails avec la Groupe de référence en de la finalisation des TdR	Août 2006
Phase documentaire Note de lancement Note de démarrage	Mission de terrain exploratoire(éventuelle) Validation des diagrammes logiques et des questions évaluatives par le Groupe de référence	Note prévue Mi- Septembre 2006 Note prévue fin septembre Réunion avec le Groupe de référence mi- Octobre 2006
Rapport de fin de phase documentaire	Discussion sur le rapport de phase documentaire	Rapport prévu fin Novembre 2006 Réunion Groupe de référence mi- Décembre 2006
Phase de Terrain		Début Janvier 2007
Note de phase de terrain		Début Février 2007
	Débriefing sur la phase de terrain, discussion sur la phase de terrain	Réunion Groupe de référence début février 2007
Phase de rédaction du rapport final		Février
Projet de rapport final		Début Mars
	Discussion sur le projet de rapport final	Réunion Groupe de référence mi- Mars
Séminaire de présentation dans la région ou à Bruxelles		Mi- Avril 2007
Rapport final		Fin Avril 2007

Les dates mentionnées ci-dessus peuvent être modifiées en vue d'améliorer le déroulement de l'évaluation, conformément à l'accord exprimé par toutes les parties intéressées.

10 COUT DE L'EVALUATION

Le coût global de l'évaluation devra être compris entre 160.000 et 180.000 €.

Le budget pour le séminaire (honoraires, per-diem et voyage) sera présenté séparément dans la note de lancement.

11 MODALITES DE PAIEMENTS

Les modalités de paiement seront les suivantes : 30% à l'acceptation de la note de démarrage ; 50% à l'acceptation du projet de rapport final ; 20% à l'acceptation du rapport final.

Les coûts relatifs au séminaire seront facturés et payés séparément.

12 ANNEXES

1. Documents généraux sur la politique de développement de la Commission européenne.
2. Documents relatifs à la Région de l'Afrique de l'Ouest
3. Structure d'ensemble du Rapport final
4. Grille d'appréciation de la qualité des travaux d'évaluation.

ANNEXE 1 : DOCUMENTS GÉNÉRAUX SUR LA POLITIQUE DE DÉVELOPPEMENT DE LA COMMISSION EUROPÉENNE.

Textes (Traité - Accords de Coopération - Communications au Conseil/Parlement - Déclarations politiques - Règlements des Lignes budgétaires - Documents de Stratégie coopération régional- etc.) relatifs à :

1.1 Politique générale de développement

La politique de développement de la Communauté européenne : Déclaration du Conseil et de la Commission, novembre 2000

Communication de la Commission au Conseil et au Parlement Européen: La Politique de développement de la Communauté Européenne (COM/2000/0212f)

Traité d'établissement de la Communauté Européenne, Traité de Maastricht (art. 177-181 sur la Coopération au développement)

Accord de Partenariat ACP-UE/Accord de Cotonou

The European consensus on development – joint EU development policy statement (nov. 2005)

La stratégie de l'UE pour l'Afrique : vers un pacte euro-africain pour accélérer le développement de l'Afrique – Communication de la CE au Conseil, au PE et au CES (COM(2005)489f)

1.2 Politique commerciale

Système de Préférences Généralisées (SPG)

Règlement (CE) N° 2501/2001 ,602/98 et 2623/97 du Conseil des 10 décembre 2001, 9 mars 1998 et 19 décembre 1997.

Commerce agricole et des produits forestiers

1.3 Coopération au développement: Approches régionales

1.4 Coopération au développement: Approches sectorielles

(Secteur rural, agriculture, ressources naturelles, environnement, forêts tropicales)

Communication from the Commission "Fighting Rural Poverty" : European Community policy and approach to rural development and sustainable natural resources management in developing countries 25/07/2002

Communication from the Commission, to the Council, The European parliament and the Economic and Social Committee Integrating environment and sustainable development into economic and development cooperation policy, 18/05/2000

Règlement (CE) n° 3062/95 du Conseil, du 20 décembre 1995, relatif à des actions dans le domaine des forêts tropicales et des autres forêts dans les pays en développement

Règlement (CE) N° 2493 et 2494 du P.E du 7 novembre 2000 sur les mesures pour promouvoir l'intégration de la dimension environnement dans le processus de développement des pays tiers et Règlement (CE) N° 1292/96 du Conseil

Droits de l'homme, indigènes et minorités, démocratisation, bonne gouvernance

Règlement (CE) N° 975/1999 du Conseil

Aide alimentaire et sécurité alimentaire

Règlement (CE) N° 1292/96 du Conseil

Coopération décentralisée et appui aux ONG

Communication de la Commission au Conseil au Parlement Européen et au Comité Economique et Social participation des Acteurs Non Etatiques à la politique communautaire de développement, Bruxelles, 7/11/2002 et Règlement (CE) N° 955/2002 du P.E et Règlement (CE) N° 1658/98 du Conseil

Santé, lutte contre le SIDA, lutte contre les drogues et la toxicomanie

Council resolution Communicable diseases and poverty, 2304th Council meeting, Brussels, 10 November 2000

Règlement (CE) N° 550/97 et 2046/97 du Conseil

Genre et développement, égalité des chances

Règlement (CE) N° 2836/98 du Conseil

Education

Communication de la Commission au Conseil et au Parlement Européen sur l'éducation et la formation dans le contexte de la réduction de la pauvreté dans les pays en développement

Communication from the Commission to the European Parliament and the Council on strengthening cooperation with third countries in the Field of higher education

1.5 Politique de coopération avec la Région de l'Afrique de l'Ouest

1.6 Autres documents utiles à consulter

Joint Roadmap of EPA negotiations with West Africa (August 2004)

Sustainability impact Assessment (SIA) studies : Etude de l'impact sur le développement durable des accords de partenariat économique ACP-UE

Sector SIA : Agro food an cotton in West Africa (August 2004)

Regulation 980/2005 (23 June 2005) : GSP system and EU's autonomous measures (EBA system – tout sauf les armes)

ANNEXE 2 : DOCUMENTS RELATIFS À LA RÉGION DE L'AFRIQUE DE L'OUEST

1. Information générale : Histoire, politique, économie, société

Note de présentation de la région par AIDCO et/ou Dév(Desk)

Regional Profile

Rapports PNUD

Rapport OCDE-CAD 2005 www.oecd.org/dev/pea

2. Information conjoncturelle : Situation politique, économique, sociale

3. Politiques gouvernementales et régionale

4. Programmes d'ajustement, réduction de la dette externe

5. Coopération externe

Synthétique

Geographical distribution of Financial Flows to Aid Recipients

Instances multilatérales

Coopération bilatérale, Etats Membres de l'UE

6. Thématique

Secteur rural, agriculture, sécurité alimentaire, ressources naturelles, environnement

Droits de l'homme, indigènes et minorités, démocratisation, bonne gouvernance

Questions sociales: éducation, santé, logement

7. Documents et chiffres concernant l'aide de la Commission à la région

7.1 Contexte général de l'aide de la Commission

Development Co-operation review, European Community, Development Assistance Committee, OECD, Table of Contents, DAC main findings, recommendations and bibliography

Programme Indicatif Régional (PIR) et Programmes Indicatifs Nationaux (PIN) des différents pays de la Région

Chiffres sur l'aide globale (pour voir le poids relatif de l'aide à la région)

7.2 Chiffres concernant l'aide à la région

Evolution des engagements sur la période 1996-2001, toutes lignes budgétaires

Projets sur la période 1996-2001, toutes lignes budgétaires

Liste des projets actuellement en cours, toutes lignes confondues, niveau national et régional

Le but final est de connaître l'évolution de l'aide, en volume, et en termes de son orientation: distribution géographique, sectorielle (infrastructures, production, éducation/formation, santé, démocratisation/DDHH....), entre milieu urbain/rural, entre secteur public/ instances régionales/secteur associatif-ONG-société civile organisée/ entreprises... Donc il faudrait obtenir (si disponible) ou élaborer (si non disponible) une caractérisation des projets.

Dans une seconde étape, il faudra obtenir de l'information sur le stade d'exécution des projets (i.e des dates - signature CF, démarrage effectif, clôture éventuelle - et des données chiffrées: % age d'exécution).

7.3 Documents concernant des projets et des programmes

Documents d'identification, rapports d'exécution, rapports régionaux ROM

Evaluations (notamment des projets PARI 2 et PARI Secteur Privé)

8. Information sur les évaluations disponibles portant sur/incluant la région:

Démocratisation

Coopération décentralisée

Dimension environnementale

Aide alimentaire et sécurité alimentaire

9. Aspects méthodologiques (documents de référence)

Evaluation Stratégie régionale Mercosur, Amérique Latine et Afrique Centrale

Liste de questions + indicateurs

Différents guides produits par la DG Développement et Aidco concernant la participation des Acteurs Non Etatiques aux Politiques de Développement.

Handbook on promoting good governance in EC development and cooperation.

ANNEXE 3 : STRUCTURE D'ENSEMBLE DU RAPPORT FINAL (SOUS RÉSERVE DE RÉVISION ULTÉRIEURE)

Longueur : le rapport final ne devrait pas excéder 50/60 pages (y compris le résumé général). Des informations supplémentaires sur le contexte global, le programme ou des aspects globaux de méthodologie et d'analyse devraient être fournies en annexe.

1. Résumé général

2. Contexte de l'évaluation

3. Réponses aux questions évaluatives

4. Conclusions et évaluation globale de la stratégie et du programme de la Commission

5. Recommandations

* Les conclusions et les recommandations doivent être classées et "priorisées" en fonction de leur pertinence pour l'évaluation et de leur importance, et elles devraient aussi faire à nouveau référence aux principaux résultats. Pour chaque recommandation des alternatives possibles devraient être présentées. En ce qui concerne la longueur, les parties consacrées aux conclusions et recommandations devraient représenter environ 40% du résumé général. La structure générale du rapport sera agréée pendant la première phase.

ANNEXE 4 : GRILLE D'APPRÉCIATION DE LA QUALITÉ DES TRAVAUX D'ÉVALUATION

Concernant ce critère, le rapport d'évaluation est :	Inacceptable	Médiocre	Bon	Très bon	Excellent
1. La satisfaction des demandes : L'évaluation traite-t-elle de façon adéquate les demandes d'information formulées par les commanditaires et correspond-elle au cahier des charges ?					
2. L'adéquation du champ : La raison d'être du programme 6, ses réalisations, ses résultats et ses impacts sont-ils étudiés dans leur totalité, y compris ses interactions avec d'autres politiques et ses conséquences imprévues ?					
3. L'adéquation de la méthodologie : La conception de l'évaluation est-elle adaptée et adéquate pour fournir les résultats nécessaires (avec leurs limites de validité) pour répondre aux principales questions d'évaluation ?					
4. La fiabilité des données : Les données primaires et secondaires collectées et sélectionnées sont-elles adaptées ? Offrent-elles un degré suffisant de fiabilité par rapport à l'usage attendu ?					
5. La solidité de l'analyse : L'analyse des informations quantitatives et qualitatives sont-elles conforme aux règles de l'art, complète et adaptée afin de répondre correctement aux questions évaluatives ?					
6. La crédibilité des résultats : Les résultats découlent-ils logiquement et sont-ils justifiés par l'analyse des données et par des interprétations basées sur des hypothèses explicatives présentées avec soin ?					
7. La valeur des conclusions : Les conclusions sont-elles justes, découlent-elles de l'analyse et sont-elles non biaisées par des considérations personnelles ou partisanses ?					
8. L'utilité des recommandations : Les recommandations sont-elles compréhensibles, utiles, applicables et assez détaillées pour être concrètement mises en œuvre ? Les recommandations découlent-elles des conclusions ?					
9. Clarté du rapport : Le rapport décrit-il le contexte et le but du programme évalué ainsi que son organisation et ses résultats de façon telle que les informations fournies soient aisément compréhensibles ?					
Compte tenu des contraintes contextuelles spécifiques qui ont pesé sur cette évaluation, le rapport d'évaluation est considéré comme					

ANNEXE 2 : REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

Pour une bibliographie plus complète spécifique *Transports*, voir Annexe 9

Evaluations EuropeAid

- EuropeAid, 1998, Evaluation Stratégie Régionale Afrique de l'Ouest
- EuropeAid, 2002, Evaluation d'appui institutionnel aux Ordon Nat et Reg ACP, Rapport de synthèse
- EuropeAid, 2004, Evaluation EC Interventions Transport sector in Third Countries
- EuropeAid, 2005, Evaluation Benin
- EuropeAid, 2005, Evaluation Stratégie Régionale Caraïbes
- EuropeAid, 2005, Evaluation du Programme PARI II (Afrique de l'Ouest PIR 8eme FED)
- EuropeAid, 2006, Evaluation Mali
- EuropeAid, 2006, Evaluation Stratégie Régionale Afrique Centrale

Politiques d'Aide au Développement

- Governments of Kenya and Uganda, 2006, Bilateral Agreement on Joint Border controls, procedures, facilities and management at Malaba Border Post
- OECD, 2005, Economic growth and poverty reduction - measurement and policy issues
- WB-IOB, 2005, Development effectiveness
- World Bank - 2007 - The Development Potential of Regional Programs - An Evaluation of World Bank Support of Multicountry Operations

Politiques de Développement de l'Union Européenne et de la Commission Européenne

- EC, 1995, COM(1995) 219 final, EC Support to Regional Economic Integration efforts in Developing countries
- EC, 2000, COM(2000) 108 final, Operational coordination between the Community and the Member State
- EC, 2000, COM(2000) 212 final EC Development Policy
- EC, 2000, COM(2000) 422 final Promoting sustainable transport in development cooperation
- EC, 2003, COM(2003) 316 final The EU-Africa dialogue
- EC, 2005, COM(2005) 311 final La Politique de Développement de l'Union européenne, Le consensus européen
- EC, 2005, COM(2005) 489 final, La stratégie de l'UE pour l'Afrique vers un pacte euro africain
- EC, 2005, SEC(2005) 467 New Sources of Financing for Development, A Review of Options
- EC, 2005, SEC(2005) 929 Annex to COM(2005) 311 final, Impact Assessment
- EC, 2005, SEC(2005) 963 Qualitative assessment of the reform of external assistance

Mise en oeuvre des politiques d'aide au développement de la CE

- EC, 2004, Aid Delivery Methods, PCM Guidelines
- EC, 2004, Practical Guide to contract procedures financed from the 9th European Development Fund
- EC, 2005, Information on the database CRIS
- EC, 2005, Report on the public consultation on the EC Development Policy
- EC, 2006, Guide Elaboration Documents Stratégies Régionales
- EU, 2003, L 831, Financial Regulation applicable to the 9th FED (Official Journal)

Relations Union Européenne - Pays ACP

- BEI - 2006 - Evaluation Prets Globaux sous Lome IV (1990-2003).pdf
- BEI - 2006 - Evaluation Prets Individuels sous Lome IV (1990-2003).pdf
- EC, 2005, Information Note on the Revision of the Cotonou Agreement
- EC, 2005, Instructions relatives a la revue opérationnelle annuelle 2005 dans le cadre de l'accord de partenariat ACP-CE
- EU, 2000, Official Journal of the European Communities L317-3, PARTNERSHIP AGREEMENT COTONOU
- EU-ACP, 2000, ACTE FINAL, Déclarations de l'Accord de Cotonou
- EU-ACP, 2000, Cotonou Agreement
- EU-ACP, 2000, Cotonou Agreement, Accord interne de financement
- EU-ACP, 2000, Cotonou Agreement, Addendum

Région d'Afrique de l'Ouest - CEDEAO & UEMOA

- CEDEAO - 2003 - Compte rendu de la première réunion préparatoire à l'Atelier de validation du Programme Régional de Facilitation des Transports et Transit Routiers de l'Afrique de l'Ouest, Ouagadougou, du 04-06 août 2003
- CEDEAO - 2003 - ECOWAS SUB-REGION « NEPAD – Short Term Action Plan – Infrastructures (STAP) – Review of Implementation Progress and the Way Forward », African Development Bank, Tunis, May, 2003
- CEDEAO - 2003 - Rapport de l'Atelier de validation du Programme Régional de Facilitation des Transports et Transit Routiers Inter-Etats de l'Afrique de l'Ouest, Accra, du 10-12 novembre 2003
- CEDEAO - 2005 - Atlas régional des transports et des télécommunication dans la CEDEAO , Club du Sahel et de l'Afrique de l'Ouest
- CEDEAO - 2005 - Rapport Annuel 2005 du Secrétariat Exécutif de la CEDEAO
- CEDEAO - 2006 - Atlas regional de transport et telecommunications.pdf
- CEDEAO, 2006, Annual Meeting with Development Partners, Interim report
- CEDEAO, 2006, Cadrage programmation IEC du département DPE
- CEDEAO, 2006, News40, India extends \$250 line of credit to ECOWAS
- CEDEAO, 2006, Programmation IEC – Thématiques
- CEDEAO, 2006, Programmation IEC financière 2007-2011
- CEDEAO, 2006, Trade Ministers meeting on EPA
- CEDEAO - Rapport d'activité 2007 de la CEDEAO
- CEDEAO-UEMOA, 2006, Réunion de concertation régionale en vue du 10emeFED, Rapport
- Comite de Convergence Zone Franc, 2005, Rapport aux Ministres
- EC - 2002 - Assistance Technique en matière d'intégration régionale à l'UEMOA - Rapport d'orientation stratégique pour l'approfondissement de l'intégration, 2002
- EC - 2004 - Revue à mi-parcours 2005 (période de référence : 2004) – Région Afrique de l'Ouest : Conclusions.
- EC - 2005 - PROINVEST -2005 - "Transportation sector profile-West and Central African countries", Bernard Krief Consultants, November 2005
- EC - 2005 - Revue a Mi-parcours -D-8839 Projet de Conclusions BXL post ISC
- EC and Ghana - 2002 - CSP and NIP 2002-2007
- EC and Ghana - 2005 - CSP and NIP 2002-2007 addendum
- EC and Nigeria - 2001 - CSP and NIP 2001-2007.pdf
- EC and Nigeria - 2005 - CSP and NIP 2001-2007 addendum
- EC and Sierra Leone - 2003 - CSP and NIP 2003-2007.pdf
- EC and Sierra Leone - 2005 - CSP and NIP 2003-2007 addendum
- EC and The Gambia - 2002 - CSP and NIP 2002-2007
- EC and The Gambia - 2005 - CSP and NIP 2002-2007 addendum
- EC et Benin - 2002 - DSC et PIN 2002-2007.pdf
- EC et Benin - 2005 - DSC et PIN 2002-2007 addendum.pdf
- EC et Burkina Faso - 2001 - DSC et PIN 2001-2007.pdf
- EC et Burkina Faso - 2005 - DSC et PIN 2001-2007 addendum.pdf
- EC et Cape Verde - 2001 - DSC et PIN 2001-2007.pdf
- EC et Cape Verde - 2005 - DSC et PIN 2001-2007 addendum.pdf
- EC et Cote d'Ivoire - 2004 - DSC et PIN 2004-2007.pdf
- EC et Guinee - 2002 - DSC et PIN 2002-2007
- EC et Guinee Bissau - 2001 - DSC et PIN 2001-2007
- EC et Guinee Bissau - 2005 - DSC et PIN 2002-2007 addendum
- EC et Mali - 2003 - DSC et PIN 2003-2007
- EC et Mali - 2005 - DSC et PIN 2003-2007 addendum
- EC et Mauritanie - 2001 - DSC et PIN 2001-2007
- EC et Mauritanie - 2005 - DSC et PIN 2001-2007 addendum
- EC et Niger - 2001 - DSC et PIN 2001-2007
- EC et Niger - 2005 - DSC et PIN 2001-2007 addendum
- EC et Senegal - 2002 - DSC et PIN 2002-2007
- EC et Senegal - 2005 - DSC et PIN 2002-2007 addendum
- EC, 2002, Orientation stratégique Région Afrique Ouest (ADE)
- EC, 2005, Evaluation du PARI II
- EC, 2005, Evaluation du PARI II, Secteur prive
- EC, 2005, FED9-ACP-ROC-15 ANNEX 2, Technical and administrative provisions for implementation
- EC, 2005, FED9-ACP-ROC-15 Compilation of Annexes 1 to 12
- EC, 2006, Document Stratégie Régionale 10emeFED version provisoire
- EC, 2006, Fiche projet FED9-ACP-ROC-14 Transport et facilitation
- EC, 2006, TdR AT transitoire Mécanisme de suivi du PIR 9emeFED a CEDEAO
- EC, 2006, TdR AT transitoire Mécanisme de suivi du PIR 9emeFED a UEMOA
- EC, 2006, The Institutional Assessment of ECOWAS as a basis for a Contribution Agreement
- EC, 2006, ToR Preparation Support EPA Ecowas

- EC-CEDEAO, 2002, Stratégie Régionale (et PIR) 9eme FED
- EC-CEDEAO, 2005, Convention de financement FED9-ACP-ROC-9 Appui aux APE
- EC-CEDEAO, 2005, Devis Nro 1 Programme FED9-ACP-ROC-9 Appui au l'APE
- EC-CEDEAO, 2005, Financing Proposal FED9-ACP-ROC-15 Support Regional Integration
- EC-CEDEAO, 2005, Financing proposal, FED9-ACP-ROC-11 Conflict prevention and peace building
- EC-CEDEAO, 2006, Financing Agreement FED9-ACP-ROC-15 Support Regional Integration
- ECDPM - 2006 - APE alternatifs et alternatives aux APE (rapport 11)
- ECOWAS - 2006 - Annual Meeting with Donors (Interim report).doc
- EC-UEMOA, 1996, (Stratégie Régionale et) PIR 8eme FED
- EuropeAid - 2004 - Financing proposal 9EDF RPR 788 Support Regional Integration West Africa and EPA.pdf
- EuropeAid - 2005 - TdR Transport Facilitation 9EDF Programme.pdf
- ICAO, 2004, Cooperative Development of Operational Safety and Continuing Airworthiness Programme in the Banjul Accord Group Member States (COSCAP- BAG) and Feasibility Study on its institutionalization
- JEXCO - 2005 - Feasibility Study for ECOWAS
- JEXCO - 2005 - Feasibility Study for UEMOA
- KEITA Basile, 2005, CEDEAO - Transports et facilitation, préparation des termes de référence - Rapport Final
- KEITA Basile, 2005, CEDEAO - Transports, Lette de Politique Générale - Rapport Final
- Laboratoire Sedet - 2004 - UMR ProgiG "le role du chemin de fer en Afrique", Colloque international, Paris 23-24 septembre 2004
- Leeds University: Institutional Development - Netherlands Support to the Water Sector 1988-1998, disponible à <http://www.leeds.ac.uk/cwpd/iobeval.htm>, mai 2007
- NEPAD, 2005, STAP infrastructure - Regional Report – ECOWAS
- Societe Civile AO - 2006 - Declaration de Niamey - PLAN D ACTION
- UE- CEDEAO - 2007 - Convention Contribution 9 ACP ROC 16
- UE- UEMOA - 2007 - Convention Contribution 9 ACP ROC 16
- UEMOA – 2000 – Rapport annuel de la commission sur l'évolution et le fonctionnement de l'Union
- UEMOA - 2001 - « Infrastructures et Transports Routiers des Etats Membres de l'UEMOA » - Programme d'Action Communautaire des Infrastructures et des Transports Routiers (PACITR), Septembre 2001.
- UEMOA - 2001 - « Infrastructures et Transports Routiers des Etats Membres de l'UEMOA » - Stratégie Communautaire, Septembre 2001.
- UEMOA - 2001 - « Table Ronde Régionale des Bailleurs de Fonds sur les infrastructures et Transports Routiers des Etats Membres de l'UEMOA » - Synthèse, Septembre 2001.
- UEMOA - 2001 - Conseil des Ministres Sectoriels des Travaux Publics et des Transports - Décision N°07/2001/CM/UEMOA
- UEMOA – 2001 – Rapport annuel de la commission sur l'évolution et le fonctionnement de l'Union
- UEMOA – 2002 – Rapport annuel de la commission sur l'évolution et le fonctionnement de l'Union
- UEMOA – 2003 – Rapport annuel de la commission sur l'évolution et le fonctionnement de l'Union
- UEMOA - 2004 - Déclaration de la Conférence des Chefs d'Etat et de Gouvernement de l'Union - Impulser une dynamique nouvelle au processus d'intégration régionale, janvier 2004
- UEMOA – 2004 – Mise en place d'un dispositif de surveillance commerciale à l'UEMOA
- UEMOA – 2004 – Rapport annuel de la commission sur l'évolution et le fonctionnement de l'Union
- UEMOA – 2005 - Rapport annuel de la commission sur l'évolution et le fonctionnement de l'Union
- UEMOA – 2006 - Programme Economique Régional 2006-2010, vol 1, juillet 2006
- UEMOA, 2006, PER - VOLUME I, Diagnostic, vision et strategie
- UEMOA, 2006, PER - VOLUME II, Le Programme d'actions
- UEMOA, 2006, PER - VOLUME III, cadrage macroéconomique et impact du programme
- UEMOA, 2006, PER - VOLUME IV, Fiches de projets
- UEMOA, 2006, Regional Economic Programme - REP
- UEMOA, BOAD, BCEAO - 2006 - « Programme Economique Régional (PER) 2006-2010 » Volumes I à IV et Synthèse, juillet 2006
- UEMOA - Rapport de l'étude préparatoire à la définition de la politique d'environnement de l'UEMOA et volume d'annexes
- UEMOA - Acte additionnel UEMOA portant politique de l'environnement
- UEMOA - Règlement UEMOA du 4/07/2005 portant schéma d'harmonisation des activités d'accréditation, de certification, de normalisation, et de métrologie
- UEMOA - Rapport d'évaluation des capacités de l'UEMOA

Autres archives

- Agenda - Retraite de la Commission de la CEDEAO 200207.doc
- Agenda - Retraite de la Commission de la CEDEAO 200207 fr.doc
- Aide mémoire - ECOWAS - 2006 - Annual ECOWAS Development partners coordination meeting_en.doc
- Aide mémoire - ECOWAS - 2006 - Annual ECOWAS Development partners coordination meeting_fr.doc
- Communiqué - des Chefs de Negotiation APE UE-AO 050207.pdf
- Communiqué - Retraite de la Commission de la CEDEAO 010307.doc
- Flow Chart - 9th EDF RIP.jpg
- Meeting - ECOWAS - 2006 - Anual ECOWAS Development partners coordination meeting (Interim report).doc
- Meeting - Road Map EPA EU-ECOWAS 040804.pdf
- Minutes - Development Partners Monthly Meeting 310107.doc
- Organization Chart - ECOWAS New Commission.doc
- Organization Chart - EPA Negotiation EU-WA.doc
- Speech - ECOWAS President at the End of Retreat 020307 en.doc
- Speech - ECOWAS President at the End of Retreat 020307 fr.doc
- Suivi - PIR Afrique Occidentale au 010207 (Aidco).doc
- Suivi - PIR Afrique Occidentale au 281106 (Aidco).doc
- Tableau - Matrice des bailleurs de fonds AO - APE (ODA regional).xls
- Tableau - Matrice des bailleurs de fonds AO (ODA regional).xls
- Tableau - Matrice PIN 10ème FED.XLS
- Tableau - Matrice PIR 10ème FED.XLS
- Tableau - Programmation CEDEAO 2007-2011.xls
- AGBADOME A., 2006, Echange de Services dans le cadre de l'APE AO.ppt
- ECOWAS Secretariat, 2006, PARECIS.ppt
- ECOWAS Secretariat, 2006, PARECIS intro.ppt
- ECOWAS, DIOP A., 2004, Ecowas.ppt
- Emerging Markets, 2002, West Africa Oil and Gas Report.pdf
- EuropeAid, 2006, étapes programmation 10eme FED PIN et PIRs.PPT
- EuropeAid, 2006, étapes programmation 10eme FED PIN et PIRs a fin sept06.ppt
- TFPR, 2006, Appui CE aux APE AO.ppt
- TFPR, 2006, Recommendations.ppt
- UN Africa Recovery, 2002, Regional Integrations (map).pdf
- Décision portant création et organisation des services de la Commission de l'UEMOA (équivalent d'un organigramme de la Commission)
- Annuaire téléphonique de l'UEMOA
- Annuaire statistique CEDEAO 2006 des comptes nationaux
- Annuaire statistiques CEDEAO 2006 du commerce extérieur
- Annuaire statistiques CEDEAO 2006 des indicateurs socio-économiques
- Annuaire du commerce extérieur du Burkina pour les années 1987-1991
- Statistiques du commerce extérieur du Burkina pour la période 1997-2002 (disque)
- Facilitation des transports 9ème FED. Devis Programme n°1
- Financing Agreement - Facilitation des Transports
- Financing Agreement - Appui Technique a la CEDEAO pour la Facilitation des Transports en AO
- Financing Agreement - Conflict Prevention & Peace Building
- Financing Agreement - Mecanisme de Coordination et de Suivi du PIR
- Financing Agreement - Support for Regional Integration in West Africa
- Financing Agreement - Support to EPA Negotiations
- Financing Agreement - Support to the Cameroon-Nigeria International Boundary Pillar Emplacement Project (Demarcations)
- Financing Agreement - Technical Cooperation Facility I (Regional)
- Financing Agreement - Transport Facilitations
- Rapport d'activité semestriel janvier-juin 2007 de l'AT 9ème PIR
- Rapport d'activité trimestriel juillet-septembre 2007 de l'AT
- Compte-rendu du comité de la réunion du secrétariat technique conjoint CEDEAO-UEMOA de mai 2007
- Compte-rendu du comité de pilotage du PIR 9ème FED de novembre 2007
- Convention de Financement de l'Accord de Contribution CE-CEDEAO-UEMOA (9 ACP ROC 15).
- Accord de contribution CE-CEDEAO et annexes
- Accord de contribution CE-UEMOA et annexes
- Rapport de monitoring de l'AT PIR pour le programme Santé (hors secteurs focaux)
- Fiches comptables (budget, engagements, décaissements à fin décembre 2006) des activités financées par le PIR 9ème FED
- DSRP régional
- EuropeAid, PIR 9ème FED Addendum 1
- EuropeAid, PIR 9ème FED Addendum 2

ANNEXE 3 : GROUPE DE REFERENCE ET PERSONNES RENCONTREES

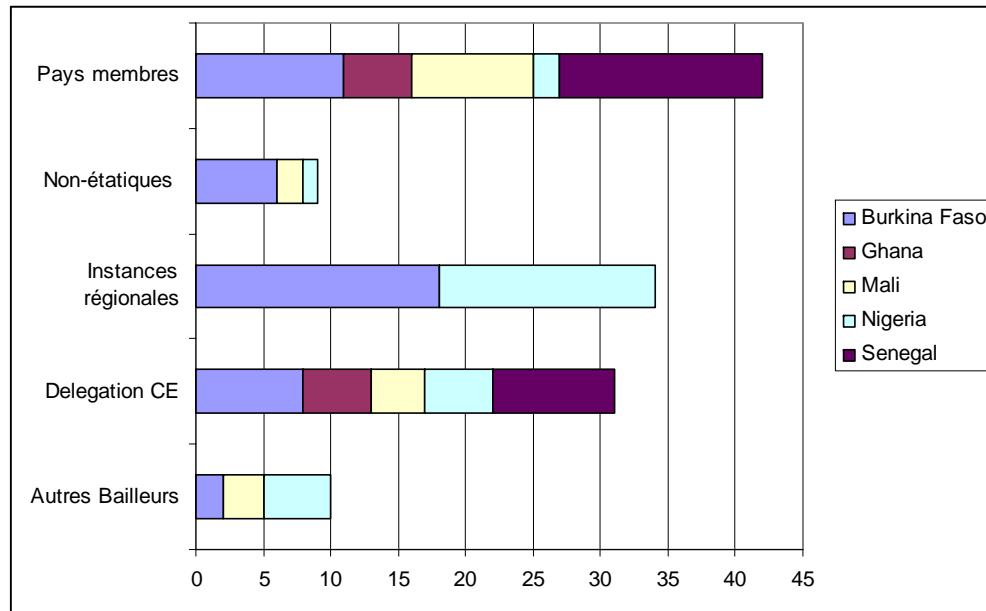
Evaluation de la strategie regionale d'Afrique de l'Ouest										
ENTRETIENS Groupe de Reference / Europe										
N°	DGs & Delegations	Programme et /ou adresse	Nom	Prenom	Position	Unité - Thème	Email	Tel.	Entretiens	Experts
Groupe de Reference au Siège (Bruxelles)										
1	EuropeAid	L41-07/84	BOLLY	Jean Louis	Administrateur de l'évaluation	Methodologie et coordination	jean-louis.Bolly@ec.europa.eu	32 2 295 53 43	Groupe Ref.; 07/02/07	MW; RL; DR
2		L41-07/85	HENAO-TRIANA	Orlando	Soutien a l'administrateur de l'évaluation	Methodologie et coordination	Orlando.Henao-Triana@cec.eu.int	32 2 295 53 43	RG	MW; RL; DR
3			SPENTZA	Anastasia		Intra ACP coordination (ROM)	Anastasia.spentza@ec.europa.eu	32 2 299 7650	GR	MW; RL; DR
4			BORGATO	Franco	administrateur principal	Transports	franco.borgato@ec.europa.eu	32 2 299 5026	GR; 05/02/07	BK
5		Integration régionale, appuis au Commerce et Développement du secteur privé; L41	WEISS	Claudia	chargée d'appui thématique pour les actions relatives à l'intégration régionale et au commerce	Unité E2 (Appui à la qualité des opérations dans les domaines de l'intégration régionale, du commerce et du développement du secteur privé);	claudia.weiss@cec.eu.int	32 2 298 0506	GR; 30/11/06; 07/08/07 14h	RL; PC; DR
6			MOLLEDO	Luis	Coordinateur géographique pour le PIR Afrique de l'Ouest	Unité C2 (Coordination géographique pour les pays ACP d'Afrique de l'Ouest, Centrale et des Caraïbes);	luis.molledo@ec.europa.eu	32 2 299 5026	GR; 30/11/06; 07/08/07 14h	RL; PC; DR
7	DG Développement		SPIRLET	Patrick	administrateur DG DEV	(Relations extérieures et de coopération avec les ACP, Convention de Lomé)	patrick.spirlet@ec.europa.eu	32 2 296 0898	GR; 30/11/06; 07/02/07	RL; JO; PC; DR
8	DG Commerce	CHAR 09/190; Loi 170	BORGES GOMES	Alexandre	Administrateur principal		alexandre.borges-gomes@ec.europa.eu	32 2 299 7649	RG	MW; RL; DR

Evaluation de la strategie regionale d'Afrique de l'Ouest

ENTRETIENS Groupe de Reference / Europe

N°	DGs & Delegations	Programme et /ou adresse	Nom	Prenom	Position	Unité - Thème	Email	Tel.	Entretiens	Experts
9	CEDEAO	283 Av. Louise, 1050	SOW	Yaya	283 avenue louise 1er étage-porte à gauche de la sortie de l'ascenseur- tel bur: 026442356 gsm: 0474763211	Représentant permanent CEDEAO à Bruxelles	ayasowe@hotmail.com	32 2 6442356, 0474 763211	07/08/07 11h00	RL; PC; DR
Autres personnes rencontrées au Siege										
10		e4, loi 41	ATHLIN	Johanna		Governance; human rights; security; gender		02.2997783	07/08/07 15h	RL; PC; DR
11	DG Developpement	B/1; G-12-07/91	KENNES	Walter	Policy Desk Officer	Trade and Regional Integration; Background	walter.kennes@ec.europa.eu	32 2 299 2724	05/02/2007	RL; BK; DR
12			LATAPIE	Vincent					05/02/2007	BK
13		Rue de la Science 15	MONTALBAN CARRASCO	Alejandro	Policy Officer	B1 : Developpement Econonique, commerce et integration regionale		32 2 299 0846	06/02/2007	BK
14			CALVO	Belen		APE, Integration Regionale	Belen.CALVO@ec.europa.eu		07/02/2007	RL; JO
15	DG RELEX	Relex; F2 charlemagne, 10eme etage 129	TEZAPSIDIS	Leonidas	golf iran irak yemen	(Il a été pendant les dernières années et jusqu'au mois dernier Chef de Délégation au Nigeria).	leonidas.tezapsidis@ec.europa.eu	32 2 298 0067/1603	28/11/2006	RL; DR; MW
16	Banque Europeene d'Investissement (BEI)		MARCIANO	Michel	Chef de Division Adjoint	Afrique de l'Ouest et Sahélienne	m.marciano@eib.org	003524379-4879	06/02/2007	JO; BK; DR
17			COLLIN	Catherine	Senior Corporate Planner	Portfolio Management & Policy Division - ACP Investment Facility	c.collin@eib.org	003524379-4880	06/02/2007	JO; BK; DR

GRAPHIQUE 1. NOMBRE D'ENTRETIENS SUR LE TERRAIN PAR TYPE D'ACTEUR (TOTAL DE 126 PERSONNES)



Evaluation de la strategie regionale d'Afrique de l'Ouest

ENTRETIENS en Afrique de l'Ouest

Organisation	Fonction	Nom
Nigeria		
Délégation CE	Chef de Délégation	Robert van der Meulen
	Chef section intégration régionale	Achim Schaefer
	Responsable de la gestion des conflits et la gouvernance	Timothy Baines
	Coordination régionale	Bouasvan Bouasy
	Coordination régionale pour les transports	Fatima Kyari Mohammed
Project Suivi du PIR 9eme FED	Coordinateur AT	Pierre Yves Jeanne
CEDEAO	Responsable Transport	Jules Gogoua
	Ingénieur civil des ponts et chaussées	Adam Tamou-Tabé
	Directeur de projet, transport aérien	Dr. Paul-Antoine Marie Ganemtoire
	Chef AT du projet de Facilitation de Transports	Mr. Sadok Zeverelli
	Administrateur de Projet AT (GOPA) auprès de la Direction Infrastructure - Programme de Facilitation des Transports	Mario Poli
	Controlleur financier des programmes UE	Daniel Onuoha
	Direction Etude Economique & Assistant Technique	Dr. Nelson O. Magbagbeola & Dorian Vasse
	Adjoint de Programme pour la Mobilisation de ressources	Baber H. Tandina
	Direction Union douanière & Marché commun	Dr. Sacko Seydou
	Politique macroeconomique et secteur prive	Mr. Enobong Umoessien
	Politique macroeconomique et Statistiques	Mr. Akou Adjogou & Mr. Joseph Ilboudo
	Politique macroeconomique et Surveillance multilaterale	Dr. Nelson Magbagbeola
	Programme manager - External relation department liasing with all Ecowas donors	Jonas Emou
Chef de l'Unite d'appui UE - DFID auprès de la Présidence sur les questions APE	John Olympio	
Cellule d'appui à l'ordonnateur national	Ordonnateur National	Dr. Akpanyung

Evaluation de la strategie regionale d'Afrique de l'Ouest

ENTRETIENS en Afrique de l'Ouest

Organisation	Fonction	Nom
Nigeria		
Ministère du Commerce	Assistant du Directeur Responsable chargée du commerce régional	Mr. Bawa Lere Lawa
Secteur privé	Manager Supermaritime Nigeria Ltd	Jacques Wisse
Banque mondiale	Economiste Reduction Pauvrete et affaires economiques	Mr. Volker Treichel
Ambassade de France	Chef de service de la coopération et attaches	Yves Mercier
	AT Politiques agricoles communes & AT	Laurent Deniau & Daniel Eklu
DFID	Chefs de section d'aide	Peter Poulsen
Burkina Faso		
Délégation CE	Section intégration régionale	Maurizio Cellini, Francoise Lost et Yawovi Batchassi
	Chef de la section Finances et Contrats	Antonio Recca
	Section infrastructures et transport	Paul RIEMBAULT Nicole FISHER
	Chef de Section Developpement rural	Stephane MEERT
	Chef de la Section Environnement	Sophie Pelletier
Commission UEMOA, Ordonnateur régional	Président de la Commission, Ordonnateur Regional	Soumaila CISSE
	Commissaire DMRC	Christophe DABIRE
	Directeur de l'union douanière	Guidado SOW
	Directeur du commerce et chargé des négociations de l'APE	Alain Faustin BOCCO
	Directeur statistiques	Abdoulaye DIOP
	Compétitivité/secteur privé/programme qualité	Abdou SEYNI, Balla DIONG, Koffi NGOYE
	AT mise en œuvre et suivi du PIR 9ème FED	Tiégoué Mamadou TRAORE et Yves Bourgois
	Chargé de l'environnement	Malick DIALLO
	Directeur de la Coopération internationale	M. Assoukou Raymond KRIKPEU
	Chargé de la Surveillance multilatérale	SOUGOU et Joachim OUEDRAGO
Responsables Transport et facilitation	Héleine Guissou ; Augustin Karanga ; Kachia GNASSOU SEKA ; Raphael SALAMBERE	

Evaluation de la strategie regionale d'Afrique de l'Ouest

ENTRETIENS en Afrique de l'Ouest

Organisation	Fonction	Nom
Burkina Faso		
Ministère du Commerce	Directeur du commerce et chargé des négociations de l'APE	M. SERIBA OUATTARA
DG COOP	Ex Coordinatrice nationale du PARI II	Mme Nadine TAMBOURA
Ministère des infrastructures T.H.	Conseiller du Ministre	M. Mauro DONATELLI
	Direction Générale des Routes	Kalsibiri KABORE Mauro DONATELLI Oumarou BASSAVE
Ministère des Transports	Dir Gen des Transport Terr et Mar	D. Joachim MEDA Jean-Claude ZONGO
	Conseiller DGTTM	M. Jean-Yves BEZY
Société civile	RESOCIDE: Réseau des organisations de la Société civile pour le Développement	M. Siaka Coulibaly
Conseil Burkinabé des Chargeurs (CBC)	Cadres	Tissa Mathias BAMBARA Antoine OUARE; Maria SANWIDI Boukary OUEDRAOGO (Paul Riembault, DCE)
Ambassade de France + AFD	Conseillère Régionale de Coopération et AT	Mme Agnès Clancier Jean-Claude PIREs (AFD)
Ghana		
Délégation CE	Administrateur de Programme en charge de l'Intégration Régionale	Xavier Le Mounier
	Chef de la Section Transports et infrastructures	Paulus Geraedts
	Chef de Section Gouvernance, Société Civile et Culture	Dorthe Wacker
	Administrateur de programme, Gouvernance, Société Civile et Culture	Ute Mohring
	Chef de la Section Macroeconomie et Commerce	Dick Naezer
Ministère Finances - NAO	Directeur de Programme du secteur EAU	Edward Borieye
	Administrateur de programmes transport	Jaimés Adomako Addai
	Intégration Régionale	Rowerford Asiendir Dongnal
Ministère des affaires étrangères	Directeur de la Section intégration régionale	Irene Maamah
	Programme d'Intégration régionale	Dfosu Appiah

Evaluation de la strategie regionale d'Afrique de l'Ouest		
ENTRETIENS en Afrique de l'Ouest		
Organisation	Fonction	Nom
Mali		
Délégation de la CE	Chef de Coopération - Chargé d'Affaires a.i.	Gabin Hamann
	Section intégration régionale	Thomas Feige & Roland Johansson
	Section infrastructures et transports	Thierry Cozier
	Section Finances et Comptabilité Projets	Daria Fané
Cellule d'appui à l'ordonnateur national	Ordonnateur National	Monsieur Camara et Sidiki Koné
Ministère des transports-Direction Nationale des Transport - Observatoire des Transports	Directeur National des Routes	Issa Diallo
	Directeur National des Transports	Djibril Tall
	Autorité Routière	Mory Kanté
Conseil Maliens des Transporteurs Routiers	Président	Youssef Traoré
Banque Africaine de Developpement	Responsable infrastructures	Abdoulaye Tandina
Ambassade de France	Chargé d'Affaires a.i.	Patrice Dejumné
Senegal		
Délégation de la CE	Chef de Délégation	M. Gilles Hervio
	Section Finances et Comptabilité Projets	Laurent BAL; Amadou Cire THIAM
	Section infrastructures et transports	M. Ismo Ulvila
	PARI	Mme Boundaw Cissé (Mr. Christophe de Vroey)
		Babacar Fall
	PRS	Mme Amparo Gonzales Diez (Mme Agnès HANO)
		Baye Diack Sall
Pêche (AGPAO et SCS)	Mme Rokhayatou Fall (Mr. Christophe de Vroey)	
ASECNA	Responsable Infrastructures et transports	Ibrahima NDIAYE; Bassirou GUISSÉ; Oumar SY; Moctar DIAGNE; Mbar Coly FAYE; Pierre SENNE
	Section aide coopération, responsable de la coordination entre membres de UE	Théodore JOUSSO ; Ahmed Salem OULD LAB ; SALL Aminata Diop ; SIO Martin ; Solofo ANDRIANJAFY ; Roland KAMENI Denis SYLLA ; Jean – Paul MAKOSSO ; Cheikh BOYE

ANNEXE 4 : METHODOLOGIE

Cette évaluation fut exécutée avec une grande rigueur méthodologique : les QE sont directement reliées à la Logique d'intervention des programmes et chaque QE est strictement interprétée selon l'encadrement des Critères de Jugement. De plus, tous ces facteurs d'analyse sont analysés sur la base d'une série d'indicateurs qui ont été définis selon la logique de la méthodologie établie par l'Unité d'évaluation.

La logique d'intervention a été discutée à plusieurs reprises avec le client et a été approuvée (via l'approbation du Rapport de démarrage). Huit questions évaluatives ont été tirées de cette Logique d'intervention et celles-ci ont aussi été approuvées par la CE.

Dans la pratique, nous avons rencontré quelques problèmes dans l'exécution de cette logique :

- Plusieurs indicateurs ont été choisis parce qu'ils auraient dû bien représenter les sources les plus fiables de données, mais plusieurs indicateurs ne sont pas utiles parce qu'ils n'ont pas de sources d'information pour nous permettre de les utiliser. Par exemple, la QE traitant des conflits aurait eu besoin d'information sur « les résultats des interventions » définis par un système d'information qui, selon l'équipe, aurait dû être en place. Dans la réalité, il n'y a pas de système de ce genre.
- La logique d'intervention des documents officiels n'est pas celle de la « logique dérivée », c'est-à-dire la logique observable. Nous avons donc analysé les QE en tenant en ligne de compte la réalité, et ce parce que l'objectif de l'évaluation cherchait surtout les leçons-clés. Cette logique veut que les évaluations vont toujours analyser ce qui « est » et non pas ce qui « devait être », donnant ainsi aux gestionnaires un avantage important dans la détermination de leur efficacité et efficience.
- Les systèmes de suivi utilisés par la CE ne sont pas orientés sur la gestion des programmes, mais bien sur la gestion des intrants ou des extrants.
- Étant donné la pénurie de données « documentaires », une stratégie rigoureuse de saisie des opinions et expériences des parties prenantes aurait pu permettre de développer des constats plus étoffés et holistiques.

13 PROCESSUS D'EVALUATION ET RAPPORT DE SYNTHÈSE

Comme indiqué dans les Termes de Référence, l'évaluation se déroule en cinq phases principales ; suite à la Note de lancement (produit principal de la phase de préparation), l'équipe s'est mobilisée pour exécuter le mandat et un Rapport intérimaire a été produit. Par la suite, un Rapport de phase documentaire a été élaboré et accepté lors de la phase d'analyse documentaire. Ces rapports ont été soumis pour approbation au Groupe de Référence qui joue un rôle clé dans le suivi de cette évaluation. Ils ont tous été approuvés.

Étant donné que ces premières étapes sont strictement définies quant à leur logique et leur approche méthodologique, cette annexe ne décrit pas les aspects méthodologiques de ces phases. Il est demandé au lecteur de se référer au site web de l'évaluation de la CE :

http://ec.europa.eu/europeaid/evaluation/methodology/guidelines/gui_fr.htm

C'est dans la quatrième phase de « synthèse et de séminaire », que s'inscrit le présent rapport. Il s'appuie sur l'analyse des données collectées au cours des phases précédentes, ainsi que sur les résultats des entretiens sur le terrain, individuels et en groupes ainsi que celles complémentaires menés à Bruxelles, avant et après les visites de terrain, auprès des

principaux auteurs et agents d'exécution de la stratégie et des programmes horizontaux. Suite à l'examen de ce rapport, la dernière phase consistera à intégrer la rétro-alimentation des parties prenantes dans le présent rapport et d'en assurer sa diffusion.

Ce rapport est structuré en 3 volumes. Le premier présente une analyse des constatations ainsi que les conclusions et recommandations de l'équipe. Le second volume contient une série d'annexes qui servent à compléter ou justifier les constats et recommandations. Quelques exemples des documents qui ont été mis en annexe sont : les Termes de Références du mandat, la liste des personnes rencontrées, le matériel principal utilisé pour répondre aux questions d'évaluation, la matrice d'évaluation, des fiches projets-analyses et des statistiques. En considérant que l'inventaire des actions menées (par la CE) sur toute la période d'étude occupe un volume important et que son utilité est limitée au sein de la CE, elle a été reléguée à un volume séparé.

14 METHODOLOGIE POUR LA PHASE DE TERRAIN

Cette section traite de deux thèmes différents mais liés :

- Les éléments clés de la structure méthodologique qui a été appliquée pour la poursuite des informations nécessaires à notre analyse et qui devaient être obtenus sur le terrain, et
- La stratégie pour la cueillette d'informations recherchées pour chaque question évaluative (sur le terrain).

En ce qui concerne ce dernier, la méthodologie préférée de la CE veut que chaque EQ soit qualifié par un ou plusieurs CJ et qu'une série d'indicateurs soient identifiée afin de fournir l'information nécessaire pour arriver à un jugement au niveau des CJ. De fait, cette section suit cette logique. D'abord, des questions de structure méthodologique ont été initialement traitées selon les besoins de validité, de suffisance d'informations, de possibilité de validation et autres facteurs liés à la qualité de la recherche: pays et villes à visiter, les types d'instruments à déployer, etc. Ensuite, pour chaque EQ on a défini :

- ✓ Une liste d'informations nécessaires pour les indicateurs est spécifiée, typiquement via une ou plusieurs questions. Pour chaque question, il y avait une référence à l'indicateur recherché.
- ✓ Une liste de projets qui seront examinés plus en profondeur. Pour certaines EQ, il n'y a pas eu de projets...
- ✓ Une liste de types de documents à obtenir sur le terrain et qui peuvent fournir des réponses
- ✓ Une liste de types d'entrevues à faire sur le terrain pour avoir accès aux informations manquantes
- ✓ Une indication si des focus group seront nécessaires pour la collecte de données

La visite sur le terrain n'était pas seulement une question de validation de conclusions préliminaires. La nature des questions évaluatives et des critères de jugement voulait que beaucoup d'informations nécessaires pour formuler une conclusion se trouvent sur le terrain et non pas à Bruxelles. Cette constatation sera probablement plus courante dans le futur avec le déroulement de la décentralisation de la prise de décision aux bureaux régionaux par la CE.

14.1 CHOIX DES PAYS ET PROGRAMMES/ACTIVITES VISITES

Comme l'UEMOA et la CEDEAO sont les instances d'intégration régionales principales dans la région et que ces deux organisations sont spécifiquement mentionnées dans le PIR, il est indispensable qu'ils soient inclus dans notre évaluation, et ce plus particulièrement afin de récolter des documents qui nous ont échappé et qui seraient peut-être disponibles localement, ainsi que les perceptions et impressions des gestionnaires des organisations sur l'impact de l'aide de la CE dans les domaines stratégiques. Un rapport d'évaluation du programme régional datant de 2002 était disponible, alors il n'a pas été absolument nécessaire de visiter tous les pays impliqués. Comme le siège de la CEDEAO se trouve à Abouja au Nigeria, cette ville devait évidemment être visitée. Le Burkina Faso et sa capitale Ouagadougou ont aussi été visités car le siège de l'UEMOA s'y trouve. Le Ghana, le Mali et le Sénégal ont aussi été visités.

Le choix des villes à visiter a été difficile à faire. L'équipe a proposé un échantillon plus restreint afin de pouvoir récolter plus en profondeur dans moins de places (une question purement de contraintes budgétaires), mais le Groupe de référence a donné instructions qu'au moins quatre pays devaient être visités. Dans le cas de quatre des questions évaluatives, cela a probablement occasionné des problèmes de validation et de reproduction analytique.

Trois critères principaux ont été retenus pour guider le choix des pays à visiter :

TABLEAU 1. CRITÈRES UTILISÉS POUR LES VISITES DE TERRAIN

CRITÈRE	NIGERIA (Abouja)	SÉNÉGAL (Dakar)	MALI (Bamako)	GHANA (Accra)	BURKINA FASO (Ouagadougou)
Présence du siège d'une organisation régionale	XX				XX
Présence de projets/programmes sectoriels sélectionnés	XX	XX	XX	XX	XX
Pays de grande importance pour la région (en termes de taille de l'économie)	XX	XX	XX	XX	

TABLEAU 1 BIS. LISTE DES PROGRAMMES REGIONAUX ANALYSES⁸

FED	Code Identification	Secteur Evaluation	Titre du Projet
Intégration économique régionale et appui au commerce			
8	FED/8-ACP ROC-4	Préparation et suivi des programmes PIR	MECANISME INTERNE DE COORDINATION ET DU SUIVI DU PIR AFRIQUE OCCIDENTALE - 8EME FED
8	FED/8-ACP ROC-23	Préparation et suivi des programmes PIR	REUNION DE COORDINATION ET DE SUIVI DU PIR AO
8	FED/8-ACP ROC-50	Préparation et suivi des programmes PIR	AFRIQUE DE L'OUEST PROGRAMMATION PIR 9E FED
8	FED/8-ACP ROC-53	Préparation et suivi des programmes PIR	AFRIQUE DE L'OUEST PROGRAMMATION PIR 9E FED
8	FED/8-ACP ROC-24	Intégration régionale	PLAN FOR INSTITUTIONAL STRENGTHENING OF ECOWAS SECRETARIAT

⁸ Les programmes "Transport" sont les seuls programmes, de par leur niveau de mise en œuvre, qui ont fait l'objet d'une analyse plus profonde. Voir Annexe 10 pour plus de détail.

8	FED/8-ACP ROC-33	Intégration régionale	ECOWAS CAPACITY BUILDING FOR REGIONAL INTEGRATION
8	FED/8-ACP ROC-45	Intégration régionale	SUPPORT TO THE ECOWAS CONFLICT PREVENTION MECHANISM
9	FED/9-ACP ROC-10	Préparation et suivi des programmes PIR	COORDINATION ET SUIVI DU PIR 9EME FED
9	FED/9-ACP ROC-15	Intégration régionale	SUPPORT FOR REGIONAL INTEGRATION IN WEST AFRICA
9	FED/9-ACP ROC-16	Intégration régionale	SUPPORT FOR REGIONAL INTEGRATION IN WEST AFRICA
Transports, Energie et Autres Infrastructures			
8	FED/8-ACP ROC-22	Politique des Transports et Infrastructures non routières	STRATEGIE DU SECTEUR DES TRANSPORTS REGIONAUX
8	FED/8-ACP ROC-19	Transport Routier	ROUTE KANKAN - BAMAKO
8	FED/8-ACP ROC-17	Transport Routier	ROUTE REGIONALE AIOUN-HASSI
8	FED/8-ACP ROC-52	Transport Routier	TRAVAUX DE REHABILITATION DE LA ROUTE KAYES KIDIRA
9	FED/9-ACP ROC-1	Politique des Transports et Infrastructures non routières	APPUI AU PROGRAMME DE FORMATION DE L'ASECNA
9	FED/9-ACP ROC-8	Politique des Transports et Infrastructures non routières	APPUI TECHNIQUE A LA CEDAEAO POUR LA FACILITATION DES TRANSPORTS EN AFRIQUE DE L'OUEST
9	FED/9-ACP ROC-14	Politique des Transports et Infrastructures non routières	PROJET DE FACILITATION DES TRANSPORTS
Secteurs hors concentration: appui à la prévention des conflits et au dialogue politique, divers			
8	FED/8-ACP ROC-27	Gouvernance	APPUI AUX NEGOCIATIONS DE PAIX EN CASAMANCE
8	FED/8-ACP ROC-8	Gouvernance	CEDEAO PREVENTION/GESTION CONFLITS, MAINTIEN PAIX/SECURITE
8	FED/8-ACP ROC-30	Gouvernance	PROGRAMME D'APPUI A L'OHADA
8	FED/8-ACP ROC-44	Gouvernance	PROGRAMME DE DEVELOPPEMENT STATISTIQUE DE LA CEDEAO
9	FED/9-ACP ROC-13	Environnement	ECOPAS :AVENANT N 1 CF 6135/REG
9	FED/9-ACP ROC-11	Gouvernance	CONFLICT PREVENTION AND PEACE-BUILDING
9	FED/9-ACP ROC-22	Gouvernance	PREVENTION DES CONFLITS 2

En effet, cette demande de la part de la CE a forcé l'introduction dans l'équipe d'une quatrième personne qui, bien que qualifiée pour accomplir les tâches, devait participer sans honoraires pays. Plusieurs experts ont aussi eu à collecter des données pour les autres, tel qu'illustré dans le tableau suivant :

TABLEAU 2. RÉPARTITION DES QUESTIONS ÉVALUATIVES SUR LE TERRAIN POUR CHAQUE EXPERT

	QE 1	QE2	QE3	QE4	QE5	QE6	QE7	QE8
LeBlanc	c	P ⁹	p			p	p	c
Keita	c	c		c	p			c
Chaussepied	p	c		p				p
Ruiz	c	c		c		c	c	c

Légende : P=Principal
c=contribution

L'équipe s'est rencontrée pendant une journée entière afin de se coordonner pour la mission et de partager et maîtriser les instruments de collecte de données et les priorités de recherche.

Les instruments de collecte de données utilisés ont inclus la collecte et l'étude de documents,

⁹ La personne ultimement responsable de cette question est l'experte en gouvernance et en ID.

des entretiens avec des parties prenantes, des questionnaires et des réunions avec des acteurs non étatiques. Dans cette section, la cohérence et la complémentarité entre les différents instruments proposés seront présentées.

Etude des documents L'analyse documentaire, qui couvre l'essentiel des documents officiels (tels que stratégies, programmes, PIR, PIN) a été étendue sur le terrain à d'autres sources d'informations disponibles en particulier auprès de la Délégation : correspondance, compte-rendu de réunions, rapports de suivi etc. L'objectif de cette recherche documentaire n'était pas d'accumuler des détails ou de retracer le cheminement de décisions, mais d'essayer de trianguler les résultats des entrevues.

Entretiens individuels. Les entretiens avec les différents acteurs concernés ont eu une place prépondérante lors des visites de terrain. Au cas où certains interlocuteurs n'étaient pas disponibles lors des visites des pays, des entretiens téléphoniques ont eu lieu par la suite.

Afin de garantir une objectivité maximale ainsi que la comparabilité des résultats, des listes de questions ont été préalablement élaborées. Sur la base des analyses sectorielles et des questions d'évaluation, les questions et les priorités ont été adaptées à chaque secteur mais selon une approche et une structure commune. Cela a permis par la suite de dégager des conclusions transversales, outre les conclusions sectorielles spécifiques.

Chaque rencontre a fait l'objet d'un court résumé qui a été préparé par le consultant afin de capter, à ce moment-là, les observations clés découlant de la rencontre. Dans la mesure du possible, toutes les informations ont été recoupées et comparées à d'autres informations existantes. La liste (non exhaustive) des types d'interlocuteurs inclut :

- Délégations de la CE dans les pays visités ;
- Organisations régionales ; gestionnaires, directeurs et personnel des unités de gestion des projets sélectionnés
- Autorités nationales et bénéficiaires de programmes/projets dans les pays visités
- Acteurs non étatiques : organisations de la société civile, secteur privé, milieu académique, éventuellement ;
- Autres bailleurs de fonds internationaux : ex. Banque mondiale, coopération française, USAID, Canada. ;
- Autres États Membres de l'UE impliqués dans la région

Après la visite sur le terrain, les membres de l'équipe d'évaluation ont écrit leurs observations sur des fiches spécialement conçues à cet effet. L'équipe a ensuite regroupé ces observations par QE et par Critère de Jugement, permettant ainsi de développer des constats fondés sur des observations. Sur la base logique établie par ces constats, l'équipe a développé des conclusions et, par la suite, des recommandations.

Les experts de l'équipe d'évaluation sont tenus de conserver un relevé de leurs observations (telles que notes d'entretiens) et de les tenir à disposition de la CE en cas de besoin. Les sources des résultats des entretiens sont évidemment confidentielles.

Afin d'illustrer le niveau de préparation jugé nécessaire afin d'obtenir les informations manquantes sur le terrain, le cas du secteur transport est présenté :

QE 5 : Transport

La mission sur le terrain a permis de valider/infirmier les hypothèses émises lors de la phase d'études documentaires, de nouer un dialogue avec les acteurs de la coopération en Afrique de l'Ouest (DCE Abouja, DCE Ouagadougou, CEDEAO, UEMOA, bénéficiaires, autres bailleurs de fonds, etc.), et de valider/compléter les données chiffrées déjà recueillies.

Les questions suivantes ont servi à obtenir de l'information pour les indicateurs :

- En termes d'implantation, où en est le programme des postes de contrôle juxtaposés ? (CEDEAO et UEMOA, **INDICATEUR 5.1.1**)
- Est-ce que ce programme a donné les résultats escomptés ? (CEDEAO et UEMOA, **INDICATEUR 5.1.1**)
- Est-ce qu'il existe des études identifiant et priorisant les besoins dans le secteur ? (CEDEAO et UEMOA, **INDICATEUR 5.1.2**)
- De quelle façon ces études sont-elles prises en considération ? (CEDEAO et UEMOA, **INDICATEUR 5.1.2**)
- Y a-t-il une liste des règlements qui ont été harmonisés dans ce secteur ? (CEDEAO et UEMOA, **INDICATEUR 5.1.3**)
- Est-ce que la liste correspond généralement aux priorités définies ? (CEDEAO et UEMOA, **INDICATEUR 5.1.3**)
- Est-ce qu'il existe des études qui indiquent la réduction (?) des coûts de transport dans la région ? (CEDEAO et UEMOA, **INDICATEUR 5.2.1**)
- Est-ce qu'il existe des études qui indiquent la réduction (?) du temps nécessaire pour le transport dans la région ? (CEDEAO et UEMOA, **INDICATEUR 5.2.2**)
- Est-ce qu'il existe des études qui indiquent l'évolution du montant de trafic du secteur transport dans la région ? (CEDEAO et UEMOA, **INDICATEUR 5.3.1**)
- Est-ce qu'il existe des études qui indiquent que l'évolution du montant de trafic du secteur transport dans la région correspond à une augmentation du commerce à plus haute teneur en valeur ajoutée ? (CEDEAO et UEMOA, **INDICATEUR 5.3.2**)

Les projets sélectionnés

L'analyse approfondie des projets / programmes suivante fut proposée pour l'étude de terrain, étant finalement choisis ceux marqués avec * (voir fiches-projets en annexe 9) :

- ✓ La route Kayes – Kidira (95 km, projet total 26,5 M€) *
- ✓ La route Natitingou – Porga (102 km, projet total 10,5 M€)
- ✓ La route Torodi – Niamey (63 km, projet total 6,5 M€)
- ✓ La route Kan-kan – Bamako (338 km, projet total 28,4 M€) *
- ✓ La route Aioun-Hassi (53 km Projet total 3,4 M€ + PIN Mauritanie : 8,3 M€) *
- ✓ Le projet de Facilitation des Transports (projet total 63,8 M€) *
- ✓ Appui technique à l'ASECNA (projet total 14,2 M€) *
- ✓ Appui technique à la CEDEAO/UEMOA (Projet total 2 M€)

Raison : les projets de a) à e) avaient été sélectionnés parce qu'ils représentent des gros projets d'infrastructure (possédaient donc une complexité de planification et d'exécution accrue); ils sont dans des pays différents (aspects de travail entre la région et les pays membres de l'AO) ; ils étaient assez avancés pour permettre de voir des effets (une hypothèse de travail) et un des projets représentait un « cofinancement » entre la région (PIR) et un pays (PIN).

Les autres projets sélectionnés représentaient des approches de support à des instances régionales. Le f) représentait l'un des plus gros projets du PIR dans un domaine où la contrainte dans le passé a toujours été le manque de collaboration active des pays membres.

Activités menées sur le terrain : Analyse documentaire. L'analyse documentaire a été étendue à d'autres sources d'informations disponibles sur le terrain:

- ✓ auprès des Délégations de la CE à Abouja et Ouagadougou : conventions de financement, documents financiers sur les projets, correspondances, comptes-rendus de réunions, rapports conjoints, rapports d'évaluation des projets, revues à mi-parcours, Rapports Etudes (faisabilité, autres), etc. ;
- ✓ auprès de la CEDEAO et de l'UEMOA : documents de stratégie, Rapports Etudes, textes législatifs, comptages routiers, statistiques, etc.
- ✓ auprès des professionnels des secteurs concernés : transporteurs, chargeurs, transitaires, bureau de fret, etc.
- ✓ auprès de bailleurs de fonds : programmes de coopération, etc.

Activités menées sur le terrain : Entretiens individuels

Les entretiens avec les différents acteurs concernés ont eu une place prépondérante lors des visites de terrain. La liste (non exhaustive) des interlocuteurs comprend :

- ✓ Ordonnateurs régionaux du FED et la Cellule d'appui (Abouja, Ouagadougou), spécifiquement les experts en transport;
- ✓ Délégation de la CE au Burkina et au Nigeria : chef de Délégation et responsables du secteur transport et infrastructures);
- ✓ Cadres de la CEDEAO et de l'UEMOA : responsable secteur transport et infrastructures
- ✓ Responsables des organisations professionnelles dans les pays visités: syndicats des transporteurs, Conseil des chargeurs, opérateurs de transport internationaux, transitaires, etc.
- ✓ Autres bailleurs de fonds : Banque mondiale, coopération française, coopération allemande, coopération japonaise, USAID, Banque Africaine de Développement, etc.
- ✓ Représentants des ministères responsables pour le transport et/ou le développement économique du pays membre.
- ✓ Représentant des Pays membres de l'UE impliqués dans des projets de transport.

14.2 RÉSULTATS DE LA VISITE SUR LE TERRAIN

La phase de terrain s'est déroulée telle que prévu, les complexités logistiques étant surtout dues à la courte période entre l'approbation de la méthodologie et le départ pour le terrain (et le fait que cette période correspondait à la période des fêtes des mois de décembre et janvier). Après la visite sur le terrain, le Groupe de Référence a participé à une présentation détaillée du déroulement de la mission sur le terrain, des constats de l'évaluation et des recommandations préliminaires.

15 LIMITES DE L'ÉVALUATION

Collecte des données: Les difficultés à dresser un inventaire complet ont été nombreuses. Elles étaient liées, en premier lieu, aux problèmes des systèmes informatisés et administratifs de la CE à Bruxelles et ensuite au manque presque complet de documentation de planification et de suivi au sein de la CEDEAO, sans oublier la carence de documentation adéquat de suivi de la part de la CE dans l'exécution de ses programmes et interventions au sein des deux instances régionales (sauf aux niveaux des intrants et des extrants).

Visites de terrain : Le nombre de jours budgétés pour les visites sur le terrain était, selon l'équipe d'évaluation, limite en relation avec l'importance qu'avaient ces visites pour le mandat d'évaluation. Néanmoins, les tâches ont été réparties entre les experts afin de minimiser l'impact de cette lacune. Il reste qu'il n'y avait pas d'experts en conflit ni en environnement dans la mission, et les analyses ont dû être faites par les autres membres; l'analyse du développement institutionnel des deux instances a dû être divisée en deux et la moitié (une institution complète) faite par une personne autre que l'expert dans l'équipe dans ce secteur. L'expert en transport n'a pas pu aller vérifier les données sur le terrain et a dû se contenter des documents officiels ou des entretiens individuels et focalisés (focus group) dans les capitales. Finalement, un des pays n'a pu être visité qu'un jour, limitant la profondeur de l'analyse.

Entretiens: En général, la méthodologie de la CE assume que les données nécessaires à l'évaluation se trouvent dans les documents; or, nous avons constaté que ces documents sont difficiles à identifier, n'adressent pas nécessairement les QE (ex. peu d'information sur la prévention des conflits et la gestion de l'environnement) ou sont préparés pour répondre à d'autres exigences (surtout la gestion des flux financiers et des contrats, car la majorité des rapports dans les archives traitent de la consommation des crédits et des activités du déroulement des interventions, éléments partiels mais incomplets d'une analyse de l'efficacité); les systèmes d'informations de la CE ne captent pas systématiquement l'information aux niveaux de la pertinence, de l'impact ou de la durabilité. Il n'y a pas, non plus, des informations dans les documents traitant de la complémentarité, de la coordination ou de la cohérence. En pratique, l'instrument qui aurait été le plus utile aurait été l'entretien en profondeur structuré, couplé avec une stratégie de triangulation, mais les conditions de l'évaluation n'ont pas favorisé cette réponse méthodologique.

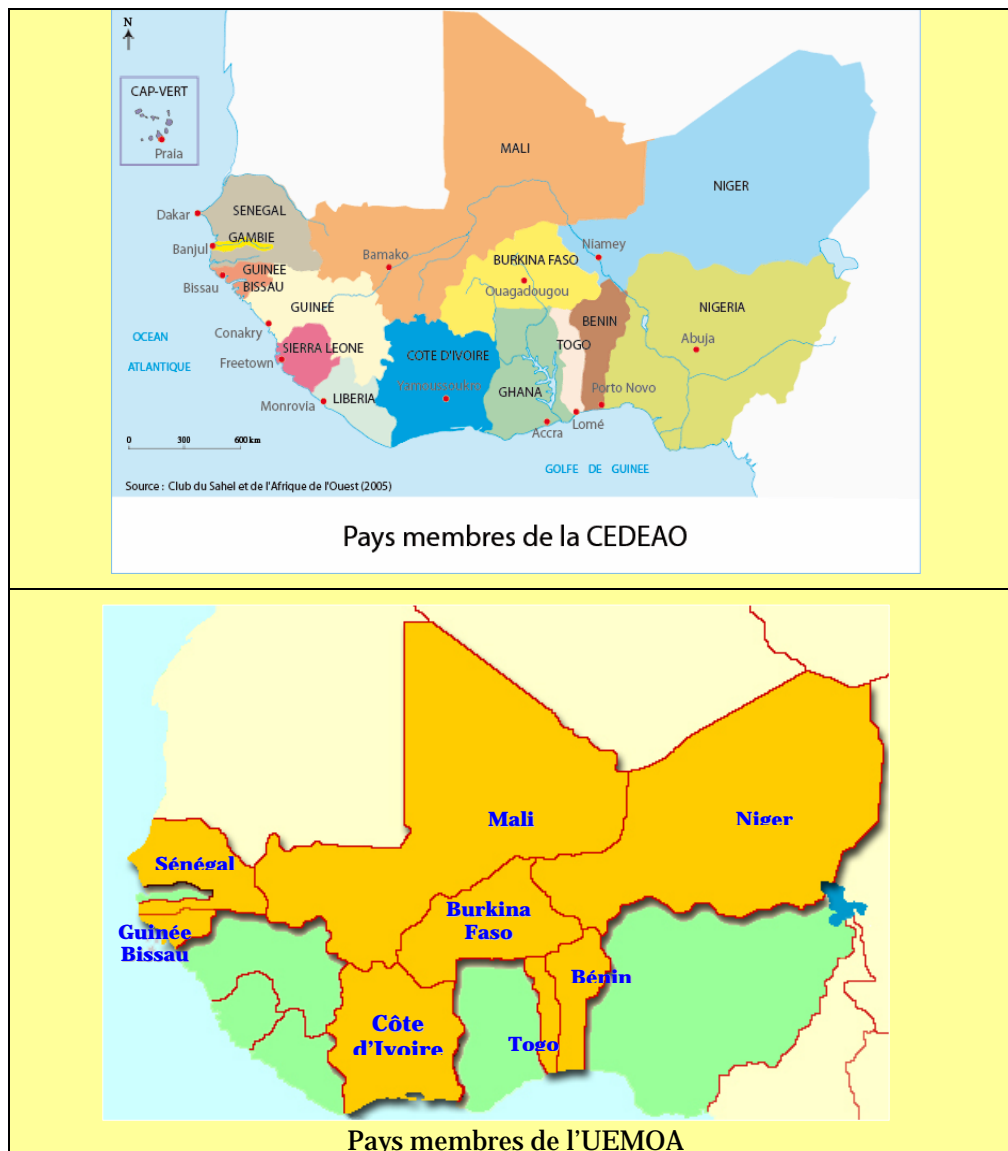
Étant donné ... :

- la grande diversité des QE, l'importance de cette région pour l'UE,
- la grande diversité des interventions et des stratégies de développement qui ont été appliquées dans la région depuis plusieurs années,
- la complexité introduite dans la gestion de l'intégration régionale occasionnée par l'introduction des APE,
- les réalités économiques et culturelles uniques des pays en particulier et de la région en général, et
- la pénurie de documentation sur des points clés du suivi de la performance des programmes et de leurs interventions,

... l'équipe aurait eu besoin d'utiliser d'autres instruments pour arriver au stade de « saturation de l'information » (concept clé de la recherche) et aurait dû pouvoir approfondir les échanges avec les parties prenantes stratégiques sur le terrain. Ces préoccupations ont été transmises à plusieurs reprises par l'équipe d'évaluation et, tel que communiqué au Groupe de Référence le 18 février, les constats doivent alors être considérés comme ayant des risques de validité.

ANNEXE 5 : CONTEXTE DE LA COOPERATION REGIONALE EN AFRIQUE DE L'OUEST¹⁰

La région « Afrique de l'Ouest » concernée par la présente stratégie couvre les 15 pays de la CEDEAO et la Mauritanie. Elle regroupe des pays très diversifiés sur les plans économique et politique.



¹⁰ Cette section s'est entre autre appuyée sur les travaux du Symposium organisé à l'occasion du 30^{ème} anniversaire de la Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) Abuja (Nigeria) 25 et 26 mai 2005 auquel ont participé les auteurs. La section est tirée directement du rapport de démarrage et n'a pas été mise à jour après le 28 février 2007

1 DEVELOPPEMENT SOCIO-ECONOMIQUE

Données démographiques et socio-économiques

Il apparaît du tableau ci-dessous qui reprend les principaux indicateurs sociaux de l'Afrique de l'Ouest qu'une fraction importante de la population de l'Afrique de l'Ouest continue de vivre dans une situation d'extrême pauvreté. Ces indicateurs montrent qu'au total la région est caractérisée par une situation de faible développement économique et social. Au plan social, la zone compte parmi les plus pauvres du monde et hormis le Cap Vert et le Ghana, tous les autres États sont classés dans la catégorie des États à faible niveau de développement humain (PNUD). La plupart des indicateurs sociaux de la région sont à des niveaux peu satisfaisants. Le nombre de personnes vivant en dessous du seuil de pauvreté varie de 60 % à près de 90%¹¹ de la population totale. Le taux de mortalité infantile (0 à 1 an) est estimé à 109 ‰ contre 92 ‰ pour l'Afrique subsaharienne. Les taux de scolarisation primaire et secondaire se situent, respectivement, à environ 65 % et 15%, contre 77 % et 27 % pour l'Afrique Subsaharienne. L'espérance de vie à la naissance se situe quant à elle à moins de 50 ans.

¹¹ UNDP Annual Report on Poverty 2004

Variables	Benin	Burkina Faso	Cape Verde	Cote d'Ivoire	Gambie	Ghana	Guinee	Guinee-Bissau	Liberia	Mali	Mauritanie	Niger	Nigeria	Senegal	Sierra Leone	Togo
Superficie (km ²) (2005)	112 620	274 000	4 030	322 460	11 300	238 540	245 860	36 120	111 370	1 240 190	1 025 520	1 267 000	923 770	196 720	71 740	56 790
Population totale (2005)	8 438 853	13 227 840	506 807	18 153 870	1 517 079	22 112 800	9 402 098	1 586 344	3 283 267	13 518 420	3 068 742	13 956 980	131 529 700	11 658 170	5 525 478	6 145 004
Croissance de la Population (%an) (2005)	3,2	3,1	2,3	1,6	2,6	2,1	2,2	3,0	1,3	3,0	2,9	3,3	2,2	2,4	3,5	2,6
Taux de mortalité infantile (par 1000 naissances vivantes) (2004)	89,6	96,8	27,0	117,4	89,0	68,0	101,0	125,6	157,0	121,0	78,0	151,8	101,4	77,6	165,4	78,4
Taux de mortalité infantile moins de 5 ans (par 1000) (2004)	152,0	192,0	36,4	193,6	122,0	112,0	155,0	203,0	235,0	219,0	125,0	258,8	196,6	136,6	282,8	139,6
Incidence du HIV, total (% de la population entre 15-49) (2005)	1,8	2,0	..	7,1	2,4	2,3	1,5	3,8	..	1,7	0,7	1,1	3,9	0,9	1,6	3,2
Facilites sanitaires, ville (% population ayant accès) (2004)	59	42	61	46	72	27	31	57	49	59	49	43	53	79	53	71
Source d'eau améliorée (% population ayant acces) (2004)	67	61	80	84	82	75	50	59	61	50	53	46	48	76	57	52
Lignes fixes et mobiles téléphoniques (souscripteurs/1000) (2004)	38,2	37,4	281,1	98,3	99,0	92,7	15,3	7,9	2,8	36,2	134,5	12,8	79,1	72,4	27,2	48,1
Utilisateurs d'internet (par 1000 personnes) (2004)	12,2	4,2	50,5	16,8	33,2	17,0	5,0	16,9	0,3	3,8	4,7	1,8	13,8	42,3	1,9	36,9
PIB par habitant, Atlas method (US\$ courants) (2005)	510	400	1 870	840	290	450	370	180	130	380	560	240	560	710	220	350
PIBmethode Atlas(SusMillions courants) (2005)	4 344	5 240	947	15 304	442	9 986	3 506	283	436	5 116	1 715	3 346	74 176	8 246	1 207	2 160
Croissance PIB (% annuel) (2005)	3,9	4,8	5,5	-0,3	5,0	5,8	3,0	3,5	5,3	5,4	5,4	4,5	6,9	6,2	7,5	2,8
Agriculture, valeur ajoute (%du PIB) (2005)	32,2	30,6	6,9	21,7	33,0	38,8	25,6	61,8	63,6	36,0	16,9	39,9	23,7	17,7	46,1	41,8

Variables	Benin	Burkina Faso	Cape Verde	Cote d'Ivoire	Gambie	Ghana	Guinee	Guinee-Bissau	Liberia	Mali	Mauritanie	Niger	Nigeria	Senegal	Sierra Leone	Togo
Industrie, valeur ajoutée (%du PIB) (2005)	13,4	19,8	18,3	21,2	13,0	24,6	37,6	11,2	15,2	24,2	31,8	..	56,3	19,7	24,4	23,0
Services, valeur ajoutée (%du PIB) (2005)	54,4	49,6	74,8	57,0	53,9	36,6	36,9	27,0	21,1	39,8	51,3	43,4	19,9	..	29,5	35,3
Exportations de biens et services (% du PIB) (2005)	13,5	8,7	34,1	50,4	43,4	30,5	33,1	37,3	36,6	25,7	..	15,0	53,1	27,8	24,0	33,7
Importations de biens et services (% du PIB) (2005)	26,1	21,9	62,5	40,3	60,3	49,5	36,3	54,8	50,2	39,1	..	24,2	35,2	41,3	42,7	46,6
Net barter terms of trade (2000 = 100) (2004)	93,2	97,5	90,6	121,2	115,3	123,5	106,5	94,3	..	112,6	94,5	130,7	122,4	95,5	78,5	29,5
Depenses militaires (%du PNB) (2005)	..	1,5	0,7	1,6	0,3	0,8	2,9	3,1	7,5	1,9	1,0	1,1	0,9	1,5	1,1	1,5
Valeur presente de la dette (% du PIB) (2004)	23,6	22,8	46,2	90,4	107,8	32,3	44,7	326,4	760,3	32,6	57,2	25,5	70,7	21,9	36,8	83,2
Investissement Etranger Direct, flux nets (BoP, SusMillions courant) (2004)	60	35	20	175	60	139	100	5	20	180	300	15	1 875	70	26	60
Remittances des travailleurs et compensation des employes, recues (SusMillions courants) (2004)	55	50	92	148	8	82	42	23	..	154	2	25	2 273	511	25	148
ODA et aide officielle (SusMillions courants) (2004)	378	610	140	154	63	1 358	279	76	210	567	180	536	573	1 052	360	61
Aide par habitant (Sus courant) (2005)	45	46	276	8	42	61	30	48	64	42	59	38	4	90	65	10

Source: Indicateurs de Developpement Mondial, Banque Mondiale

Notes: 2001 2002 2003 2004 nd

- Sources : (i) Statistiques sélectionnées relatives aux pays africains – Vol. xxiii de la Banque africaine de Développement
(ii) Rapport selon l'Index de l'Organisation Transparency International
(iii) Rapport du PNUD sur le Développement humain (2005 – <http://hdr.undp.org>)
(iv) Indice de la corruption de l'Organisation Transparency International 2004 www.transparency.org

La situation économique et financière des Etats membres de la région a été caractérisée, pendant longtemps par un ralentissement préoccupant de la croissance économique, une persistance de profonds déséquilibres des finances publiques et des paiements extérieurs courants. Cependant, la situation économique s'est légèrement améliorée entre 2003 et 2005, grâce aux conditions climatiques favorables, sans toutefois avoir un impact significatif sur le niveau de pauvreté de la majorité de la population. Malgré les progrès économiques enregistrés, ce niveau de croissance est en retrait par rapport au taux de croissance économique de 7 % requis pour lutter efficacement contre la pauvreté, en vue d'atteindre en 2015 les Objectifs de Développement du Millénaire (ODM). Il s'y ajoute que, pour la quasi totalité des pays de l' Afrique de l'Ouest, la flambée des prix du pétrole constitue pour les années à venir une menace grave sur leurs perspectives de stabilité économique et financière.

En ce qui concerne la dette, malgré les initiatives en vue de sa réduction et/ou annulation (PPTE et autres instruments bilatéraux et multilatéraux), son poids continue de peser lourdement sur la situation des finances publiques, constituant ainsi une contrainte supplémentaire au redressement de la situation économique et financière des Etats, en particulier en matière de développement des secteurs des infrastructures de base, de l'éducation, de la santé et d'adduction d'eau potable. A cela, il faut ajouter la faible diversification des économies et leur forte dépendance vis-à-vis d'un nombre limité de produits d'exportation. Afin de rassembler dans ce document toutes les informations nécessaires à bien placer l'évaluation dans son contexte de développement, le tableau suivant indique le statut de chaque pays de la région *en termes de son niveau de dette nationale et sa classification parmi les autres pays dans ce domaine.*

TABLEAU 3. CLASSIFICATION DES PAYS DE LA REGION PAR RAPPORT AU REVENU ET DETTES

Pays	Revenu	Niveau de dettes	Autre ¹²
Benin	Bas	Modéré	HIPC
Burkina Faso	Bas	Modéré	HIPC
Cape Verde	Moyennement bas	Modéré	
Côte d'Ivoire	Bas	Sévèrement	HIPC
Gambie	Bas	Sévèrement	HIPC
Ghana	Bas	Peu	HIPC
Guinée	Bas	Sévèrement	HIPC
Guinea-Bissau	Bas	Sévèrement	HIPC
Liberie	Bas	Sévèrement	HIPC
Mali	Bas	Peu	HIPC
Mauritanie	Bas	Modéré	HIPC
Niger	Bas	Modéré	HIPC
Nigeria	Bas	Modéré	
Sénégal	Bas	Peu	HIPC
Sierra Leone	Bas	Sévèrement	HIPC
Togo	Bas	Sévèrement	HIPC

Source: Banque Mondiale, 2005

¹² Voir référence précédente

La pauvreté demeure une préoccupation quotidienne dans les Etats, phénomène aggravé par d'autres fléaux, tels que le sida, le paludisme. En matière de santé, la malaria, la tuberculose et le VIH/sida sont les maladies transmissibles dont le poids est considéré comme le plus important. Les maladies de l'enfance ont également un poids considérable. Les problèmes obstétricaux restent dramatiques dans beaucoup de contextes, mais ainsi que l'étude sur *les besoins obstétricaux non couverts* a pu le démontrer, ces problématiques sanitaires sont étroitement liées au faible développement des services (systèmes) de santé. « Selon une méthode développée par l'OMS, la plupart des pays d'Afrique de l'Ouest ont des systèmes de santé dont la *réactivité* et les *performances* ne sont pas optimales pour mener à bien des programmes de lutte contre les maladies les plus directement responsables des phénomènes de pauvreté. La mortalité infantile demeure un problème sévère en Sierra Leone, au Niger et au Mali, alors qu'elle est nettement plus faible au Cap Vert, au Ghana et au Sénégal.

Le taux d'alphabétisation demeure faible dans les pays Sahéliens (Niger, Burkina Faso, Gambie, Guinée Bissau, Sénégal). Plus de 75% de la population du Burkina Faso et plus de cinq Nigériens sur six sont analphabètes. Le Togo est le seul pays de l'UEMOA où le taux d'alphabétisation est supérieur à 50% mais c'est le Nigeria, et surtout le Ghana et le Cap Vert qui se distinguent par des taux d'alphabétisation largement supérieurs à la moyenne régionale. Le taux d'alphabétisation des jeunes de 15-24 ans est largement supérieur à celui de la population prise dans son ensemble. Ceci est particulièrement vrai pour le Mali. Le taux d'alphabétisation des jeunes filles est systématiquement inférieur à celui de la moyenne des jeunes. La différence est faible pour certains pays (Cap Vert, Ghana, Nigeria et Côte d'Ivoire) mais élevée pour d'autres (Niger, Guinée Bissau) ».

Croissance démographique

Alors que la population des quinze pays de la CEDEAO plus la Mauritanie a été multipliée par plus de trois entre 1960 et 2005, passant de 78 à 260 millions de personnes, les projections les plus basses indiquent que la région pourrait atteindre ou dépasser 400 millions d'habitants à l'horizon 2025/2030.

Cette croissance démographique a exercé des pressions énormes sur les ressources naturelles ainsi que sur les investissements sociaux et économiques nettement insuffisants par rapport à la demande. Elle a exacerbé l'ampleur des défis en termes de croissance économique et de création d'emplois. Elle a induit d'importants mouvements migratoires vers les villes, à l'intérieur de la région et en direction des pays développés dont la gestion s'est avérée difficile. La proportion très importante des jeunes de moins de 20 ans (plus de 55% de la population) vient encore ajouter à ces défis.

Urbanisation

L'ensemble des pays de l'Afrique de l'Ouest ont connu au cours des quarante dernières années une dynamique d'urbanisation sans précédent : la population urbaine a ainsi été multipliée par neuf entre 1960 et 2002 passant en moyenne de 15 à 45 % de la population totale. Elle pourrait atteindre 60% de la population à l'horizon d'une génération. Pour enregistrer une telle évolution, il avait fallu un siècle et demi à l'Europe de l'Ouest (de 12% en 1800 à 42% à la veille de la seconde Guerre mondiale). A titre d'exemple, la population de la ville de Nouakchott qui était de l'ordre de 40.000 habitants en 1973, atteint maintenant presque les 800.000. Ces importantes transformations ont entraîné de nombreuses difficultés d'adaptation notamment en ce qui concerne les relations entre les villes et le milieu rural, l'aménagement du territoire, la sécurité alimentaire, l'allocation des ressources humaines et budgétaires, la modernisation des économies et enfin, la modification du tissu culturel et social des diverses sociétés.

Agriculture, élevage et sécurité alimentaire

Le secteur rural dans la région et surtout dans les pays du Sahel a été confronté au cours des dernières années à de nombreux défis. A cet égard peuvent être mentionnés les problèmes suivants :

- Sécurité alimentaire précaire surtout dans les zones écologiques fragiles ;
- Dysfonctionnement de certains systèmes d'information et de prédiction des crises alimentaires ;
- Stocks céréaliers souvent insuffisants ;

Mais qui aurait cru dans les années soixante que l'Afrique de l'Ouest aurait pu produire près d'un million de tonnes de coton annuellement, soit 17% des exportations mondiales en 2004 contre 4% en 1980 ? Qui aurait cru que les producteurs auraient pu s'organiser en associations professionnelles, que le secteur rural aurait été fortement libéralisé et que la production agricole, surtout vivrière, aurait pu suivre dans une large mesure l'augmentation très rapide de la population ? Une analyse rétrospective et prospective menée en 2003 par le Club du Sahel et de l'Afrique de l'ouest (SCSAO) a montré, par exemple, qu'au Burkina Faso, les rendements du riz et du maïs ont triplé entre 1961 et 1998 alors que la pluviométrie moyenne régressait de 20%.

L'Afrique de l'Ouest n'importe pas davantage de denrées alimentaires par habitant aujourd'hui qu'il y a quarante ans. Si l'on prend soin de faire la distinction entre le milieu urbain et le milieu rural, on s'aperçoit que, considérées séparément, les importations alimentaires par habitant sont comparables à celles des années 1960. Entre cette période et aujourd'hui, 100 millions de nouveaux urbains sont apparus en Afrique de l'Ouest (migrants venus des campagnes ou nés en ville) : même dotés d'un pouvoir d'achat faible, ils ont constitué un puissant moteur pour le développement de la production et du commerce agro-alimentaire.

Ces éléments convergent vers la conclusion qu'il se passe quelque chose d'important et de rapide en matière de transformation de la production et du commerce agricoles dans la région. La lecture du secteur rural en Afrique de l'Ouest se doit donc de saisir toutes les dynamiques de transformation à l'œuvre dans ce secteur tout en s'attaquant de manière continue aux problèmes récurrents des zones écologiques fragiles et des populations les plus vulnérables en terme de revenus et de sécurité alimentaire. Dans le cas contraire, on aura beaucoup de mal à identifier les pistes qui lui permettent de relever les défis dans ce domaine. Il ne s'agit pas comme le souligne le Club de Sahel « de dire que tout va bien dans le secteur rural mais plutôt de souligner qu'il y a des dynamiques de transformation à l'œuvre qu'il faut appuyer fortement dans le but notamment d'accroître le revenu des paysans et des éleveurs et de réduire la pauvreté en milieu rural ; d'assurer la sécurité alimentaire dans la région ; d'intensifier les investissements en milieu rural et notamment en matière d'aménagement du territoire; d'accroître la compétitivité des produits agricoles dans le cadre notamment de l'élargissement du marché régional ; de faire face à l'augmentation importante de la population dans la région prévue pour les 25 prochaines années.

Aperçu environnemental

« Les pays de l'Afrique de l'Ouest font face à des défis lancés par la variabilité climatique, en particulier dans les zones arides du Sahel où la sécheresse est récurrente, et par l'impact prévisible du changement climatique sur la production alimentaire, la disponibilité d'eau douce et la désertification. Des problèmes locaux de qualité de l'atmosphère sont aussi à signaler.

La diversité de l'habitat va du semi-désertique et de la savane aux forêts tropicales, mangroves, rivières et lacs d'eau douce et zones marécageuses. La forêt guinéenne, qui s'étend de l'ouest du Ghana, à travers la Côte d'Ivoire, le Liberia, la Guinée et le sud de la Sierra Leone, est un écosystème unique au monde qui est considéré comme une des priorités mondiales (« hotspot ») dans le domaine de la conservation. Une large population d'espèces, de faune et de flore sont originaires de cet écosystème.

L'érosion côtière et les variations du niveau de la mer sont les risques les plus sérieux qui menacent les pays de la côte atlantique en Afrique de l'Ouest. Mais il existe aussi des préoccupations quant au niveau croissant de pollution et des fluctuations des récoltes. Bien que les pays de l'Afrique de l'Ouest puissent compter sur d'amples ressources en eau douce, mis à part ceux en bordure du Sahel qui subissent des sécheresses fréquentes. C'est l'accès à cette eau douce et sa gestion intégrée qui restent les problèmes principaux de la région.»

2 ANALYSE POLITIQUE

Les dynamiques de transformation

Il est apparu important et utile de développer une lecture de l'Afrique de l'Ouest qui, tout en reconnaissant les problèmes et les défis de cette région, mette également l'accent sur les dynamiques de transformation et d'intégration à l'œuvre. Au cours de son histoire, l'Afrique de l'Ouest a vécu des transformations profondes qui font qu'elle ne devrait pas être perçue comme une région en stagnation mais plutôt en mutation, capable d'adaptations et d'avancées importantes, pouvant être considérées comme autant d'atouts.

La couverture médiatique des événements en Afrique de l'Ouest projette souvent une vision pessimiste de la région. Cependant, les dynamiques de transformation observées dans la durée fournissent un éclairage singulièrement différent. Ainsi, au cours des vingt dernières années, la région a connu des transformations importantes sur les plans social, culturel, institutionnel et politique. Pour n'en citer que quelques-unes : nouveaux modes de gouvernance ; passage du monopartisme au multipartisme ; expansion du secteur informel générateur d'emplois ; ajustements macroéconomiques et structurels ; libéralisation des économies ; changement dans la configuration et le rôle des médias ; émergence du rôle de la société civile dans ses organisations représentatives, professionnelles ou associatives ; évolution des droits de la femme et de sa représentativité dans la société ; créations culturelles ; prédominance des jeunes dans la société ; priorité accrue accordée au développement local et au processus d'intégration régionale.

Crises et conflits

La région réunit quelques uns des PVD les plus pauvres du monde ainsi qu'un nombre important de pays en situation de conflit ou crise interne (à différents stades : pré conflit, conflit ouvert, post conflit), elle enregistre aussi des indices très élevés de criminalité et d'insécurité humaine (nouvelles menaces), qui ont une incidence majeure, à travers leurs impacts sur la gouvernance, sur la croissance et sur la stabilité et la sécurité des pays de la région.

En effet, les crises et les conflits qui affectent l'Afrique de l'Ouest depuis plus d'une décennie, expliquent dans une certaine mesure le revers des dynamiques de transformation qu'a connues la région. Ils sont également la conséquence des changements qui ont eu lieu à l'intérieur de la région comme à l'extérieur sur les plans institutionnel, économique, politique, social et culture.

Les mutations que vit l'Afrique de l'Ouest, sont avec les tensions corrélatives, porteuses de risques et défis. Dans la région, se côtoient une richesse naturelle et culturelle indéniable et un niveau de pauvreté sociale élevé, accentués par des écarts importants entre villes et campagnes, centres économiques et communautés périphériques, élites et masses. Cette contradiction constitue une donnée structurelle fondamentale dans la détermination des conflits. Les enjeux en sont : le renouvellement de l'Etat, l'émergence d'une citoyenneté nouvelle, les exigences d'une plus grande prise en compte de la diversité culturelle, sociale et politique. Une bonne perception de ces enjeux peut être masquée par les facteurs d'instabilité et de perturbation du cours démocratique dont il faut tenir compte et qui constituent autant de défis. Il s'agit notamment :

- Des coups d'état ou tentatives de putsch, alors que ces formes illégales d'accès au pouvoir étaient supposées presque révolues, dans le contexte qui a suivi les conférences nationales ;
- Du développement puis la multiplication de foyers de rebellions armées très déstabilisatrices pour toute la région ;
- D'une récurrence des contentieux électoraux dans bon nombre de pays et une crise de gouvernance qui débouchent sur la paralysie ou l'isolement de certains appareils d'Etat ou gouvernements ;
- De l'acuité des problèmes de sécurité humaine.

Ainsi, du point de vue sécuritaire la région AO se caractérise par la faible incidence de conflits inter étatiques, qui s'est limité à quelques épisodes sporadiques rapidement réglés, et, au contraire, par la multiplication des conflits intra étatiques et guerres civiles et leur débordement transfrontaliers qui engendrent des zones d'insécurité transfrontalière qui se perpétuent, espaces d'activité libre pour les acteurs aux conflits, et pour les réseaux criminels.

Mais des risques sécuritaires externes à la région se manifestent sur les régions périphériques; ainsi des mouvements violents et terroristes d'obédience islamiste radicale font pression sur les zones périphériques du Sahel et sur les frontières entre l'Islam et les autres religions dans le pays de la côte.

Ces caractéristiques sécuritaires ont poussé les pays de la région dans la voie de la construction d'un système régional de sécurité.

L'ensemble de ces difficultés - qui constituent autant de risques et défis pour la région - ne doit pas occulter et empêcher la prise en charge de l'enjeu essentiel dont elles procèdent et qu'elles indiquent : il s'agit comme le souligne le Secrétariat de la CEDEAO de la « construction de la paix et la démocratie en Afrique dans un contexte de profondes mutations. Cela passe par une maîtrise des évolutions des conflits qui mettent à rude épreuve la stabilité régionale, l'équilibre sociopolitique et le potentiel des économies ». Dans ces conditions, il est important d'identifier les questions stratégiques vitales pour l'avenir de la région.

L'Europe partage un trajet historique commun avec plusieurs pays de l'AO et a reconnu ce passé plusieurs fois depuis l'indépendance des pays africains. Il suffit de se rappeler les accords de Yaoundé en 1964-69 et de Lomé (1975-2000) pour se rappeler qu'à plusieurs pays avaient été donné des modalités privilégiés pour les échanges internationaux et pour l'aide au développement. Une emphase sur la gestion des conflits a été progressivement introduite dans les derniers accords Lomé et son successeur, l'Accord de Cotonou signé en 2000. Ce partenariat a finalement été clairement articulé

dans la stratégie européenne pour l'Afrique¹³ et qui se développera selon un programme allant jusqu'en 2015.

L'expérience sur le terrain de l'UE dans la gestion des conflits, cependant, a été adaptée afin de prendre en ligne de compte les leçons apprises ; la plupart des analyses écrites sur ce sujet semblent indiquer que la CE évolue vers une stratégie d'intervention post-conflit et prévention de conflits, et ce en ligne avec les philosophies des autres intervenants de la communauté internationale. En somme, en accord avec leurs partenaires les pays eux-mêmes, cette communauté se tourne vers une approche holistique à la gestion de crises, en passant par le développement qui met l'emphase sur le bien-être des populations, la sécurité quotidienne et la stabilité sociale. Effectivement, cette approche favorise des liens clairs entre la sécurité, la stabilité politique et le développement économique.

Toute analyse commence avec la détermination des causes, et la littérature sur ce sujet ne fait pas exception. Effectivement, on peut retrouver toute une gamme de raisons pour expliquer les conflits dans la région, à partir des points de vue pessimistes jusqu'aux opinions plus nuancées. Il semble y avoir un consensus cependant qui définit que les causes seraient liées à la mise en place de systèmes inefficaces de gestion économique et de mauvaise gouvernance, y compris les manifestations de corruption. Plusieurs personnes ont analysé le rôle qu'a joué la mauvaise exploitation des ressources naturelles (principalement le bois, les diamants et l'or¹⁴) et que ce serait ces facteurs économiques, plutôt que des positions politiques et sociales, qui seraient au cœur de la grande partie des conflits dans la région. Ce qui est intéressant est que les efforts de soutien en développement par les bailleurs internationaux n'ont pas su arrêter cette dégradation¹⁵. Par exemple, les efforts des bailleurs pour régler les problèmes des jeunes « lumpen » n'ont pas eu l'effet désiré et les programmes de réintégration des combattants dans la société n'ont eu qu'un succès mitigé.¹⁶

Il y a nettement un consensus qui montre que les conflits dans la région sont le résultat prévisible de la faillite des états de la région à briser leurs liens avec les vieilles habitudes et coutumes et de fournir à leurs populations des stratégies et des gouvernements qui auraient pu assurer un minimum de prospérité économique et une sécurité personnelle. Ces conclusions soutiennent, dans le cas concret de cette région, le concept de « failed states », un concept qui illustre bien le résultat d'une société qui ne peut pas compter ni sur des institutions capables ou un rapport équitable entre la société et l'état.¹⁷ Plusieurs auteurs, à leur tour, ont analysé les impacts désastreux de chefs d'état qui ont institutionnalisé la corruption, en mettant leurs intérêts devant ceux de la société.

Une hypothèse qui est en train d'être analysée est celle du lien automatique que les bailleurs ont établi entre le développement et la démocratisation rapide. Essentiellement fondé sur une justification électorale (c.-à-d. fondé sur le nombre de votes obtenus plutôt que sur la validité et la pertinence des idées), plusieurs exemples démontrent la faiblesse de ce lien et montrent, en effet, qu'il est nécessaire que les idées soient en place avant que les votes commencent. Plusieurs cas de conflit ont été le résultat d'élections démocratiques sans fondement politique. Finalement, une autre hypothèse qui semble vouloir forcer une discussion de base parmi les bailleurs est celle qui propose que les états de la région sont indépendants (dans le sens de séparés physiquement et socialement) de leurs voisins. En se basant sur cette hypothèse, les bailleurs ont

¹³ Article 4, "EU Partnership for Africa" 19 décembre 2005, Annexe 2, p.61

¹⁴ Rapport des experts au conseil de sécurité des Nations Unies, 2000. Voir aussi Robert. D Kaplan, « The Coming Anarchy : How Scarcity , are Destroying the Social Fabric of our Planet »Atlantic Monthly, Vol 273 , no. 2, 1994

¹⁵ William Reno, " Warlord Politics and African States" Boulder Colorado and London: Lynne Rienner Publishing, 1998

¹⁶ Paul Richards, "To Fight or to Farm? Agrarian dimensions of the Mano River Conflicts" African Affairs, vol 104, no 417 2005

¹⁷ Ibid, Gilbert, p. 12

tendance à considérer que la majorité des questions de développement et de gestion de conflits se trouvent dans les pays. Effectivement, les analystes ont clairement démontrés que les frontières sont si poreuses dans la région que plusieurs problématiques qui sont traités au niveau national devraient, en effet, être traitées à un niveau plus régional ou au moins dans un contexte multi-pays. Effectivement, il est clair que les chefs d'état n'ont pas intérêt à changer le point de mire, ce qui impliquerait des délégations supplémentaires aux instances régionales.

En dépit des conflits qui sont toujours présents dans la région, les analystes sont d'accord que graduellement, la région se dirige vers un état où il y aurait moins de conflit et plus de paix, voire même une grande stabilité.¹⁸ Un des acteurs important dans cette évolution est la CEDEAO¹⁹ qui, après plusieurs années de problèmes avec ses interventions²⁰, semble être bien respecté par les pays de la région et la communauté internationale. Cette évolution s'est faite dans un contexte particulier, cependant : les bailleurs de fonds ont commencé à resserrer le lien entre conflit et développement, les chefs d'état ont commencé à supporter le rôle de la CEDEAO dans la gestion des conflits, les stratégies de gestion de conflits ont évolués chez les bailleurs et les organismes responsables pour la sécurité y inclus le PNUD, et plusieurs autres organismes africains d'intégration régionale ont commencé à intervenir dans la gestion des crises ou se sont dotés de structures plus appropriées.²¹ (L'union Africaine en particulier avec ses forces d'intervention et la CEDEAO qui s'est doté d'un conseil de médiation et de sécurité en 1999). Bien que plusieurs personnes critiquent ces organisations parce qu'elles n'ont pas été efficaces « sur le terrain », les sommets, dialogues politiques, stratégies d'intervention et autres manifestations pratiques de la CEDEAO dans le domaine de la gestion des conflits ont certainement réussis à rehausser l'image de cette organisation dans le domaine. Dans le cas récent du conflit en Côte d'Ivoire, les analystes sont d'accord qu'une réponse régionale, appuyée par la communauté internationale, avait été de rigueur ; une des leçons de cette intervention, cependant, est que la distribution des rôles et des responsabilités entre la CEDEAO et l'UEMOA doit être ajustée et clarifiée²².

Mais au-delà du QUI, la question évaluative dans ce mandat doit considérer le QUOI, et l'analyse documentaire démontre clairement que le contenu a évolué de façon significative depuis les derniers quinze ans. Dans la deuxième partie de la décennie des années 1980, les concepts de démocratie et de gouvernance ont pris beaucoup d'importance, et ce fondé sur la théorie que le développement économique des populations (au niveau individuel) ne pouvait être réalisé qu'à l'intérieur d'un environnement stable et démocratique²³. Dans ce contexte, la démocratisation sociale et le développement économique sont devenus inséparables, et les bailleurs se sont organisés pour adopter des approches qui assuraient l'intégration de ces deux concepts²⁴. En effet, les approches préconisées mettaient l'accent sur la démocratisation, suivi du développement, allant jusqu'à considérer que les « fragile states » devaient d'ABORD se démocratiser et ensuite se développer économiquement. Quand cette approche a été appliquée en Afrique, cependant, les résultats ont été décevants et les analystes ont commencé à questionner cette hypothèse. Les bailleurs, y inclus la CE, ont alors commencé à adopter des approches plus holistiques, en mettant l'emphase sur les causes fondamentales des conflits. Pendant les années 1995-2000, la plupart des

¹⁸ Ibid, Nivet et Ibid Gilbert, p. 16

¹⁹ Le ECOMOG fut envoyé en Libéria en 1990

²⁰ Le Groupe de suivi des crises, ECOMOG, a eu plusieurs problèmes au début, y inclus une carence de financement, un niveau insuffisant de capacité technique et logistique, des ingérences importantes de la part des pays en Afrique aussi bien qu'en Europe, et de la corruption généralisée parmi les troupes.

²¹ Ibid Gilbert p. 17-23

²² Voir l'analyse de Gilbert, p. 17-23 et les références aux autres analyses qui s'y trouvent

²³ Voir Article 5 de l'accord amendée de Lomé, signé en 1995 (Lomé IV bis)

²⁴ Le Washington Consensus, par exemple.

bailleurs avaient adoptés des stratégies qui, appliqués aux contextes de pré- (ou) post-conflits, seraient assez vastes pour adresser, de façon intégrée, les manifestations et les causes des conflits. Cette période a aussi vu la création de diverses approches qui intègrent le développement et la sécurité, tels le DDR (Disarmement, Demobilisation and Reintegration) et le SSR (Security Sector Reform).

Mais il se peut que les problèmes touchés par ces programmes soient plus difficiles à résoudre à long terme. Même les cessez-le-feu qui ont été négociés par les bailleurs et la CEDEAO n'ont pas souvent été accompagnés d'un processus efficace de désarmement. De plus les bailleurs ont développé des approches au DDR qui sont efficaces pour le D-D mais pas pour la Réintégration, laissant, en effet, le feu encore allumé²⁵ ! Les attentes des combattants ne pouvant être rapidement comblées, leur frustration augmente encore. Les chercheurs sont unanimes : les conflits ne peuvent être résorbés que si le développement économique est visible, rapide et durable, et que les combattants y participent. De fait, plusieurs ONG indiquent que l'intégration des programmes de sécurité et de développement a forcé plusieurs bailleurs à adopter une approche qui représente plus visiblement un lien entre le militaire, la sécurité et le développement.²⁶ Évidemment, ceci peut causer des problèmes d'image parmi les citoyens des pays qui sont bailleurs de fond, et plusieurs exemples ont été publiés où les lignes budgétaires des bailleurs et des instances militaires ont été intégrées²⁷.

Cette approche, cependant, exige des rapports non-traditionnels entre les gouvernements et les bailleurs et, selon les analystes, ces approches ne devraient pas être implantées dans les états fragiles sans une longue période d'adaptation. Faire le contraire serait en effet une invitation à un autre conflit.²⁸

3 SECTEUR PRIVE ET COMMERCE

Secteur privé, institutions financières et diaspora

Au cours des trois dernières décennies, le secteur privé a connu de grandes transformations et a joué un rôle important en faveur du développement socio-économique de la région. C'est un secteur qui au lendemain des indépendances était très faible, souvent subventionné et largement dépendant de monopoles d'État. Aujourd'hui, le secteur privé dans la région est beaucoup plus dynamique, regroupant des entreprises de toutes tailles, de micro à macro, avec souvent des femmes entrepreneurs, des entreprises agro-industrielles, de nouveaux partenariats entre le secteur public et le secteur privé. C'est un secteur qui s'est efforcé d'améliorer sa compétitivité pour faire face à la concurrence et éventuellement mieux se positionner sur les marchés régional et mondial. Par ailleurs, les gouvernements dans la région ont réalisé depuis plusieurs années qu'un secteur privé dynamique et compétitif était indispensable pour stimuler la croissance économique et accroître les revenus des populations.

Parallèlement, l'économie informelle s'est développée de façon quasi exponentielle. Comme il n'y a pas suffisamment de possibilités de travail dans le secteur formel pour la majorité de la population, une grande partie de celle-ci doit forcément chercher ailleurs ses moyens de subsistance. Donc pas de surprise si l'économie informelle, à haute intensité en main d'œuvre, s'est développée autant au cours des dernières décennies tant en milieu péri urbain qu'en milieu rural pour répondre aux besoins en services et en

²⁵ Nivet, op. cit.

²⁶ Ibid, Gilbert, p. 24

²⁷ Jean-Marc Châtaigner, "Aide publique au développement et réformes des systèmes de sécurité > Afrique contemporaine, No. 209, 2004

²⁸ Richard Fanthorpe "On the Limits of Liberal Peace..." African Affairs, Vol 105, no 418, 2006

équipements des grandes villes/capitales, des villes secondaires et du milieu rural. Ce faisant, ces activités permettent d'absorber une partie importante des jeunes travailleurs et des migrants et de procurer une source de revenus, aussi précaire soit-elle, à une population en rapide expansion et vulnérable sur les plans économique et social.

Cependant, les spécialistes de la région reconnaissent qu'il reste encore beaucoup d'améliorations à apporter et de changements à introduire à différents niveaux :

- Politiques ;
- Construction d'un marché régional ouvert et dynamique ;
- Fiscalité ;
- Appui des institutions financières/bancaires et compagnies d'assurances nationales et régionales ;
- Conditions d'investissements dans un climat de sécurité et de confiance accrues ;
- Infrastructures de base socio-économiques : éducation, santé, transport et communications ;
- Transparence dans la gestion ;
- Réinvestissement productif des profits et des revenus, y compris par les membres de la diaspora qui peuvent jouer un rôle encore plus efficace en matière d'investissements productifs dans leur pays d'origine et dans la région ;
- Meilleure perception du rôle de l'économie informelle et adoption de politiques et de mesures de soutien.

Le commerce intra-régional

Les relations commerciales entre pays restent en général faibles, sauf pour quelques courants commerciaux entre les pays du Sahel et certains pays de la côte (notamment la Côte d'Ivoire), l'économie de chaque pays étant plus orientée, malgré leur faible insertion dans l'économie mondiale, vers le reste du monde que vers la région. En effet malgré les réformes communautaires engagées (libéralisation et traitement préférentiel), le commerce intra régional reste faible, et l'objectif d'un plus grand développement du commerce intracommunautaire n'est pas encore atteint. En effet, en 2004 par exemple la valeur du commerce intra régional était de 3400 millions de dollars US (moyenne exportations – importations). Selon les sources, le commerce intra-régional est estimé dans une fourchette située entre 8,5% et 14% du commerce total de la région. Il est néanmoins nécessaire de souligner que certains courants d'échanges échappent aux statistiques officielles, compte tenu de la survivance des transactions traditionnelles et informelles de part et d'autre des frontières.

En ce qui concerne les produits échangés, ils portent principalement sur les produits de l'agriculture et de l'élevage, les produits dérivés du pétrole et des industries agroalimentaires (bières, huiles...), des matériaux de construction (ciment, fer à béton), produits chimiques (fertilisants, peintures, etc.), des médicaments.

Cette faible intégration économique a son reflet notamment dans le manque de réseaux d'inter connectivité régionaux: routes, chemins de fers, télécommunications, réseaux aériens et maritimes.

De plus la persistance de certaines pratiques, notamment celles relatives aux obstacles non tarifaires (restrictions et prohibitions, normes et autres exigences techniques, barrières physiques et contrôles administratifs excessifs) atténue les effets induits des réformes et pourrait annihiler les efforts et les acquis obtenus dans le cadre du

développement du commerce intracommunautaire ; ce qui, à l'évidence, pourrait porter atteinte au processus d'intégration régionale.

Par ailleurs, l'une des raisons de la faiblesse des échanges intra communautaires est le caractère similaire des structures de production. Les pays disposent, en effet, d'exportations concurrentes et non complémentaires. La similarité de cette structure productive n'est pas nécessairement un obstacle aux échanges intra-communautaires, mais la différenciation des produits qui conditionne ce type d'échanges n'est pas une caractéristique des matières premières, qui constituent l'essentiel des produits exportés par les pays de la région. Il convient également de signaler l'existence d'un commerce informel important entre les Etats dont une évaluation correcte des flux ne peut se faire à cause de la survivance des transactions traditionnelles et de la faiblesse des structures de collecte et de traitement des données statistiques.

Bien que les réformes douanières mises en œuvre, tant dans l'UEMOA que dans la CEDEAO, offrent des possibilités, celles-ci ne sont pas totalement exploitées. Ceci est lié à la persistance de pratiques anormales aux frontières mais aussi aux capacités limitées des entreprises à se développer à l'exportation. Les gains de compétitivité attendus de ces réformes auraient dû permettre normalement aux entreprises d'évoluer dans l'espace économique communautaire dans les meilleures conditions fiscales.

Le commerce international

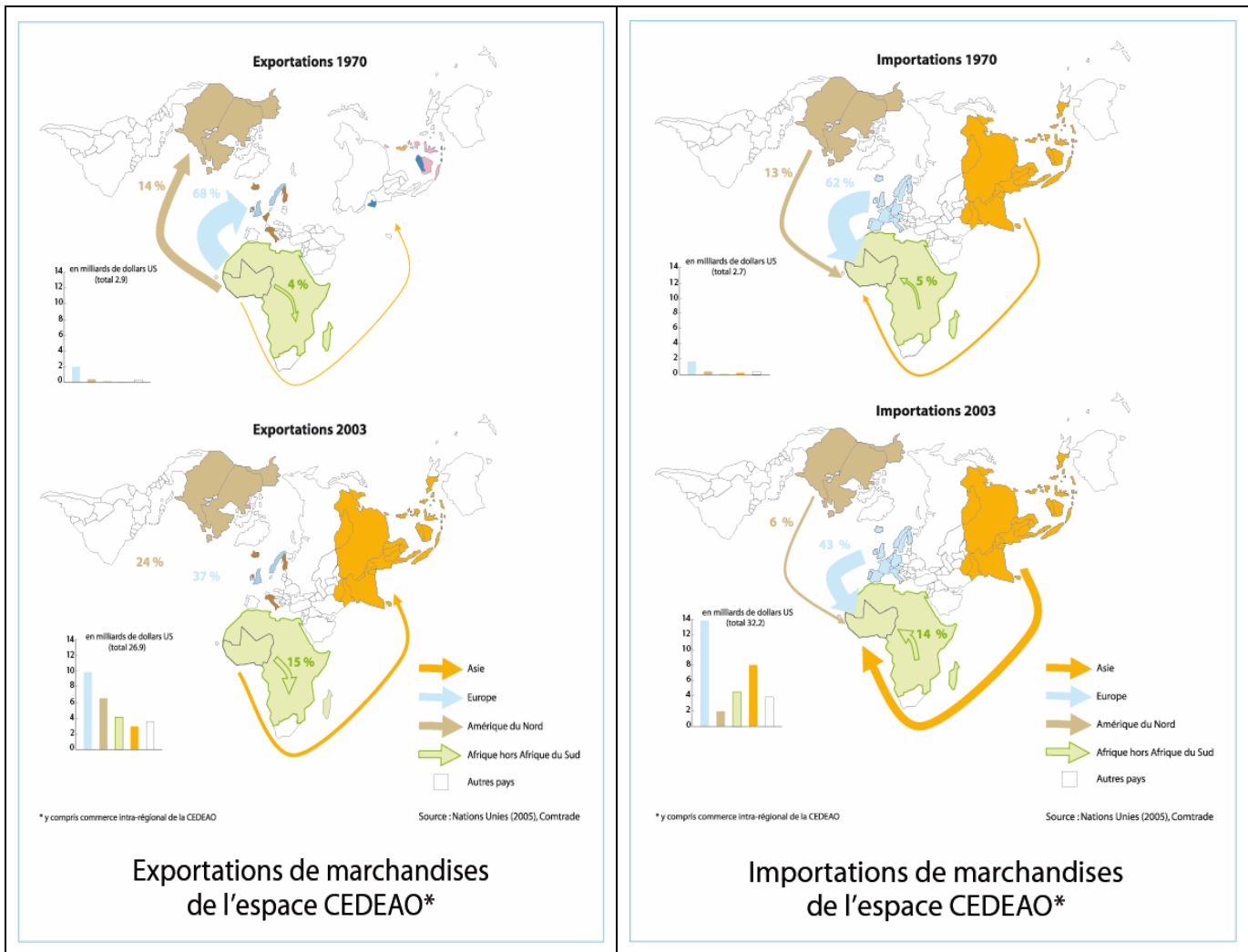
La part du commerce de la région Afrique de l'Ouest, à l'image de celle de l'ensemble de l'Afrique, a graduellement décliné depuis plusieurs décennies. Elle se situe aujourd'hui autour de 0,5%. A titre illustratif, il faut considérer que la part de l'Afrique dans le commerce mondial est passée de 7% après la seconde guerre mondiale à moins de 2% aujourd'hui, en raison d'une croissance de son commerce global (importation plus exportation) plus faible que pour les autres régions.

L'Afrique de l'Ouest est restée exportatrice de matières premières et la structure de ses exportations repose sur un nombre limité de produits. Ainsi, la faiblesse des performances économiques de la région s'explique entre autres tant par la dégradation des termes de l'échange que par une très faible croissance de son commerce. La région ne contribuait en 2002 qu'à concurrence de 0,4% aux transactions commerciales mondiales. Sa part dans les échanges extérieurs de l'Afrique est passée de 25 % en 1986 à 20,5 % en 2002, soit une perte de plus de 4%.

En ce qui concerne la répartition géographique de ces flux d'échanges, au début des années 70, les quatre cinquièmes des exportations et des importations de la CEDEAO étaient orientés principalement vers l'Europe et dans une moindre mesure l'Amérique du Nord. A cette dépendance géographique s'ajoutait le handicap de n'exporter que des matières premières agricoles peu ou pas transformées, donc à faible valeur ajoutée.

Trente cinq ans plus tard, la structure du commerce extérieur n'a pas fondamentalement changé. On assiste en revanche à une nette diversification des partenaires commerciaux. En particulier du côté des pays asiatiques émergents. L'économie chinoise a multiplié son Produit Intérieur Brut par dix au cours des trois dernières décennies. Après avoir dépassé le Canada, elle est sur le point de rejoindre la France et la Grande-Bretagne.

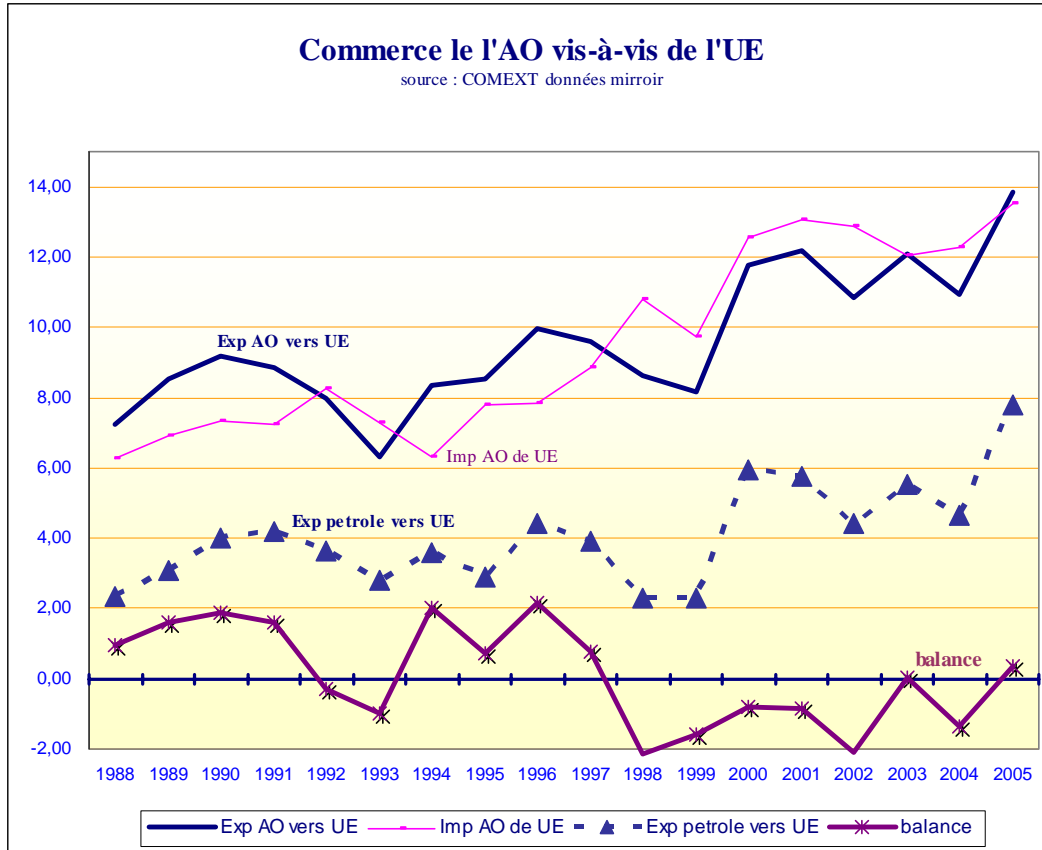
GRAPHIQUE 2. FLUX D'EXPORTATIONS ET IMPORTATIONS EN PROVENANCE DE, ET VERS LA CEDEAO



Toutefois, l'Union Européenne constitue le principal partenaire de la région. Malgré une croissance des échanges entre l'UE et l'Afrique de l'Ouest de 62 % au cours de la période 1988-2005, la part de l'UE dans les échanges de la région ouest-africaine a tendance à s'effriter. Sur la période 2002-2004, la destination UE représentait en moyenne 29% des exportations de biens de la région, tandis que 33% des importations de la région provenaient de l'UE. Le solde commercial entre la région AO et l'UE s'est d'abord dégradé puis amélioré sur cette même période de 15 ans : alors que le solde était positif en faveur de l'Afrique de l'Ouest en 1988-89 (+ 1,33 milliard d'euros), il est devenu fortement négatif (- 1,39 milliards d'euros en moyenne) en 1995-96. Ce déficit s'est réduit en 2003-2004 (- 0,7 milliards d'euros en moyenne). A la faveur de la très forte augmentation des prix mondiaux des hydrocarbures, ce solde est redevenu positif en 2005. A lui seul, le pétrole essentiellement exporté vers l'UE par le Nigeria, couvre 39 % des exportations de la région (4,2 milliards d'euros en 2003-04). De ce fait, les variations des prix de ce seul produit pèsent fortement sur l'évolution de la balance commerciale.

Parmi toutes les régions ACP, c'est avec l'Afrique de l'Ouest que le commerce de la CE est le plus important, puisqu'il représente plus de 40 % de tous les échanges entre les ACP et la CE. Pour l'UE, la part de la région AO est de 1,2% de son commerce extérieur total, bien qu'elle soit un fournisseur important pour quelques produits, dont le cacao (80%), l'aluminium (50%), le caoutchouc (15%), le poisson (10%), et dans une moindre mesure le fer, le bois et le pétrole.

GRAPHIQUE 3. ÉVOLUTION DU COMMERCE ENTRE LA RÉGION D'AFRIQUE DE L'OUEST ET L'UE, 1988-2005



Source : Rapport conjoint (provisoire 061207) du groupe thématique sur les secteurs de production

Les principaux partenaires de l'UE au sein de la région sont le Nigeria, la Côte d'Ivoire, le Ghana et le Sénégal. En moyenne sur 2003-2004, ces quatre pays ont représenté 68 % de l'ensemble des importations de la région en provenance de l'UE (dont 41% pour le Nigeria) et près de 83% (dont 49 % pour le Nigeria) des exportations de la zone vers l'UE.

Les pays de la CEDEAO (la région) exportent vers l'UE essentiellement des matières premières et des produits agricoles et de la pêche. Ils importent de l'UE des produits manufacturés. En termes d'importation, (pour la période 2003-04), les produits agricoles et de la pêche représentaient 16,5 %, les matières premières 5% et les produits manufacturés 81%. A contrario, les exportations vers l'UE étaient composées à hauteur de 30,8 % de produits agricoles et de la pêche, de 59,2 % de matières premières et de 10 % par des produits manufacturés.

Sur le plan des échanges globaux, les économies des deux régions apparaissent ainsi comme relativement complémentaires.

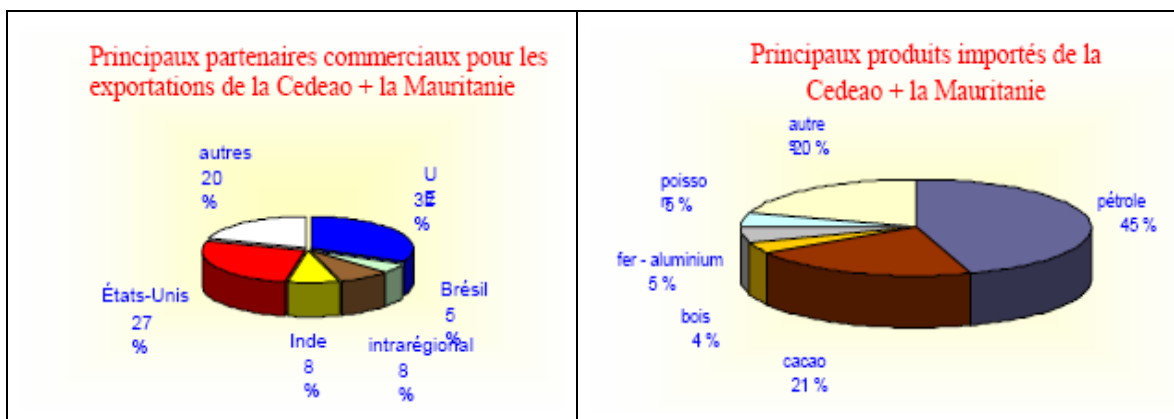
Au total, il convient de noter que malgré les préférences²⁹ commerciales accordées par l'UE aux pays d'Afrique de l'Ouest dans le cadre des diverses Conventions de Lomé, la

²⁹ Dans leur relation commerciale avec l'Union Européenne, les pays d'Afrique de l'Ouest sont bénéficiaires de préférences commerciales très étendues sur le marché européen. Le régime commercial non réciproque des conventions de Lomé et de l'Accord de Cotonou, en place jusqu'au 31 décembre 2007, offre en effet l'accès libre sans droits de douane ni contingents à 98% des produits originaires de l'Afrique de l'Ouest. En outre, les pays ACP sont également bénéficiaires

part de l'Afrique de l'Ouest dans le commerce extérieur de l'UE reste très faible et en recul, comme celle de l'ensemble des pays ACP et les exportations de l'AO restent très peu diversifiées. Ainsi 2 produits (combustibles, et cacao) comptent en 2005 pour plus de 70% des exportations totales de la région vers l'UE, et avec 10 produits (en ajoutant minerais de fer et aluminium, coton, bois et caoutchouc, diamants, poisson, bananes et autres fruits tropicaux) on dépasse les 85%.

Pour les autres partenaires, en moyenne sur 2003-2004 les Etats-Unis ont reçu 27% des exportations de l'AO mais n'ont fournis que 7% des importations. Pour l'ensemble de l'Amérique ces chiffres sont respectivement de 43% et 11%, alors que l'Asie compte pour 13% des exportations et 27% des importations de l'AO.

GRAPHIQUE 4. PRINCIPAUX PARTENAIRES ET PRODUITS COMMERCIAUX DE LA CEDEAO ET MAURITANIE, EN %



Source : CEDEAO, 2006, élaboration propre

Le commerce intra-africain reste encore timide car seulement 12% des échanges de la région au niveau des exportations et 13% au niveau des importations se font avec les Etats de l'Afrique.

4 LES INSTITUTIONS D'INTEGRATION REGIONALE ³⁰

L'intégration régionale est depuis longtemps un objectif politique affirmé mais c'est

du système de préférences généralisées (SPG), qui comprend le schéma général pour les pays en développement non Pays Moins Avancés (PMA), l'initiative "Tout Sauf les Armes" (TSA) pour les PMA.

Les 13 PMA de l'Afrique de l'ouest (Bénin, Burkina-Faso, Guinée-Bissau, Guinée-Conakry, Gambie, Libéria, Mali, Niger, Mauritanie, Sénégal, Sierra Leone, Togo, et Cap Vert, qui deviendra néanmoins non PMA début 2008), bénéficient du régime unilatéral TSA qui leur permet d'accéder au marché européen sans droits de douane ni contingents pour tous produits sauf les armes et les munitions (avec une phase de transition jusqu'à 2009 pour le sucre et le riz). Bien que l'accès au marché ne puisse pas être libéralisé d'avantage pour ceux-ci, l'APE offre l'opportunité de «contractualiser» leurs préférences. En remplaçant le système unilatéral de TSA par un accord bilatéral de durée illimitée, l'APE créera la stabilité qui est nécessaire pour des exportateurs et des investisseurs futurs. De plus l'APE mettra en place des règles d'origine simplifiées favorisant les complémentarités sectorielles entre pays de la région.

Malgré le taux d'ouverture déjà très élevé, il reste encore pour les 3 non PMA (Nigeria, Ghana et Côte-d'Ivoire) et le Cap Vert qui deviendra non PMA début 2008, 799 lignes tarifaires au niveau SH 8 qui ne sont pas entièrement libéralisées par l'Accord de Cotonou. La plupart de ces lignes tarifaires bénéficie des préférences plus élevées que celles du SPG mais ces préférences pourraient être accrues dans le cadre de l'APE. Pour 77 de ces lignes tarifaires, la région Afrique de l'Ouest a eu des exportations récemment, par exemple: bœuf, beurre, tomates et autres légumes, farine, pâtes, certains fruits, vin. Il reste un potentiel de développement non encore exploité qui permettra de produire et exporter davantage. Dans le cadre de l'Accord de Partenariat Economique (APE), ceci devra faire l'objet des négociations d'accès au marché européen, en visant à améliorer les préférences existantes le plus largement possible et en simplifiant les règles d'origine. L'accès privilégié au marché européen peut donc être amélioré pour les non PMA dans le cadre d'un APE.

³⁰ Cette sous-section repose sur le projet de document de stratégie de coopération régionale et programme indicatif régional pour la période 2008 – 2013 dans sa version de septembre 2006. Les auteurs y ont apporté des ajouts et des changements afin de l'adapter aux besoins de ce rapport.

seulement depuis quelques années que l'on observe une nouvelle impulsion des institutions régionales et l'adoption par les pays de politiques favorables à une intégration formelle. Ces changements s'expliquent par des facteurs politiques et économiques : la perception par les Etats que, dans un contexte de globalisation, les arrangements régionaux peuvent être un facteur facilitant et d'autre part le modèle de l'intégration européenne est appréciée par les Etats de l'Afrique de l'Ouest.

Les Etats de la région ont, souvent dès leur indépendance, appartenu ou construit de nombreuses institutions régionales. Les deux organisations principales à vocation d'intégration économique sont la CEDEAO et l'UEMOA. A côté de celles-ci, il existe de nombreuses institutions régionales à vocation spécifique et à couvertures régionales diverses: le CILSS³¹ qui s'étend de la Mauritanie au Tchad, l'OHADA³² qui rassemble les pays francophones d'Afrique de l'Ouest et de l'Afrique Centrale, le PALOP³³ qui inclut deux pays de l'UEMOA, la Manu River Union regroupant Liberia, Guinée et Sierra Leone, le CRSP³⁴ englobant le Cap Vert, la Gambie, la Guinée, la Guinée-Bissau, la Mauritanie et le Sénégal. D'autres s'inscrivent à l'intérieur des deux institutions d'intégration dont elles constituent des organes spécialisés; c'est le cas par exemple, de l'OOAS³⁵ et de la BIDC³⁶ pour la CEDEAO ou de la BOAD³⁷ pour l'UEMOA. Enfin, d'autres ont une vocation et une couverture régionale propres comme l'OMVS³⁸ qui concerne les pays riverains du fleuve Sénégal.

Cette variété d'institutions traduit la perception par les décideurs et les populations régionales de la dimension régionale de nombreux problèmes et de la nécessité d'une approche concertée pour les surmonter. Un processus de rationalisation est en cours afin de limiter les dépenses ainsi que les conflits de compétences éventuels qu'elles impliquent.

La CEDEAO et l'UEMOA³⁹ qui partagent le même objectif d'intégration économique régionale ont été officiellement mandatées en matière d'intégration régionale. Ces deux organisations ont décidé de mettre en œuvre une « stratégie d'accélération du processus d'intégration en Afrique de l'Ouest ». Cette stratégie prévoit un processus de concertation et convergence entre les deux organisations régionales. Elles ont, par ailleurs, adopté une démarche d'intégration à plusieurs vitesses, qui permet des rythmes d'intégration différenciés.

Par ailleurs, de même que l'intégration européenne n'a pas été acquise dès la conclusion du Traité de Rome, celle de l'Afrique de l'Ouest doit être perçue comme un processus combinant l'harmonisation juridique (intégration par les traités communautaires) et les « coopérations renforcées » entre acteurs publics et privés sur des espaces. Cette conviction est aujourd'hui largement partagée, y compris par les États et les organisations d'intégration que sont la CEDEAO et l'UEMOA. Il ne s'agit pas de remettre en cause les efforts consentis jusqu'à présent, mais d'affirmer que l'intégration régionale peut être accélérée par une vision partagée des avantages de la régionalisation par les pays de l'Afrique de l'Ouest, par des processus d'approfondissement associant deux ou plusieurs États au sein de « cercles concentriques », par la coopération décentralisée transfrontalière (qui reste à inventer), etc.

³¹ Comité permanent Inter Etat pour la Lutte contre la Sécheresse dans le Sahel

³² Organisation pour l'Harmonisation du Droit des Affaires en Afrique

³³ Países Africanos de Língua Oficial Portuguesa

³⁴ Commission Sous-Régionale des Pêches

³⁵ Organisation Ouest Africaine de la Santé

³⁶ Banque d'investissement et de développement de la CEDEAO

³⁷ Banque Ouest Africaine de Développement

³⁸ Organisation de Mise en Valeur du Fleuve Sénégal

³⁹ Le traité de l'UEMOA, dans son préambule, s'inscrit dans les objectifs de la CEDEAO.

Cette diversité d'initiatives et de partenariats potentiels est pour les institutions régionales un atout précieux. Elle s'adosse à une série de facteurs favorables comme l'approche régionale du NEPAD, les « blocs régionaux qui se constituent dans le cadre des nouveaux accords UE/ACP et les politiques de décentralisation. Ces éléments devraient selon la CEDEAO ET l'UEMOA permettre d'aborder sérieusement la nécessaire dimension régionale des stratégies de lutte contre la pauvreté par la relance économique, par l'aménagement du territoire et par le maintien de la paix.

La CEDEAO

Depuis sa création en 1975, son mandat a beaucoup évolué. Créée à la base pour favoriser l'intégration régionale, la CEDEAO a été au cours de la dernière décennie davantage sollicitée comme instrument de gestion politique dans la région. Ce fut le cas notamment au Sierra Leone et au Libéria, et plus récemment en Côte d'Ivoire et au Togo. Ce qui a conduit à l'extension de son mandat par les Etats membres à deux reprises : en 1999 à travers la Protocole relatif à un Mécanisme de prévention, de gestion et de résolution des conflits, de maintien de la paix et de la sécurité ; et en 2001, à travers le Protocole additionnel sur la Démocratie et la Bonne gouvernance. Ce dernier protocole prend en compte un large ensemble de questions de société : suivi des élections ; réduction de la pauvreté ; libre circulation des biens et des personnes ; promotion du dialogue social ; éducation, culture et religion ; droits de l'homme ; femmes, enfants et jeunes.

Opérant ainsi sur le terrain de la paix et de la sécurité collective, puis sur le terrain spécifiquement politique de l'observation des processus démocratiques, poussée et aidée par les anciennes puissances coloniales, elle est devenue « opératrice » pour l'ONU, ce qui n'est pas sans conséquence sur ses relations avec l'Union Africaine. Aujourd'hui la CEDEAO est plus connue pour ses missions politiques que pour son mandat originel.

Si la gestion des conflits et des crises mobilisent une part importante des énergies de la CEDEAO, les pays de la région ont, comme l'a récemment rappelé le conseil des Chefs d'Etat et de gouvernement de la CEDEAO, plus que jamais besoin d'une structure économique régionale pour les soutenir dans leur lutte contre la pauvreté dans un contexte de mondialisation de l'économie et d'ouverture des marchés où seuls les grands blocs économiques peuvent rivaliser sur un marché mondial devenu très compétitif. Le rôle de la CEDEAO en tant que structure régionale complémentaire des niveaux local et national devient alors incontournable pour le développement économique et politique de l'Afrique de l'Ouest dans les décennies à venir.

Ainsi, conformément à son Traité, la CEDEAO est l'institution intégratrice de référence au niveau économique en Afrique de l'Ouest. Les objectifs du traité initial de 1975 visent à l'établissement d'une union économique et monétaire assurant la mise en place d'un marché régional avec libre circulation des biens et des personnes à l'échelle de l'Afrique de l'Ouest. La révision du traité de 1993 a été imposée par la lenteur des progrès réalisés et la volonté de créer des mécanismes plus efficaces. Elle a permis d'introduire le principe de solidarité et de prévoir des organes de contrôle et d'arbitrage des décisions ainsi que des mécanismes de financement des institutions qui assurent un meilleur fonctionnement de la Communauté, en particulier du Secrétariat exécutif. Ces organes (Cour de Justice et Parlement de la CEDEAO) ont été mis en place à la fin de l'année 2000; les mécanismes de financement sont encore dans une phase transitoire au terme de laquelle les contributions des Etats membres seront remplacées par un prélèvement automatique de 0,5% sur les importations.

Dans la perspective de l'établissement d'une union économique et monétaire, des projets ambitieux ont été formulés, en particulier :

- La création d'une monnaie commune (l'Eco) aux pays de la Zone Monétaire

d'Afrique de l'Ouest (Guinée, Gambie, Ghana, Nigeria et Sierra Léone) dans la perspective d'une fusion de l'Eco avec le Franc CFA ;

- La politique agricole régionale ;
- Le plan de facilitation des transports ;
- Des actions communes ou concertées dans le domaine de la santé à travers l'Organisation ouest-africaine de la Santé (OOAS) ;
- Une stratégie visant à favoriser la coopération transfrontalière ;
- La politique industrielle régionale.

Plus précisément, en ce qui concerne la libéralisation des échanges, le désarmement tarifaire interne n'est pas encore opérationnel sur l'ensemble du territoire régional et l'on ne peut parler de zone de libre échange effective à l'échelle de la CEDEAO. L'achèvement de cette partie du schéma de libéralisation des échanges est une priorité à court terme de la CEDEAO et une « *fast track approach* » a été amorcée consistant en l'établissement d'une zone de libre échange ainsi qu'une seconde zone monétaire dont l'objectif est de fusionner avec la première. Le schéma de libéralisation des échanges doit être complété par l'adoption d'un tarif extérieur commun (TEC) à l'échelle des 15 Etats membres transformant ainsi la CEDEAO en union douanière.

Les mécanismes actuels pour compenser les déséquilibres transitoires ou permanents générés par l'intégration régionale (compensations fiscales et fonds structurels) sont techniquement opérationnels.

Les réalisations de la CEDEAO en termes de création du marché commun sont faibles. La circulation des marchandises reste entravée par de nombreuses barrières tarifaires et non tarifaires. Les données statistiques montrent une amélioration sur les échanges de services dont la libéralisation constitue cependant un facteur potentiel important de croissance du commerce international. La libre circulation des personnes sur le territoire de la CEDEAO est régie par un protocole de 1978 qui comprend l'abolition des visas, le droit de résidence et le droit d'établissement. Les visas et permis d'entrée pour les citoyens de la CEDEAO ont été abolis par tous les Etats membres mais de nombreux contrôles et tracasseries administratives subsistent. Le carnet de voyage de la CEDEAO est un document qui permet de simplifier les formalités ; il a été mis en circulation par plusieurs Etats. Les dispositions du protocole en matière de droit de résidence et de droit d'établissement étaient appliquées de manière correcte par la plupart des Etats mais une inflexion de la politique dans ce domaine est observée en Côte d'Ivoire et constitue potentiellement un danger majeur pour le processus d'intégration. Un modèle de passeport international CEDEAO a été adopté ; il est mis en circulation par le Bénin, d'autres pays ont décidé de faire de même (Guinée et Sénégal). La circulation des capitaux reste très limitée : l'épargne est peu abondante, les coûts des services financiers sont élevés, l'harmonisation des codes d'investissement reste largement à faire en raison de la tentation des Etats d'accorder des exonérations et avantages spécifiques pour attirer les investisseurs chez eux. L'attraction des investissements étrangers reste difficile et limitée dans toute la zone.

L'harmonisation des politiques économiques et financières en vue de l'établissement d'une union monétaire est un des objectifs du traité de la CEDEAO. Dans ce contexte, les pays de la CEDEAO non membres de l'UEMOA, à l'exception du Cap Vert et du Libéria, ont décidé d'établir une seconde zone monétaire qui fusionnera avec la zone UEMOA pour donner naissance en l'an 2009 à la zone monétaire unique CEDEAO.

A côté de son rôle en matière d'intégration, la CEDEAO a développé différents programmes sectoriels dans le domaine des infrastructures et du développement du secteur privé et des services (voir section 2.5). La CEDEAO souffre cependant du fait qu'une fois que les cadres structurants sont établis, elle n'est toujours pas en mesure d'en

coordonner la mise en œuvre du fait de son manque de ressources humaines et financières.

La CEDEAO joue également un rôle dans le domaine du développement humain et dans les secteurs sociaux : elle a réussi à fédérer tous les organismes inter- gouvernementaux au sein de l'OOAS¹⁰. Elle est également active dans le soutien à la culture et à de nombreux groupes de la société civile.

Les réalisations ont été marquantes dans le domaine politique. La création de l'ECOMOG en particulier et ses interventions pour le rétablissement et le maintien de la paix dans la région ont donné une crédibilité avérée à la CEDEAO en matière de prévention des conflits. L'analyse de cet agenda politique a mis en évidence un certain nombre de forces et faiblesses: d'une part une légitimité politique reconnue grâce notamment à un appui récent du Nigeria au niveau des activités de prévention des conflits, ainsi que certaines avancées en matière de circulation des personnes, et d'autre part, le manque de résultats dans la réalisation d'un marché commun en raison de la faiblesse des mécanismes de prise de décision, à la faiblesse des organes institutionnels de la communauté et, au faible niveau d'application des décisions communautaires par les Etats membres.

Agenda 2007

Pour l'année 2007, l'agenda politique de la CEDEAO s'articule autour de trois priorités: (i) le renforcement institutionnel, (ii) la libéralisation des échanges et la création d'une Union douanière, et (iii) la convergence et l'harmonisation des politiques économiques et financières en vue de la création d'une Union monétaire.

Au niveau institutionnel, l'année 2007 verra la transformation du Secrétariat Exécutif en une Commission⁴⁰, la restructuration du Parlement et celle de la Cour de Justice de la Communauté, ainsi que la réorganisation de la BIDC⁴¹. Lorsque ces restructurations seront mises en œuvre, ces institutions pourront jouer plus efficacement leurs rôles respectifs, dans l'élimination des obstacles à la réalisation des objectifs de la Communauté et à l'accélération du processus d'intégration. Cette nouvelle structure aura à sa tête un Président de Commission assisté par un Vice-président et sept autres commissaires actuellement en cours de recrutement.

L'expérience du fonctionnement de la première législature du Parlement de la Communauté a révélé que l'exercice réel des véritables prérogatives de cette institution a été entravé par l'inexistence de modalités de mise en œuvre du Protocole qui lui est relatif, ainsi que par l'absence de structures adéquates et de systèmes administratifs et financiers efficaces. En outre, l'adoption de textes susceptibles de permettre à la Cour d'exercer le contrôle sur l'exécution des engagements des Etats membres, n'a pas paru suffisante pour améliorer les performances de la Cour de Justice de la Communauté et l'amener à contribuer réellement au processus d'intégration. Enfin, la structure organisationnelle actuelle de la Banque d'Investissement et de Développement de la CEDEAO (BIDC) et celle de ses filiales et les procédures et pratiques de ces entités ne sont plus en adéquation avec la vision stratégique du Groupe.

L'UEMOA

⁴⁰ Décision adoptée lors du 29ème sommet ordinaire des Chefs d'Etat et de gouvernements de la CEDEAO tenu le 12 janvier 2006 à Niamey.

⁴¹ Mémoire sur la restructuration des institutions de la Communauté: la Commission, le Parlement, la Cour de Justice et la Banque d'Investissements et de Développement de la CEDEAO, Secrétariat Exécutif, juillet 2006

L'UEMOA a été créée en 1994 au moment de la dévaluation du franc CFA et précisément pour assurer à l'avenir une cohérence entre la politique monétaire de l'Union et les politiques budgétaires et économiques des Etats membres. Dès sa création, l'UEMOA a bénéficié de l'acquis institutionnel de l'UMOA, de la CEAO, et de l'existence d'une banque centrale unique, la BCEAO.

L'UEMOA a réalisé une construction institutionnelle solide avec un processus de décision et de liaison entre les Etats et la Commission qui est encadré par des textes législatifs clairs, et d'un mécanisme de financement sur ressources propres crédible et stable. Ces facteurs, renforcés par un support important consenti depuis de nombreuses années par les bailleurs de fonds, ont permis à la Commission de l'UEMOA de développer une importante capacité technique et administrative et d'exercer pleinement son rôle déterminant dans l'approfondissement de l'intégration économique entre ses Etats membres

L'agenda politique de l'UEMOA est centré sur la consolidation de l'acquis et l'approfondissement du marché commun. Il est axé plus particulièrement sur la consolidation de l'Union douanière créée en 2000, la poursuite de la mise en œuvre du Pacte de convergence, de stabilité, de croissance et de solidarité entre les Etats membres de l'Union, et l'élaboration et la mise en place de politiques sectorielles. Au niveau du Pacte de convergence, adopté en 1999, qui vise à assurer, dans le cadre de l'arrimage du CFA à l'Euro, la convergence et l'amélioration des politiques macro-économiques, il s'agit d'un objectif majeur qui a exigé et continuera à exiger des efforts considérables des Etats membres

L'agenda en ce qui concerne le marché commun, comprend le renforcement de l'union douanière et l'élimination des barrières non tarifaires à la circulation des marchandises, notamment par la mise en œuvre de la politique de concurrence, la normalisation et le contrôle de qualité, l'harmonisation des législations en matière de marchés publics, de propriété intellectuelle, de fiscalité et de la politique des consommateurs ; l'agenda comprend également des mesures en vue de la facilitation du commerce. L'UEMOA poursuit également l'harmonisation de législations en vue d'assurer la libre circulation des personnes, des services, et des capitaux. Un travail substantiel d'études techniques, de négociations entre et avec les Etats membres, de préparation de propositions législatives, a débouché sur la création de l'union douanière en 2000 même si certains aspects ne sont pas encore ou ne sont pas totalement appliqués. Ce qui est particulièrement important à relever est le fait que la Commission de l'UEMOA ait la capacité de coordonner et appuyer la mise en œuvre des décisions communautaires, de contrôler leur exécution, d'en rendre compte et d'inciter les Etats à prendre des mesures correctrices. Un mécanisme de solidarité, le fonds d'Aide à l'Intégration Régionale (FAIR) a également été mis en place.

Sur le plan commercial, l'UEMOA possède dans le cadre de la mise en œuvre de sa politique commerciale commune, une compétence exclusive pour négocier au nom de ses Etats membres, les accords commerciaux.

Des orientations en matière de politiques sectorielles ont été élaborées dans un certain nombre de domaines (agriculture, énergie, environnement, télécommunication, industrie...) et ont été développées, mises en place et transcrites dans la mise en œuvre.

L'analyse de l'UEMOA a mis en évidence des atouts certains en matière de construction institutionnelle solide et cohérente avec des mécanismes de financement sécurisés, un véritable ordre juridique communautaire et des capacités d'exécution, mais aussi d'une vision complète et cohérente, en partie inspirée de la construction européenne, des domaines à couvrir pour aboutir à un marché unifié. De plus, l'organisation bénéficie des avantages de l'existence d'une monnaie unique et de sa garantie de convertibilité. D'un autre côté, des faiblesses subsistent au niveau de la transposition effective des politiques

communautaires au niveau national et au niveau des déséquilibres institutionnels créés par la faiblesse de certains organes tels que la cour de justice, la cour des comptes et la chambre consulaire régionale. Enfin la couverture géographique de l'institution, qui est plutôt le résultat d'une logique historique que d'une logique économique, représente également une contrainte.

5 CARACTERISTIQUES DE L'AIDE AU DEVELOPPEMENT DE LA REGION

Analyse préliminaire des stratégies (tacites et explicites) en place pour assurer le développement économique la région de l'Afrique de l'Ouest, du point de vue des pays et institutions de la région

Un cadrage historique et géographique est particulièrement important pour mieux saisir le processus d'intégration régionale en Afrique de l'Ouest.

En effet, une analyse a-spatiale et a-temporelle débouche généralement sur un diagnostic peu réjouissant d'immobilisme, voire d'échec. A contrario, en restituant ce processus dans son espace et dans le temps, les conclusions sont davantage positives et motivantes, donnant un sens aux efforts entrepris à tous les niveaux pour construire l'intégration régionale ouest africaine.

En 1970, alors que l'Afrique de l'Ouest comptait 90 millions d'habitants dont 80% de ruraux essentiellement tournés vers l'autoconsommation, aucune dynamique réelle de marché ne pouvait soutenir un projet régional d'intégration. C'est pourtant dans ce contexte peu favorable à l'intégration qu'ont été créées, au milieu des années 70, les communautés économiques régionales au premier rang desquelles la CEDEAO.

Quelque 30 années plus tard, la situation s'est transformée considérablement. L'Afrique de l'Ouest est sur le point d'atteindre les 300 millions d'habitants. Les espaces économiques se connectent entre eux, au-delà des frontières. La demande urbaine est infiniment plus importante puisque la population régionale est sur le point d'atteindre et de dépasser les 50% d'urbains. Les conditions démographiques et économiques de la création d'un marché régional se mettent en place progressivement.

Au lendemain des indépendances, l'accent a été mis sur la construction de l'État Nation avec l'idée que l'unité nationale devait primer sur la diversité. Avec le temps, et surtout au début des années 1990, plusieurs pays de la région ont accordé une priorité accrue à la promotion des initiatives locales et à la décentralisation. Cette nouvelle approche modifie en profondeur les conditions de mise en œuvre d'un certain nombre de politiques sectorielles nationales, notamment dans les domaines de la santé, de l'éducation et des équipements. La construction d'un niveau local de décision, complémentaire du niveau national, a une incidence sur la construction de l'intégration régionale ouest africaine. Si la coopération politique, l'intégration monétaire, la définition de règles communes dans les domaines douanier, financier et des assurances, demeurent de la compétence exclusive des États individuellement et collectivement, les préoccupations des autorités locales frontalières pour les compétences qui sont désormais les leurs sont de plus en plus prises en considération tant au niveau national que régional.

Par ailleurs, l'intégration régionale fait manifestement un retour en force dans l'agenda politique et économique africain :

- L'Union africaine en a fait le pivot de sa vision de l'avenir ;
- La mise en œuvre du NEPAD repose en grande partie sur une approche régionale ancrée dans le mandat donné à la CEDEAO en la matière ;

- L'intégration régionale est définie comme la pierre angulaire, voire l'étape initiale, des Accords de Partenariat Économique entre l'Union Européenne et les pays ACP. En Afrique de l'Ouest, la CEDEAO à laquelle s'est adjointe la Mauritanie, a été chargée de la mise en œuvre de cet accord ;
- Les Cadres stratégiques de lutte contre la pauvreté (CSRP) commencent à être élargis pour prendre en compte les dimensions régionales de la pauvreté et des efforts à fournir en vue de sa réduction, ceci dans la perspective d'une croissance économique accélérée de chacun des pays fondée à la fois sur la promotion des initiatives locales et les complémentarités régionales à renforcer et à développer.

De plus, les décideurs dans la région et les partenaires au développement expriment une demande forte pour des outils d'analyse à l'échelle régionale permettant d'appréhender les enjeux qui, à l'évidence, transcendent les frontières nationales. A l'intérieur de l'espace régional, plusieurs décisions stratégiques sont prises et, notamment en ce qui concerne une gestion concertée plus efficace donc moins coûteuse des dynamiques de peuplement, des ressources en eau, des systèmes de transport, de la lutte contre les grandes pandémies, de l'agriculture et de l'élevage, des systèmes d'éducation et de santé.

Dans le contexte ci-dessus, pour réussir une insertion progressive dans la mondialisation, le développement d'un marché compétitif en Afrique de l'Ouest, attractif pour les investissements et moteur de croissance, la CEDEAO et l'UEMOA se sont dotés d'un agenda d'intégration économique ambitieux.

Au niveau de l'UEMOA, les chefs d'états et de gouvernement ont renforcé la stratégie de convergence des politiques macroéconomiques guidée par le Pacte de Stabilité et la stratégie de création du marché commun suite à l'adoption de l'union douanière, avec le Programme Economique Régional (PER), qui est conçu comme leur vision et leurs priorités pour le développement économique de la région. Ce programme vise à l'approfondissement de l'intégration régionale à travers le renforcement du secteur productif et des services sociaux de base, et est mis en place par trois institutions régionales, la commission de l'UEMOA, la BCEAO et la BOAD.

Les axes stratégiques principaux en sont : (i) la consolidation de la gouvernance économique, (ii) le développement des infrastructures économiques (faciliter la circulation des personnes, biens, services, interconnexion transfrontalière), (iii) la construction d'un appareil productif intégré, (iv) le développement des ressources humaines et (v) la mise en place d'un partenariat pour la mobilisation des ressources et le suivi évaluation.

De plus, l'UEMOA s'est doté d'une politique de cohésion et d'aménagement du territoire qui vise à réduire les déséquilibres du marché commun et à répondre au phénomène d'urbanisation dans la région.

Pour ce qui est de la CEDEAO elle s'est dotée d'un agenda ambitieux en vue de réussir son mandat d'intégration économique, qui concerne en particulier la convergence des politiques macroéconomiques en vue de la création de l'union monétaire, la réalisation d'une union douanière début 2008, la création d'un marché commun, et une série de politiques régionales spécifiques (politique des transports, politique agricole ECOSAP ...), coiffées par une réforme institutionnelle, administrative et financière. Pour l'heure, la CEDEAO ne dispose pas d'un instrument équivalent du PER UEMOA.

L'Accord de Partenariat Economique, qui devra (en principe) entrer en vigueur prochainement renforce et consolide ces initiatives d'intégration économique, en se focalisant en particulier sur la création de l'union douanière, la facilitation du commerce dans l'espace régional, les normes techniques et les mesures sanitaires et phytosanitaires, la politique de la concurrence, la propriété intellectuelle, les services et

l'investissement. Sur l'ensemble de ces priorités d'intégration, la CE et la région Afrique de l'Ouest prendront des engagements réciproques qui compléteront le nouveau régime commercial entre les deux régions consistant à créer à terme une zone de libre échange UE-AO

L'APE devrait en effet mener à une intégration économique plus étroite entre la région Afrique de l'Ouest et la CE, à un marché agrandi et plus efficient, géré par un cadre de règles stables, transparentes, prévisibles, en définitive sécurisées par une meilleure gouvernance économique, ce qui augmentera la compétitivité du marché régional et attirera les investissements vers la région Afrique de l'Ouest. Le résultat final de l'agenda APE est une impulsion de la croissance économique et la diminution à terme de la pauvreté.

La mise en œuvre de l'APE entraînera certainement des défis en terme des coûts d'ajustement économiques, sociaux et de mise à niveau des secteurs de production et nécessitera également des mesures d'accompagnement des pays de la région pour tirer pleinement profit de l'accord.

Les deux organisations finalisent également les travaux dans la définition d'un DRSP régional complémentaire aux PRSP nationaux et qui vise à mettre la lutte contre la pauvreté au centre des dynamiques d'intégration.

Par ailleurs du point de vue national, l'hypothèse veut que les priorités régionales sont élaborées sur base des priorités nationales car elles émanent de la volonté et la décision des chefs d'Etats et de gouvernement des pays de la région. L'agenda régional d'intégration, si appropriés par les Etats, devraient donc se traduire logiquement dans les stratégies de développement des Etats de la région, par une transposition et mise en œuvre des décisions communautaires au niveau national et par l'adoption des mesures d'accompagnement nécessaires pour optimiser les bénéfices du processus d'intégration et l'APE.

Cependant, le principe de subsidiarité devrait s'appliquer. Ainsi dans certains secteurs : secteur privé, secteurs sociaux,...si la région définit un cadre légal, les actions sont essentiellement de nature nationale.

6 APERÇU DE L'APPUI DES AUTRES BAILLEURS DE FONDS ⁴²

L'intégration régionale en Afrique de l'Ouest bénéficie déjà de l'appui de plusieurs partenaires à son développement, même si cette partie de leur assistance est presque toujours éclipsée par l'importance (en termes de montants apportés) de leur appui à des programmes nationaux. Cette section présente brièvement les activités des bailleurs principaux.

Jusqu'en 2004, la collaboration les bailleurs de fonds dans le domaine de l'intégration régionale en Afrique de l'Ouest s'est articulée autour d'un comité relativement informel de partenaires extérieurs décidés à travailler avec l'UEMOA. Ce comité (appelé à l'origine « comité de pilotage ») a été établi au début des années 1990 et comprend l'UE, le FMI, la France, et la Banque Mondiale, sous l'égide de la Commission de l'UEMOA. L'harmonisation des positions ainsi que l'allocation des différentes responsabilités, avec pour objectif de minimiser les chevauchements, s'est fait par le biais de réunions régulières et par des consultations permanentes entre les bailleurs de fonds, conjointement avec la Commission. En parallèle au comité, il y avait aussi d'autres

⁴² Cette sous-section repose sur un rapport interne de la banque Mondiale. Les auteurs y ont apporté des ajouts et des changements afin de l'adapter aux besoins de ce rapport. Voir aussi l'annexe quantitative de l'appui d'autres bailleurs de fonds plus loin dans ce volume 2.

mécanismes de collaboration avec les bailleurs de fond selon les secteurs d'activité, particulièrement avec l'UE dans l'ensemble des secteurs mais également avec des bailleurs de fonds spécifiques particulièrement actifs dans des domaines précis (tels que l'USAID dans le cas de la création d'un marché énergétique Ouest-Africain). Par exemple, le comité de suivi technique, établi par l'UE pour son programme PARI et auquel d'autres partenaires importants sont invités, a offert un forum consultatif aux bailleurs de fonds, en particulier parce qu'il incluait des représentants de la région. Plusieurs ateliers ont proposé d'établir un ou des forums consultatifs plus large qui permettrait aux bailleurs de fonds de se réunir de façon régulière avec leurs principaux interlocuteurs d'Afrique de l'Ouest, et d'améliorer ainsi la coordination et la collaboration entre eux. Un des vecteurs clé pour ce désir de trouver des mécanismes plus performants pour la coordination des bailleurs est évidemment la foule d'activités qui ont découlé des accords de Monterrey et de Paris, avec leurs emphases sur l'harmonisation, l'alignement des programmes et la prise en charge des programmes par les pays partenaires.

Banques multilatérales

Bien que plusieurs bailleurs de fonds bilatéraux fournissent un appui aux efforts d'intégration régionale en Afrique de l'Ouest depuis 1996, il semble que ce sont les institutions multilatérales qui sont les plus impliqués en termes de fonds engagés. En Afrique, la Banque Africaine de Développement et la Banque Mondiale ont signé en 1999 un protocole d'accord donnant le rôle chef de file à l'AfDB en ce qui concerne les questions des investissements découlant de l'intégration régionale. Cette institution a préparé une stratégie qui, à première vue, rejoint celui de la Banque Mondiale. Cette stratégie propose de maintenir le financement des composantes nationales des réseaux d'infrastructure en Afrique de l'Ouest, particulièrement dans le secteur électrique. Cependant, sa priorité est aussi d'améliorer l'environnement (naturel) régional et de le rendre plus attrayant pour le secteur privé (en créant des réseaux d'information régionaux, en renforçant le cadre institutionnel pour les investissements régionaux, et en augmentant les lignes de crédit aux banques de développement régionales), de maintenir un appui à la recherche et au développement des capacités. Cette stratégie envisage aussi des actions en appui à un développement durable et de la gestion des ressources naturelles (appui à la formulation de programmes de conservation des sols dans les différents pays et dans les zones côtières, ainsi que de programmes énergétiques multinationaux). Au cours de la période 1967-2000, l'AFDB a engagé environ 650 millions de dollars US pour des activités multinationales, à l'échelle du continent africain, alloués à des lignes de crédit à des institutions financières (37 pour-cent) au transport (22 pour-cent) à l'énergie (14 pour-cent) et aux communications (6 pour-cent). En Afrique de l'Ouest, l'AFDB a financé depuis le milieu des années 1990, environ 315 millions de dollars⁴³ destinés à améliorer la coopération entre pays, notamment pour l'OMVS, pour l'Office de développement intégré de la région du Liptako-Gourma, des routes reliant le Mali à la Guinée et des lignes de crédit à la BOAD et au Fonds de la CEDEAO. Elle travaille également avec la Commission de l'UEMOA sur une réforme des règles de passation des marchés publics.

Commission Economique pour l'Afrique

Bien qu'elle ne soit pas un bailleur de fonds, la Commission Economique pour l'Afrique prépare également sa propre stratégie d'intégration régionale. Une de ses priorités est de suivre systématiquement les différents efforts d'intégration entrepris sur l'ensemble du continent africain, et d'offrir son aide aux pays africains engagés dans des négociations

⁴³ Les références documentaires analysés par l'équipe laissent un doute sur la période de cet investissement. Ces faits seront réexaminés dans la prochaine phase de ce mandat.

commerciales internationales (mais pas nécessairement du point de vue de blocs commerciaux formels sous-régionaux africains).

Le FMI

Le FMI apporte un soutien actif à l'intégration régionale en Afrique de l'Ouest, avec pour principaux instruments le dialogue régional et national, de l'assistance technique et des stages de formation, principalement (mais pas uniquement) à l'intention des pays francophones (en fait, les institutions de l'UEMOA, la Commission de l'UEMOA, la BCEAO et la Commission Bancaire, sont aujourd'hui formellement inclus dans le cycle des Consultations). Son appui va évidemment en priorité aux questions monétaires et budgétaires (harmonisation des taxes, nomenclature et cadrage du budget, harmonisation des douanes au sein de l'UEMOA et de la CEDEAO). Le FMI a également été impliqué dans la définition du système de surveillance macro-économique multilatérale. Conjointement avec ceux de la Banque et de la CE, les programmes du Fonds ont aidé à financer les diminutions de recettes fiscales encourues par certains États membres lors de l'adoption du tarif extérieur commun (plus bas en moyenne que les tarifs antérieurs).

Appuis bilatéraux

La France est certainement le plus actif de tous les bailleurs de fonds (pays) bilatéraux. Elle se concentre naturellement sur la zone Franc. Le développement institutionnel (y compris la formation des formateurs) constitue le domaine préférentiel de la stratégie française, qui a promu activement l'harmonisation du droit des affaires (OHADA), l'harmonisation des systèmes d'assurances et de sécurité sociale (par exemple elle a aidé à établir des institutions régionales pour harmoniser les politiques en matière d'assurance et de sécurité sociale), le renforcement des statistiques via Afristat et, bien sûr, un appui d'ensemble à la Commission de l'UEMOA notamment en collaboration avec l'UE. Outre son appui technique à la mise en place du tarif extérieur commun et à d'autres réformes de la fiscalité, elle a travaillé avec la Commission sur les réformes régionales de l'Aviation Civile, la formulation d'une politique commune pour le secteur des transports, l'harmonisation des règlements et systèmes en finances publiques, la construction de modèles économétriques destinés à fournir les instruments nécessaires pour la surveillance macroéconomique multilatérale. Le total de l'assistance française à l'intégration en Afrique de l'Ouest, entièrement sous forme de dons, se monte à plus de 3 millions d'euros par année auxquels il faut ajouter des appuis à des pays particuliers sur des aspects régionaux financés dans le cadre de ses programmes de coopération avec les États Membres de l'UE (par exemple, le développement des capacités pour les Ministères des Finances et de la Justice), et des contributions à divers fonds fiduciaires administrés par la Banque Mondiale qui financent des activités d'intégration régionale. Finalement, elle accorde une priorité grandissante aux efforts, multinationaux et nationaux, de contrôle des maladies infectieuses particulièrement le VIH-SIDA et le paludisme.

Les autres bailleurs de fonds bilatéraux actifs dans la région pendant cette période comprennent l'USAID, le Canada, et à un moindre degré le Royaume-Uni. Se basant sur un processus consultatif intensif qui s'est déroulé en 1999, l'USAID a préparé un document très important de stratégie régionale pour l'Afrique de l'Ouest, qui couvre la période 2001-08 qui prévoyait un financement d'environ 25 millions de dollars par an. Le programme donne priorité aux questions régionales par nature ainsi qu'à d'autres activités, surtout dans le domaine de la santé. Près des deux tiers du programme devait cibler la population, la santé et la nutrition, avec une part croissante consacrée au VIH/SIDA (y compris des efforts transnationaux pour empêcher la propagation de l'infection le long des corridors de migration et de transport). Environ un quart du programme se voyait consacré à la sécurité alimentaire et à la gestion des ressources

naturelles, principalement dans les pays sahéliens (où ce travail est en cours depuis plus d'une décennie).

Le reliquat du programme américain doit servir surtout à financer une assistance technique aux politiques de croissance et d'intégration, notamment dans le domaine des politiques commerciales et monétaires et de la mise en place d'un environnement favorable au secteur privé. Cette assistance portera sur l'intégration dans le secteur énergétique (les gazoducs et les projets de pool énergétique). Finalement, l'USAID consacre une composante relativement récente, encore modeste, à la prévention des conflits. Sur le plan institutionnel, l'USAID travaille de façon étroite avec le Secrétariat de la CEDEAO et le CILSS.

Selon la Banque Mondiale, « le Canada fait figure de pionnier dans le domaine de l'approche régionale » : Il a en effet préparé trois stratégies d'assistance à l'intégration régionale en Afrique de l'Ouest vers la fin des années 1980 et le début des années 1990, une pratique qu'il a abandonnée en 2000, en partie à la demande des pays individuels concernés qui avaient le sentiment que ces stratégies régionales avaient un impact négatif sur le volume de l'assistance dont ils bénéficiaient auparavant. Le Canada a déjà fourni une assistance technique à la BCEAO, à la bourse régionale des valeurs (Abidjan) et à l'Organisation pour la Mise en Valeur du Fleuve Sénégal (OMVS). Motivé par son engagement dans la Francophonie, il a l'intention d'augmenter son appui à l'intégration régionale et, pour l'heure, étudie différentes options de programmation.

Finalement, le Royaume-Uni est un nouveau venu (relativement) sur la scène de l'intégration régionale en Afrique de l'Ouest, mais apporte avec lui une longue expérience d'appui bilatéral aux pays de la région et d'appui à l'intégration régionale en Afrique de l'Est. Il semble que la direction préférée par ce bailleur est le renforcement de la capacité des institutions à formuler, négocier et analyser des politiques commerciales orientées vers la réduction de la pauvreté.

D'autres bailleurs de fonds bilatéraux appuient des programmes spécifiques plurinationaux qui contribuent également à l'intégration régionale, y compris les travaux entrepris par le Danemark et les Pays-Bas dans le domaine de la gestion des bassins fluviaux. La Chine commence à participer aux discussions dans la région mais peu de données ont été récupérées par l'équipe d'évaluation pour expliquer ses objectifs et ses programmes.

Les risques inhérents à l'intégration régionale

Les risques qu'encourt cette évaluation des programmes régionaux de la CE dérivent directement des risques auxquels est assujettie la CE dans sa poursuite des objectifs programmatiques concernant l'intégration en Afrique de l'Ouest elle-même. Cette sous-section tente de donner un petit aperçu de la fragilité des processus d'intégration auxquels font face la communauté des pays dans cette région, ainsi que les défis qui soulignent le travail de la CE.

Selon la Banque Mondiale⁴⁴, « le vrai défi pour l'ensemble du processus d'intégration à ce stade est moins de résoudre des questions régionales proprement dites que d'améliorer les conditions qui prévalent dans les États membres ». En essayant d'examiner les programmes de la CE, et surtout les liens entre les efforts régionaux et nationaux, il a été tenu compte de l'attention des chefs d'états, qui doit souvent se tourner vers les problèmes politiques urgents qui caractérisent l'ensemble de ces pays, y compris la pauvreté omniprésente, le manque de ressources financières, les problèmes de

⁴⁴ Une bonne partie de cette sous-section est tiré d'excellents documents de la Banque Mondiale, avec ajustements dans sa rédaction par les auteurs qui en prennent l'entière responsabilité. Voir en particulier la stratégie d'assistance à l'intégration régionale de la Banque Mondiale.

gestion macroéconomique, la dégradation de l'environnement, les conflits armés, des abus en matière de droit de l'homme et les tensions ethniques. Selon tous les bailleurs et des ONG internationales spécialisés, la bonne gouvernance est un problème fondamental auquel la région reste toujours confrontée, avec ses manifestations de manque de transparence et de corruption.

*« La loi et l'ordre ne sont pas respectés dans tous les pays, et l'insécurité prévaut dans pratiquement toutes les grandes villes. La liberté de mouvement est restreinte, tel que manifesté par les difficultés des déplacements dans certains pays et entre pays frontières causées par de nombreux barrages routiers, officiels ou non. Le système judiciaire n'est pas indépendant ou aussi neutre qu'il devrait l'être, les coûts de transaction dans les relations avec les services douaniers ou les administrations fiscales et avec l'administration en général dépassent bien souvent les normes acceptables. Les insuffisances de comportement sont plus fréquentes, mais probablement plus difficiles à amender, que les insuffisances d'équipement ».*⁴⁵

La communauté des bailleurs s'accorde pour dire que la prévalence de tels maux n'est pas spécifique à l'Afrique de l'Ouest, ou même à l'Afrique; à cet égard, il est possible que l'Afrique de l'Ouest soit dans une situation plus favorable que bien d'autres parties du continent africain, avec plusieurs des pays de la région ayant démontré des gains énormes en termes de développement et de qualité de vie. Néanmoins, le danger historique semble avoir toujours été que quand les forces en faveur de l'intégration prennent de la vigueur, les problèmes de gouvernance ou de stabilité politique chez un ou plusieurs membres risquent de mettre en veille l'ensemble du processus.

D'après les documents stratégiques qui ont défini les 7ème, 8ème et 9ème FED, une catégorie importante de risques couvre la non-application ou le non-respect des engagements pris par les États membres des institutions supranationales dans des domaines essentiels à l'intégration. Selon des documents de la CE, de la Banque Mondiale et du AfDB, les manifestations sont nombreuses et leurs effets sont pervers. Dans le domaine des politiques macroéconomiques, on note les déficits budgétaires non finançables encourus après avoir signé des accords contraires; le manque d'exécution des ententes de politiques monétaires; les opérations financières et bancaires qui modifient, sans préavis, des taux de change. Dans le domaine des politiques commerciales on note les risques associés à la non-mise en vigueur du tarif commun ou l'introduction d'instruments protectionnistes déguisés. Dans le domaine des politiques en matière de ressources humaines on note encore des restrictions à la libre circulation des personnes qui multiplient les effets du manque de capacité dans plusieurs pays.

Historiquement, un risque auquel les Pays de l'Afrique de l'Ouest et ses partenaires ont dû faire face concerne l'apparition progressive de comportements régionaux protectionnistes ou, pour le moins, non-intégristes. Avec l'asymétrie économique que l'on retrouve dans la région (notamment la prépondérance des économies du Nigéria et de la Côte d'Ivoire), plusieurs rapports d'institutions internationales notent l'inévitabilité d'un problème quand des tensions nationales causées par une stratégie de « face commune » feront jour et que les pays ne s'entendront pas sur la distribution des coûts et des gains de l'intégration. Ce problème pourrait se concrétiser de plusieurs façons, y inclus les problèmes d'application de politiques compensatoires dans les domaines financier et structurel.

Une autre catégorie de risques concerne les défis institutionnels, à partir de la faiblesse des capacités au sein des organisations régionales dûs à des problèmes provenant du chevauchement des responsabilités, problèmes inévitables à cause de la coexistence au

⁴⁵ Banque Mondiale, *Rapport sur l'Afrique de l'Ouest*, 2005

sein de la CEDEAO de deux groupes de pays et de deux institutions régionales. Malgré le renforcement des relations de travail entre ces institutions, il reste un héritage difficile, des rythmes de progrès vers l'intégration différents, des différences importantes dans la définition des priorités et stratégies à suivre et, finalement, des niveaux d'engagement fort variables des États membres.

De toutes les causes possibles de conflits, la question de subsidiarité est en effet la plus probable selon les analystes de l'Agence Canadienne pour le Développement International et la Banque Mondiale (comme en témoigne d'ailleurs l'expérience de la CE⁴⁶). Finalement, le seul véritable bouclier contre ces risques réside dans l'engagement ferme des leaders politiques d'Afrique de l'Ouest sur l'intégralité du processus, dans leur sagesse et dans leur talent diplomatique. L'appui bien pensé et bien géré de tous les partenaires au développement sur tous les enjeux importants peut être aussi un élément de réussite de l'entreprise.

Les risques notés ci-dessus sont réels et ont été bien documentés par les bailleurs, les institutions d'intégration et les instances de coordination du développement. L'équipe s'engage à considérer ces observations à l'intérieur des paradigmes de gestion que ces risques peuvent avoir créés. Ces analyses se feront en tenant en ligne de compte non seulement les résultats des décisions prises mais aussi le contexte dans lesquels elles ont été formulées. L'équipe considèrera les options proposées et la marge d'action réelle dont disposait le gestionnaire de la CE. Par contre, l'équipe examinera les systèmes et procédures mise en place par la CE pour gérer ses décisions dans un contexte de risque.

⁴⁶ Voir analyse de contexte du 9^{ème} FED

ANNEXE 6 : STATISTIQUES DES EXPORTATIONS DES PAYS DE LA REGION, 1997-2006

EXPORTATIONS DU BENIN PAR DESTINATION 1997-2006

En millions de US dollars

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
EXPORTS TO BENIN										
EXPORTS TO BURKINA FASO	0.346	0.107	0.856	0.443	1.084	1.109	2.156	2.186	4.381	5.414
EXPORTS TO CÔTE D'IVOIRE	1.975	2.110	2.383	0.936	1.020	1.151	1.365	4.485	1.119	8.035
EXPORTS TO GUINEA-BISSAU	0.014	0.127	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.008	0.000	0.000
EXPORTS TO MALI	1.272	0.000	0.644	0.043	0.125	0.060	0.404	7.671	7.357	9.092
EXPORTS TO NIGER	3.527	3.659	5.424	7.589	4.973	5.124	7.747	15.234	17.909	22.134
EXPORTS TO SENEGAL	0.033	0.235	0.319	1.221	1.507	0.777	2.897	0.424	2.657	3.284
EXPORTS TO TOGO	1.503	2.393	0.567	0.684	2.765	4.127	12.399	10.002	14.525	17.952
UEMOA	8.670	8.631	10.193	10.916	11.474	12.348	26.968	40.010	47.948	65.911
EXPORTS TO CAPE VERDE	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.002	0.003
EXPORTS TO GAMBIA, THE	0.026	0.026	0.003	0.035	0.000	0.000	0.055	0.009	0.021	0.026
EXPORTS TO GHANA	0.260	0.221	0.021	5.291	15.152	13.465	4.839	5.480	3.444	4.256
EXPORTS TO GUINEA	0.005	0.001	0.001	0.062	0.039	0.011	0.007	0.130	0.073	0.090
EXPORTS TO LIBERIA	0.041	0.017	0.011	0.000	0.000	0.000	0.013	0.021	0.002	0.003
EXPORTS TO NIGERIA	1.420	21.333	0.437	2.856	13.380	35.778	12.765	16.680	13.709	16.924
EXPORTS TO SIERRA LEONE	0.000	0.026	0.000	0.000	0.074	0.000	0.034	0.021	0.000	0.000
AUTRES CEDEAO	1.752	21.624	0.473	8.244	28.645	49.254	17.713	22.341	17.251	21.302
TOTAL CEDEAO	10.422	30.255	10.666	19.160	40.119	61.602	44.681	62.351	65.199	87.213
EXPORTS TO AFRICA	29.700	46.589	16.979	28.357	433.302	77.157	57.491	81.064	81.034	108.531
EXPORTS TO AFRICA EXCL. CEDEAO	19.278	16.334	6.313	9.197	393.183	15.555	12.810	18.713	15.835	21.318
EXPORTS TO EUROPEAN UNION	41.036	46.453	32.180	35.554	37.828	35.817	35.085	29.220	24.318	80.878
EXPORTS TO THE REST OF THE WORLD	114.049	139.360	157.957	131.662	119.915	128.546	178.814	179.777	195.037	197.324
EXPORTS TO WORLD	184.785	232.402	207.116	195.573	591.045	241.520	271.390	290.061	300.389	386.733

Source : IMF, Directions of Trade

EXPORTATIONS DU BURKINA FASO PAR DESTINATION 1997-2006
En millions de US dollars

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
EXPORTS TO BENIN	0.663	0.152	0.078	0.011	0.050	0.036	0.344	0.235	0.085	0.105
EXPORTS TO BURKINA FASO										
EXPORTS TO CÔTE D'IVOIRE	20.359	0.256	0.200	0.204	0.683	1.048	1.219	0.298	0.798	0.801
EXPORTS TO GUINEA-BISSAU	0.017	0.020	0.021	0.024	0.026	0.028	0.036	0.047	0.054	0.067
EXPORTS TO MALI	2.208	2.517	2.661	3.060	3.378	3.666	4.640	6.094	6.963	8.606
EXPORTS TO NIGER	2.762	2.929	1.825	5.445	7.032	4.379	9.732	13.063	14.925	18.447
EXPORTS TO SENEGAL	0.076	0.053	0.010	0.002	0.059	0.091	0.037	0.053	0.087	0.107
EXPORTS TO TOGO	2.523	0.424	0.000	0.000	0.766	3.101	4.913	16.408	2.533	3.131
UEMOA	28.608	6.351	4.795	8.746	11.994	12.349	20.921	36.198	25.445	31.264
EXPORTS TO CAPE VERDE	0.000	0.001	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
EXPORTS TO GAMBIA, THE	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
EXPORTS TO GHANA	6.354	7.243	7.656	8.804	9.720	10.549	13.351	17.534	20.034	24.761
EXPORTS TO GUINEA	0.015	0.000	0.005	0.026	0.001	0.001	0.001	0.001	0.001	0.002
EXPORTS TO LIBERIA	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
EXPORTS TO NIGERIA	0.045	0.048	0.047	0.100	0.072	1.015	1.418	1.844	2.348	2.899
EXPORTS TO SIERRA LEONE	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
AUTRES CEDEAO	6.414	7.292	7.708	8.930	9.793	11.565	14.770	19.379	22.383	27.662
TOTAL CEDEAO	35.022	13.643	12.503	17.676	21.787	23.914	35.691	55.577	47.828	58.926
EXPORTS TO AFRICA	38.213	21.879	18.845	26.370	29.937	28.854	44.851	65.138	55.856	68.843
EXPORTS TO AFRICA EXCL. CEDEAO	3.191	8.236	6.342	8.694	8.150	4.940	9.160	9.561	8.028	9.917
EXPORTS TO EUROPEAN UNION	63.113	87.474	63.773	59.605	57.414	46.245	47.658	49.512	35.509	35.050
EXPORTS TO THE REST OF THE WORLD	92.797	132.522	96.684	84.763	85.716	97.860	155.395	260.849	281.943	317.753
EXPORTS TO WORLD	194.123	241.875	179.302	170.738	173.067	172.959	247.904	375.499	373.308	421.646

Source : IMF, Directions of Trade

EXPORTATIONS DU CAP VERT PAR DESTINATION 1997-2006
En millions de US dollars

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
EXPORTS TO BENIN	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.001	0.000	0.000
EXPORTS TO BURKINA FASO	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
EXPORTS TO CÔTE D'IVOIRE	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.006	0.000
EXPORTS TO GUINEA-BISSAU	0.023	0.000	0.008	0.042	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
EXPORTS TO MALI	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
EXPORTS TO NIGER	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
EXPORTS TO SENEGAL	0.000	0.000	0.000	0.028	0.083	0.046	0.010	0.063	0.071	0.088
EXPORTS TO TOGO	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.001	0.000	0.000	0.002	0.003
UEMOA	0.023	0.000	0.008	0.070	0.083	0.047	0.010	0.064	0.079	0.091
EXPORTS TO CAPE VERDE										
EXPORTS TO GAMBIA, THE	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
EXPORTS TO GHANA	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
EXPORTS TO GUINEA	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.062	0.016	0.018	0.022
EXPORTS TO LIBERIA	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
EXPORTS TO NIGERIA	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.601	0.029	0.038	0.048	0.059
EXPORTS TO SIERRA LEONE	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
AUTRES CEDEAO	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.601	0.091	0.054	0.066	0.081
TOTAL CEDEAO	0.023	0.000	0.008	0.070	0.083	0.648	0.101	0.118	0.145	0.172
EXPORTS TO AFRICA	0.061	0.000	0.008	0.192	0.164	0.737	0.218	0.276	1.703	2.149
EXPORTS TO AFRICA EXCL. CEDEAO	0.038	0.000	0.000	0.122	0.081	0.089	0.117	0.158	1.558	1.977
EXPORTS TO EUROPEAN UNION	13.140	10.286	11.280	9.276	7.831	18.699	22.907	15.957	21.303	31.676
EXPORTS TO THE REST OF THE WORLD	0.702	0.068	0.107	1.417	1.756	2.635	5.880	4.503	2.741	2.449
EXPORTS TO WORLD	13.903	10.354	11.395	10.885	9.751	22.071	29.005	20.736	25.747	36.274

Source : IMF, Directions of Trade

EXPORTATIONS DE LA COTE D'IVOIRE PAR DESTINATION 1997-2006
En millions de US dollars

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
EXPORTS TO BENIN	50.803	52.062	53.407	42.996	30.740	41.819	74.180	81.841	149.040	110.399
EXPORTS TO BURKINA FASO	123.836	157.413	186.889	129.160	122.964	146.914	112.648	191.085	231.130	296.731
EXPORTS TO COTE D'IVOIRE										
EXPORTS TO GUINEA-BISSAU	0.702	0.276	1.123	0.457	0.397	0.744	0.835	1.254	8.240	6.135
EXPORTS TO MALI	201.914	212.382	202.434	206.929	203.111	179.581	97.814	144.229	158.451	224.001
EXPORTS TO NIGER	43.376	50.291	53.870	40.087	41.108	52.064	49.784	39.828	38.856	45.267
EXPORTS TO SENEGAL	45.939	46.270	66.729	85.755	70.965	57.333	95.579	100.748	131.613	96.298
EXPORTS TO TOGO	67.268	63.109	71.067	88.138	85.055	81.210	121.103	103.404	73.164	93.064
UEMOA	533.838	581.803	635.519	593.522	554.340	559.665	551.943	662.389	790.494	871.895
EXPORTS TO CAPE VERDE	1.225	1.129	1.865	1.242	8.379	8.425	4.200	1.781	10.294	30.302
EXPORTS TO GAMBIA, THE	12.413	13.318	10.535	11.814	12.036	18.064	15.910	17.641	49.498	52.143
EXPORTS TO GHANA	154.413	252.271	136.570	134.396	165.057	105.972	124.245	160.936	148.146	159.641
EXPORTS TO GUINEA	63.575	43.858	49.647	53.290	55.706	40.790	38.142	40.098	88.261	71.403
EXPORTS TO LIBERIA	12.053	23.127	25.838	41.067	36.047	24.915	18.675	42.549	78.735	96.939
EXPORTS TO NIGERIA	36.750	63.058	37.225	68.573	50.921	466.511	164.231	493.948	578.466	588.068
EXPORTS TO SIERRA LEONE	24.558	4.053	3.531	8.700	20.110	27.684	39.237	42.292	61.515	47.149
AUTRES CEDEAO	304.987	400.814	265.211	319.082	348.256	692.361	404.640	799.245	1 014.915	1 045.645
TOTAL CEDEAO	838.825	982.617	900.730	912.604	902.596	1 252.026	956.583	1 461.634	1 805.409	1 917.540
EXPORTS TO AFRICA	1 132.140	1 320.440	1 093.050	1 237.410	1 238.870	1 518.810	1 361.580	1 790.550	2 159.360	2 397.710
EXPORTS TO AFRICA EXCL. CEDEAO	293.315	337.823	192.320	324.806	336.274	266.784	404.997	328.916	353.951	480.170
EXPORTS TO EUROPEAN UNION	2 209.430	2 322.030	2 035.550	1 659.340	1 746.650	2 527.330	3 110.470	3 373.500	3 051.250	3 892.990
EXPORTS TO THE REST OF THE WORLD	808.500	1 049.620	1 080.840	952.750	901.900	916.850	1 021.180	1 381.030	2 040.370	1 843.040
EXPORTS TO WORLD	4 150.070	4 692.090	4 209.440	3 849.500	3 887.420	4 962.990	5 493.230	6 545.080	7 250.980	8 133.740

Source : IMF, Directions of Trade

EXPORTATIONS DE LA GAMBIE PAR DESTINATION 1997-2006
En millions de US dollars

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
EXPORTS TO BENIN	0.000	0.000	0.000	0.026	0.124	0.128	0.067	0.002	0.095	0.118
EXPORTS TO BURKINA FASO	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
EXPORTS TO CÔTE D'IVOIRE	0.029	0.045	0.066	0.028	0.004	0.000	0.045	0.009	0.008	0.031
EXPORTS TO GUINEA-BISSAU	0.082	0.732	0.230	0.265	0.292	0.317	0.402	0.528	0.603	0.745
EXPORTS TO MALI	0.072	0.075	0.027	0.030	0.034	0.037	0.046	0.061	0.069	0.086
EXPORTS TO NIGER	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.001	0.025	0.000	0.000	0.000
EXPORTS TO SENEGAL	0.522	0.681	0.521	0.141	0.003	0.169	0.010	1.393	1.300	1.607
EXPORTS TO TOGO	0.000	0.000	0.000	0.000	0.005	0.005	0.013	0.113	0.022	0.028
UEMOA	0.705	1.533	0.844	0.490	0.462	0.657	0.608	2.106	2.097	2.615
EXPORTS TO CAPE VERDE	0.003	0.001	0.000	0.058	0.000	0.000	0.000	0.000	0.001	0.001
EXPORTS TO GAMBIA										
EXPORTS TO GHANA	0.217	0.300	0.145	0.167	0.185	0.200	0.253	0.333	0.380	0.470
EXPORTS TO GUINEA	0.137	0.729	0.347	0.070	0.023	0.025	0.078	0.242	0.276	0.342
EXPORTS TO LIBERIA	0.022	0.027	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
EXPORTS TO NIGERIA	0.024	0.044	0.006	0.494	0.005	0.054	0.001	0.002	0.002	0.003
EXPORTS TO SIERRA LEONE	0.000	0.161	0.023	0.027	0.030	0.032	0.041	0.053	0.061	0.075
AUTRES CEDEAO	0.403	1.262	0.521	0.816	0.243	0.311	0.373	0.630	0.720	0.891
TOTAL CEDEAO	1.108	2.795	1.365	1.306	0.705	0.968	0.981	2.736	2.817	3.506
EXPORTS TO AFRICA	1.250	3.191	1.481	8.314	2.829	2.324	1.551	3.813	3.776	4.565
EXPORTS TO AFRICA EXCL. CEDEAO	0.142	0.396	0.116	7.008	2.124	1.356	0.570	1.077	0.959	1.059
EXPORTS TO EUROPEAN UNION	9.955	23.506	5.796	27.988	18.445	20.993	8.668	19.733	7.268	13.112
EXPORTS TO THE REST OF THE WORLD	3.483	2.627	0.923	9.351	6.026	7.853	8.244	14.339	17.047	20.872
EXPORTS TO WORLD	14.688	29.324	8.200	45.653	27.300	31.170	18.463	37.885	28.091	38.549

Source : IMF, Directions of Trade

EXPORTATIONS DU GHANA PAR DESTINATION 1997-2006
En millions de US dollars

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
EXPORTS TO BENIN	17.901	16.095	20.947	20.852	26.705	36.443	49.481	58.404	58.036	71.728
EXPORTS TO BURKINA FASO	4.601	5.245	5.543	6.375	7.038	7.638	9.667	12.697	14.507	17.929
EXPORTS TO CÔTE D'IVOIRE	1.019	1.974	3.833	1.766	6.890	14.866	8.405	11.290	9.162	28.021
EXPORTS TO GUINEA-BISSAU	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
EXPORTS TO MALI	0.007	0.008	0.008	0.009	0.010	0.011	0.014	0.019	0.021	0.026
EXPORTS TO NIGER	3.609	4.654	5.581	6.037	5.779	7.165	7.194	4.610	5.267	6.510
EXPORTS TO SENEGAL	0.758	1.842	2.746	2.781	4.869	6.352	12.373	13.514	13.295	16.432
EXPORTS TO TOGO	9.411	11.380	9.423	7.284	6.540	7.356	12.312	8.853	7.306	9.029
UEMOA	37.306	41.198	48.081	45.104	57.831	79.831	99.446	109.387	107.594	149.675
EXPORTS TO CAPE VERDE	0.000	0.000	0.000	0.028	0.001	0.001	0.001	0.001	0.001	0.001
EXPORTS TO GAMBIA, THE	0.135	0.154	0.655	0.753	0.831	0.902	1.142	1.500	1.714	2.118
EXPORTS TO GHANA										
EXPORTS TO GUINEA	0.148	1.193	0.195	0.671	0.112	0.121	0.355	0.833	0.952	1.176
EXPORTS TO LIBERIA	0.052	0.059	0.063	0.072	0.080	0.086	0.109	0.144	0.164	0.203
EXPORTS TO NIGERIA	59.336	64.082	62.352	12.873	10.892	15.999	20.349	26.465	33.698	41.600
EXPORTS TO SIERRA LEONE	0.093	0.106	0.112	0.128	0.142	0.154	0.195	0.256	0.292	0.361
AUTRES CEDEAO	59.764	65.594	63.377	14.525	12.058	17.263	22.151	29.199	36.821	45.459
TOTAL CEDEAO	97.070	106.792	111.458	59.629	69.889	97.094	121.597	138.586	144.415	195.134
EXPORTS TO AFRICA	124.537	139.465	140.684	81.347	93.291	140.422	164.231	196.058	210.347	272.585
EXPORTS TO AFRICA EXCL. CEDEAO	27.467	32.673	29.226	21.718	23.402	43.328	42.634	57.472	65.932	77.451
EXPORTS TO EUROPEAN UNION	881.838	1 096.820	980.417	808.356	778.217	897.449	1 039.650	1 117.250	1 088.400	1 279.010
EXPORTS TO THE REST OF THE WORLD	541.115	519.775	633.109	596.017	607.392	613.069	782.999	971.202	1 065.183	1 299.105
EXPORTS TO WORLD	1 547.490	1 756.060	1 754.210	1 485.720	1 478.900	1 650.940	1 986.880	2 284.510	2 363.930	2 850.700

Source : IMF, Directions of Trade

EXPORTATIONS DE LA GUINEE PAR DESTINATION 1997-2006
En millions de US dollars

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
EXPORTS TO BENIN	0.005	0.006	0.027	0.001	0.000	0.005	0.031	0.000	0.119	0.148
EXPORTS TO BURKINA FASO	0.011	0.015	0.010	0.016	0.001	0.001	0.004	0.000	0.000	0.000
EXPORTS TO CÔTE D'IVOIRE	0.260	0.178	0.078	0.243	0.039	2.954	53.176	0.104	8.609	9.309
EXPORTS TO GUINEA-BISSAU	0.003	0.015	0.058	0.070	0.197	0.214	0.310	0.226	0.259	0.320
EXPORTS TO MALI	0.142	0.049	0.053	0.607	0.723	0.785	1.014	1.861	2.127	2.628
EXPORTS TO NIGER	0.019	0.000	0.000	0.015	0.027	0.013	0.072	0.036	0.041	0.051
EXPORTS TO SENEGAL	0.000	0.095	0.049	0.108	0.230	0.586	0.326	1.382	2.051	2.535
EXPORTS TO TOGO	0.012	0.004	0.003	0.010	0.000	0.002	0.011	0.008	0.038	0.047
UEMOA	0.452	0.362	0.278	1.070	1.217	4.560	54.944	3.617	13.244	15.038
EXPORTS TO CAPE VERDE	0.117	0.226	0.001	0.000	0.001	0.001	0.000	0.000	0.000	0.000
EXPORTS TO GAMBIA, THE	0.092	1.067	0.051	0.125	0.003	0.003	0.004	0.038	0.043	0.053
EXPORTS TO GHANA	0.047	0.023	0.055	0.024	0.048	0.052	0.012	0.104	0.119	0.147
EXPORTS TO GUINEA										
EXPORTS TO LIBERIA	6.024	0.259	0.850	0.136	1.911	2.074	0.269	0.723	0.826	1.021
EXPORTS TO NIGERIA	4.976	8.092	2.074	0.038	0.170	5.165	0.077	0.046	0.058	0.072
EXPORTS TO SIERRA LEONE	0.026	0.190	0.943	0.750	1.090	1.183	1.616	2.005	2.291	2.832
AUTRES CEDEAO	11.282	9.857	3.974	1.073	3.223	8.478	1.978	2.916	3.337	4.125
TOTAL CEDEAO	11.734	10.219	4.252	2.143	4.440	13.038	56.922	6.533	16.581	19.163
EXPORTS TO AFRICA	38.829	36.182	28.866	46.644	80.222	31.550	68.205	8.517	25.252	29.661
EXPORTS TO AFRICA EXCL. CEDEAO	27.095	25.963	24.614	44.501	75.782	18.512	11.283	1.984	8.671	10.498
EXPORTS TO EUROPEAN UNION	400.464	369.408	280.327	404.138	333.752	396.017	345.264	285.144	506.264	452.747
EXPORTS TO THE REST OF THE WORLD	200.770	219.661	181.412	166.604	128.719	400.494	215.278	265.987	796.374	914.022
EXPORTS TO WORLD	640.063	625.251	490.605	617.386	542.693	828.061	628.747	559.648	1327.890	1396.430

Source : IMF, Directions of Trade

EXPORTATIONS DE LA GUINEE-BISSAU PAR DESTINATION 1997-2006
En millions de US dollars

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
EXPORTS TO BENIN	0.000	0.000	0.006	0.056	0.000	0.000	0.000	0.000	0.006	0.008
EXPORTS TO BURKINA FASO	0.004	0.004	0.004	0.005	0.006	0.006	0.008	0.010	0.012	0.014
EXPORTS TO CÔTE D'IVOIRE	0.000	2.202	0.393	0.201	0.698	0.856	0.123	0.004	0.114	0.565
EXPORTS TO GUINEA-BISSAU										
EXPORTS TO MALI	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
EXPORTS TO NIGER	0.002	0.000	0.000	0.003	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
EXPORTS TO SENEGAL	0.021	0.005	0.005	0.002	0.005	0.002	0.664	0.166	0.000	0.000
EXPORTS TO TOGO	0.029	0.000	0.000	0.001	0.000	0.000	0.097	0.000	0.191	0.236
UEMOA	0.056	2.211	0.408	0.268	0.709	0.864	0.892	0.180	0.323	0.823
EXPORTS TO CAPE VERDE	0.151	0.043	0.032	0.000	0.049	0.053	0.068	0.089	0.102	0.126
EXPORTS TO GAMBIA, THE	0.045	0.051	0.073	0.084	0.093	0.101	0.127	0.167	0.191	0.236
EXPORTS TO GHANA	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
EXPORTS TO GUINEA	0.014	0.001	0.022	0.233	0.681	0.739	1.434	0.259	0.296	0.366
EXPORTS TO LIBERIA	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
EXPORTS TO NIGERIA	0.000	0.000	0.000	0.772	0.447	2.345	11.728	15.253	19.422	23.976
EXPORTS TO SIERRA LEONE	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
AUTRES CEDEAO	0.210	0.095	0.127	1.089	1.270	3.238	13.357	15.768	20.011	24.704
TOTAL CEDEAO	0.266	2.306	0.535	1.357	1.979	4.102	14.249	15.948	20.334	25.527
EXPORTS TO AFRICA	0.971	2.616	0.918	1.695	2.994	4.302	14.277	16.034	20.379	25.583
EXPORTS TO AFRICA EXCL. CEDEAO	0.705	0.310	0.383	0.338	1.015	0.200	0.028	0.086	0.045	0.056
EXPORTS TO EUROPEAN UNION	9.827	10.871	8.448	4.245	3.768	9.404	7.793	5.543	3.828	3.463
EXPORTS TO THE REST OF THE WORLD	40.939	62.907	47.878	105.854	117.875	81.765	52.614	92.463	89.183	109.807
EXPORTS TO WORLD	51.737	76.394	57.244	111.794	124.637	95.471	74.684	114.040	113.390	138.853

Source : IMF, Directions of Trade

EXPORTATIONS DU LIBERIA PAR DESTINATION 1997-2006
En millions de US dollars

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
EXPORTS TO BENIN	0.037	0.000	0.000	0.153	0.100	0.028	0.020	2.399	0.003	0.004
EXPORTS TO BURKINA FASO	0.002	0.002	0.003	0.003	0.003	0.004	0.004	0.006	0.007	0.008
EXPORTS TO CÔTE D'IVOIRE	0.009	1.433	2.185	2.217	1.843	2.720	1.330	4.992	5.664	6.791
EXPORTS TO GUINEA-BISSAU	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
EXPORTS TO MALI	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
EXPORTS TO NIGER	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.014	0.005	0.046	0.053	0.066
EXPORTS TO SENEGAL	0.012	0.000	0.002	1.084	2.756	2.783	3.191	0.000	0.002	0.002
EXPORTS TO TOGO	0.029	0.003	0.000	0.480	0.150	0.156	0.085	0.100	0.094	0.116
UEMOA	0.089	1.438	2.190	3.937	4.852	5.705	4.635	7.543	5.823	6.987
EXPORTS TO CAPE VERDE	0.000	0.000	0.290	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
EXPORTS TO GAMBIA, THE	0.020	0.023	0.132	0.152	0.168	0.182	0.231	0.303	0.347	0.428
EXPORTS TO GHANA	0.318	0.362	0.383	0.441	0.486	0.528	0.668	0.877	1.002	1.239
EXPORTS TO GUINEA	0.135	0.076	1.021	0.069	0.005	0.005	1.639	0.053	0.061	0.075
EXPORTS TO LIBERIA										
EXPORTS TO NIGERIA	0.167	0.180	0.175	0.483	0.038	0.476	0.704	0.916	1.166	1.439
EXPORTS TO SIERRA LEONE	0.856	0.976	1.031	1.186	1.309	1.421	1.799	2.362	2.699	3.336
AUTRES CEDEAO	1.496	1.617	3.032	2.331	2.006	2.612	5.041	4.511	5.275	6.517
TOTAL CEDEAO	1.585	3.055	5.222	6.268	6.858	8.317	9.676	12.054	11.098	13.504
EXPORTS TO AFRICA	11.628	11.481	13.996	8.033	9.853	11.216	13.615	14.742	14.543	202.891
EXPORTS TO AFRICA EXCL. CEDEAO	10.043	8.426	8.774	1.765	2.995	2.899	3.939	2.688	3.445	189.387
EXPORTS TO EUROPEAN UNION	448.858	433.111	371.642	355.010	697.454	897.493	735.884	690.897	714.873	671.078
EXPORTS TO THE REST OF THE WORLD	344.072	467.704	179.325	218.688	260.940	163.661	171.508	243.801	257.758	283.131
EXPORTS TO WORLD	804.558	912.296	564.963	581.731	968.247	1 072.370	921.007	949.440	987.174	1 157.100

Source : IMF, Directions of Trade

EXPORTATIONS DU MALI PAR DESTINATION 1997-2006
En millions de US dollars

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
EXPORTS TO BENIN	0.000	0.012	0.021	0.134	0.091	0.001	0.126	0.007	0.103	0.127
EXPORTS TO BURKINA FASO	1.386	1.580	1.670	1.920	2.120	2.300	2.911	3.824	4.369	5.400
EXPORTS TO CÔTE D'IVOIRE	2.849	1.863	0.904	3.124	2.102	1.754	0.058	0.123	0.456	0.359
EXPORTS TO GUINEA-BISSAU	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
EXPORTS TO MALI										
EXPORTS TO NIGER	0.224	1.629	0.589	1.106	0.859	0.510	0.430	0.439	0.501	0.620
EXPORTS TO SENEGAL	0.212	0.010	0.143	0.000	0.003	0.012	0.017	1.319	0.229	0.283
EXPORTS TO TOGO	0.107	1.164	0.012	0.012	0.004	0.011	0.153	0.015	0.048	0.059
UEMOA	4.778	6.258	3.339	6.296	5.179	4.588	3.695	5.727	5.706	6.848
EXPORTS TO CAPE VERDE	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
EXPORTS TO GAMBIA, THE	0.003	0.004	0.004	0.004	0.005	0.005	0.007	0.009	0.010	0.012
EXPORTS TO GHANA	0.008	0.009	0.010	0.011	0.012	0.014	0.017	0.022	0.026	0.032
EXPORTS TO GUINEA	0.009	0.024	0.005	0.171	0.015	0.016	0.011	0.061	0.070	0.086
EXPORTS TO LIBERIA	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
EXPORTS TO NIGERIA	2.335	2.521	2.453	0.180	1.103	0.059	0.472	0.614	0.781	0.964
EXPORTS TO SIERRA LEONE	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
AUTRES CEDEAO	2.355	2.558	2.472	0.366	1.135	0.094	0.507	0.706	0.887	1.094
TOTAL CEDEAO	7.133	8.816	5.811	6.662	6.314	4.682	4.202	6.433	6.593	7.942
EXPORTS TO AFRICA	21.732	32.375	16.383	22.547	16.935	16.910	15.973	17.804	16.582	19.926
EXPORTS TO AFRICA EXCL. CEDEAO	14.599	23.559	10.572	15.885	10.621	12.228	11.771	11.371	9.989	11.984
EXPORTS TO EUROPEAN UNION	83.963	103.277	76.483	78.100	43.798	67.200	64.266	70.621	53.088	34.990
EXPORTS TO THE REST OF THE WORLD	178.773	158.947	158.586	133.781	95.376	78.287	134.349	239.207	176.393	232.399
EXPORTS TO WORLD	284.468	294.599	251.452	234.428	156.109	162.397	214.588	327.632	246.063	287.315

Source : IMF, Directions of Trade

EXPORTATIONS DU NIGER PAR DESTINATION 1997-2006
En millions de US dollars

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
EXPORTS TO BENIN	2.786	3.339	3.039	4.184	1.906	4.921	3.593	1.558	0.199	0.246
EXPORTS TO BURKINA FASO	1.268	1.831	0.750	1.110	1.258	1.029	2.046	1.130	1.291	1.596
EXPORTS TO CÔTE D'IVOIRE	7.749	9.791	8.801	5.436	4.318	3.594	5.198	4.405	1.605	1.185
EXPORTS TO GUINEA-BISSAU	0.000	0.000	0.000	0.029	0.000	0.000	0.000	0.002	0.002	0.003
EXPORTS TO MALI	0.152	1.048	0.268	0.362	0.294	0.195	0.379	1.285	1.469	1.815
EXPORTS TO SENEGAL	0.015	0.051	0.058	0.084	0.016	0.005	0.022	0.210	0.001	0.001
EXPORTS TO TOGO	0.216	0.405	0.205	0.341	0.127	1.064	0.743	0.466	0.121	0.150
UEMOA	12.186	16.465	13.121	11.546	7.919	10.808	11.981	9.056	4.688	4.996
EXPORTS TO CAPE VERDE	0.000	0.017	0.000	0.000	0.000	0.000	0.003	0.000	0.000	0.000
EXPORTS TO GAMBIA, THE	0.000	0.003	0.000	0.000	0.000	0.000	0.009	0.000	0.000	0.000
EXPORTS TO GHANA	6.101	6.007	5.720	4.365	3.352	8.917	10.367	8.940	10.215	12.625
EXPORTS TO GUINEA	0.000	0.032	0.000	0.166	0.000	0.000	0.022	0.314	0.359	0.444
EXPORTS TO LIBERIA	0.015	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
EXPORTS TO NIGER										
EXPORTS TO NIGERIA	36.317	42.488	50.941	77.994	61.464	53.745	59.200	49.899	63.537	78.436
EXPORTS TO SIERRA LEONE	0.000	0.014	0.000	0.003	0.001	0.001	0.000	0.604	0.690	0.853
AUTRES CEDEAO	42.433	48.561	56.661	82.528	64.817	62.663	69.601	59.757	74.801	92.358
TOTAL CEDEAO	54.619	65.026	69.782	94.074	72.736	73.471	81.582	68.813	79.489	97.354
EXPORTS TO AFRICA	54.988	65.527	70.221	95.205	73.903	74.007	82.225	69.622	81.088	98.910
EXPORTS TO AFRICA EXCL. CEDEAO	0.369	0.501	0.439	1.131	1.167	0.536	0.643	0.809	1.599	1.556
EXPORTS TO EUROPEAN UNION	101.640	104.929	76.701	67.033	62.062	70.764	84.952	104.203	146.424	151.554
EXPORTS TO THE REST OF THE WORLD	35.640	35.681	31.768	33.502	26.430	23.861	32.547	48.635	70.539	177.986
EXPORTS TO WORLD	192.268	206.137	178.690	195.740	162.395	168.632	199.724	222.460	298.051	428.450

Source : IMF, Directions of Trade

EXPORTATIONS DU NIGERIA PAR DESTINATION 1997-2006
En millions de US dollars

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
EXPORTS TO BENIN	8.109	1.442	7.686	6.311	4.000	61.004	15.190	24.302	32.623	41.013
EXPORTS TO BURKINA FASO	13.079	14.126	14.008	0.453	0.000	0.024	0.100	0.132	0.180	0.226
EXPORTS TO CÔTE D'IVOIRE	389.986	289.734	359.016	841.913	341.477	269.567	360.058	871.230	1 300.580	1 460.050
EXPORTS TO GUINEA-BISSAU	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
EXPORTS TO MALI	0.549	0.566	0.561	4.680	24.437	0.238	3.406	4.507	6.131	7.707
EXPORTS TO NIGER	27.151	29.260	22.876	0.388	2.075	0.076	0.761	41.577	56.557	71.103
EXPORTS TO SENEGAL	79.637	83.732	103.104	246.739	174.784	118.549	253.991	307.660	332.755	418.335
EXPORTS TO TOGO	12.458	11.316	7.788	0.105	0.043	370.350	3.996	5.709	4.499	5.656
UEMOA	530.969	430.176	515.039	1 100.589	546.816	819.808	637.502	1 255.117	1 733.325	2 004.090
EXPORTS TO CAPE VERDE	0.261	0.345	0.006	0.000	0.000	0.000	0.016	0.022	0.029	0.037
EXPORTS TO GAMBIA, THE	1.285	1.387	0.282	0.046	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
EXPORTS TO GHANA	430.229	443.136	439.438	262.145	271.127	379.471	454.434	601.322	817.973	1 028.340
EXPORTS TO GUINEA	3.167	2.026	1.556	12.117	0.000	8.831	0.226	3.648	4.963	6.239
EXPORTS TO LIBERIA	1.178	1.213	1.203	0.149	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
EXPORTS TO NIGERIA										
EXPORTS TO SIERRA LEONE	10.071	10.373	10.287	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
AUTRES CEDEAO	446.191	458.480	452.772	274.457	271.127	388.302	454.676	604.992	822.965	1 034.616
TOTAL CEDEAO	977.160	888.656	967.811	1 375.046	817.943	1 208.110	1 092.178	1 860.109	2 556.290	3 038.706
EXPORTS TO AFRICA	1 526.960	1 242.610	1 465.810	1 901.270	1 146.260	1 731.780	2 010.350	3 135.380	3 806.680	5 115.000
EXPORTS TO AFRICA EXCL. CEDEAO	549.800	353.954	497.999	526.224	328.317	523.670	918.172	1 275.271	1 250.390	2 076.294
EXPORTS TO EUROPEAN UNION	4 701.930	2 998.100	2 726.390	6 207.840	4 345.210	4 381.320	5 257.230	5 954.600	9 449.970	12 330.000
EXPORTS TO THE REST OF THE WORLD	10 296.010	7 105.690	9 034.700	18 932.590	12 553.130	12 226.500	16 793.920	24 217.220	30 221.350	35 603.400
EXPORTS TO WORLD	16 524.900	11 346.400	13 226.900	27 041.700	18 044.600	18 339.600	24 061.500	33 307.200	43 478.000	53 048.400

Source : IMF, Directions of Trade

EXPORTATIONS DU SENEGAL PAR DESTINATION 1997-2006
En millions de US dollars

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
EXPORTS TO BENIN	16.264	15.941	21.335	6.989	6.774	21.740	32.339	23.921	14.193	17.541
EXPORTS TO BURKINA FASO	5.009	3.110	4.646	2.765	2.992	6.386	29.404	22.467	14.992	18.530
EXPORTS TO CÔTE D'IVOIRE	29.190	31.850	29.375	14.861	25.838	32.846	60.889	39.435	34.095	29.132
EXPORTS TO GUINEA-BISSAU	8.261	8.296	10.895	11.745	14.374	19.872	52.340	34.393	35.312	43.642
EXPORTS TO MALI	37.962	43.411	42.821	42.676	54.305	84.048	107.060	167.409	243.730	301.232
EXPORTS TO NIGER	0.973	0.892	0.279	0.145	0.558	0.697	3.102	3.510	4.896	6.051
EXPORTS TO SENEGAL										
EXPORTS TO TOGO	3.906	5.299	5.440	6.922	6.341	8.654	14.255	16.343	13.546	16.742
UEMOA	101.565	108.799	114.791	86.103	111.182	174.243	299.389	307.478	360.764	432.870
EXPORTS TO CAPE VERDE	2.240	2.608	1.472	1.499	1.215	5.801	1.612	1.626	4.026	4.975
EXPORTS TO GAMBIA, THE	12.178	16.073	19.012	33.081	26.872	33.543	41.655	64.758	66.293	81.933
EXPORTS TO GHANA	1.972	1.927	4.326	4.239	3.549	5.138	3.445	3.968	3.578	4.423
EXPORTS TO GUINEA	9.196	11.831	9.351	10.982	16.173	16.519	28.642	36.975	39.907	49.322
EXPORTS TO LIBERIA	0.147	1.189	0.521	7.774	2.166	2.527	7.798	4.223	7.179	8.872
EXPORTS TO NIGERIA	2.693	5.497	1.775	3.841	5.446	4.329	1.759	4.485	1.947	2.404
EXPORTS TO SIERRA LEONE	0.331	0.597	1.372	3.551	1.250	3.487	3.248	5.054	6.341	7.837
AUTRES CEDEAO	28.757	39.722	37.829	64.967	56.671	71.344	88.159	121.089	129.271	159.766
TOTAL CEDEAO	130.322	148.521	152.620	151.070	167.853	245.587	387.548	428.567	490.035	592.636
EXPORTS TO AFRICA	180.497	225.917	211.086	195.501	234.643	310.102	450.436	502.195	621.839	755.028
EXPORTS TO AFRICA EXCL. CEDEAO	50.175	77.396	58.466	44.431	66.790	64.515	62.888	73.628	131.804	162.392
EXPORTS TO EUROPEAN UNION	300.721	341.994	366.782	321.978	331.208	325.192	343.297	372.441	384.216	346.758
EXPORTS TO THE REST OF THE WORLD	212.644	255.964	239.284	175.514	217.757	313.401	365.217	401.104	437.415	528.384
EXPORTS TO WORLD	693.862	823.875	817.152	692.993	783.608	948.695	1 158.950	1 275.740	1 443.470	1 630.170

Source : IMF, Directions of Trade

EXPORTATIONS DE LA SIERRA LEONE PAR DESTINATION 1997-2006
En millions de US dollars

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
EXPORTS TO BENIN	0.000	0.000	0.000	0.000	0.038	0.304	0.297	0.000	1.081	1.336
EXPORTS TO BURKINA FASO	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
EXPORTS TO CÔTE D'IVOIRE	0.000	0.000	0.000	0.026	0.149	0.341	0.010	0.529	2.065	0.694
EXPORTS TO GUINEA BISSAU	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
EXPORTS TO MALI	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
EXPORTS TO NIGER	0.000	0.000	0.000	0.001	0.002	0.000	0.045	0.000	0.000	0.000
EXPORTS TO SENEGAL	0.000	0.000	0.000	0.000	0.043	0.074	0.102	0.033	0.001	0.002
EXPORTS TO TOGO	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.002	0.000	0.000	0.000	0.000
UEMOA	0.000	0.000	0.000	0.027	0.232	0.721	0.454	0.562	3.147	2.032
EXPORTS TO CAPE VERDE	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
EXPORTS TO GAMBIA, THE	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
EXPORTS TO GHANA	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
EXPORTS TO GUINEA	0.000	0.000	0.000	3.108	0.006	0.006	0.169	0.534	0.610	0.754
EXPORTS TO LIBERIA	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
EXPORTS TO NIGERIA	0.000	0.000	0.000	0.025	0.105	0.000	0.402	0.522	0.665	0.821
EXPORTS TO SIERRA LEONE										
AUTRES CEDEAO	0.000	0.000	0.000	3.133	0.111	0.006	0.571	1.056	1.275	1.575
TOTAL CEDEAO	0.000	0.000	0.000	3.160	0.343	0.727	1.025	1.618	4.422	3.607
EXPORTS TO AFRICA	3.956	1.463	1.686	7.616	7.051	7.397	6.954	7.685	11.902	12.043
EXPORTS TO AFRICA EXCL. CEDEAO	3.956	1.463	1.686	4.456	6.708	6.670	5.929	6.067	7.480	8.436
EXPORTS TO EUROPEAN UNION	9.947	4.041	2.472	108.374	36.573	86.741	116.968	154.297	162.331	141.088
EXPORTS TO THE REST OF THE WORLD	3.297	1.050	2.102	10.012	12.114	11.604	16.630	21.977	21.628	56.541
EXPORTS TO WORLD	17.200	6.554	6.260	126.002	55.738	105.742	140.552	183.959	195.861	209.672

Source : IMF, Directions of Trade

EXPORTATIONS DU TOGO PAR DESTINATION 1997-2006
En millions de US dollars

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
EXPORTS TO BENIN	9.777	15.117	17.405	18.978	37.190	32.938	39.606	47.446	41.692	51.528
EXPORTS TO BURKINA FASO	4.615	2.913	0.000	0.000	22.859	32.366	69.067	50.813	66.370	82.028
EXPORTS TO CÔTE D'IVOIRE	0.433	0.540	3.756	0.820	0.506	1.524	2.715	2.566	6.225	2.770
EXPORTS TO GUINEA-BISSAU	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.018	0.000	0.000	0.000
EXPORTS TO MALI	0.432	0.355	0.578	1.062	1.689	3.291	32.213	43.491	26.561	32.827
EXPORTS TO NIGER	1.840	2.547	1.261	2.111	9.767	11.514	15.080	13.047	10.836	13.392
EXPORTS TO SENEGAL	0.079	0.183	0.200	0.255	0.706	0.662	1.630	14.716	3.192	3.945
EXPORTS TO TOGO										
UEMOA	17.176	21.655	23.200	23.226	72.717	82.295	160.329	172.079	154.876	186.490
EXPORTS TO CAPE VERDE	0.000	0.000	0.000	0.000	0.019	0.127	0.000	0.000	0.000	0.000
EXPORTS TO GAMBIA, THE	0.006	0.000	0.000	0.006	0.023	0.020	0.094	0.056	0.000	0.000
EXPORTS TO GHANA	1.227	5.005	12.314	31.886	49.454	53.470	63.628	64.782	76.760	94.869
EXPORTS TO GUINEA	0.100	0.083	0.040	0.338	1.449	0.506	0.069	0.076	0.064	0.079
EXPORTS TO LIBERIA	0.009	0.000	0.011	0.927	0.335	0.062	0.134	0.639	0.374	0.463
EXPORTS TO NIGERIA	0.198	0.173	6.706	8.319	4.275	5.005	5.915	7.337	14.698	18.145
EXPORTS TO SIERRA LEONE	0.003	0.005	0.000	0.014	0.025	0.107	0.012	0.063	0.027	0.033
AUTRES CEDEAO	1.543	5.266	19.071	41.490	55.580	59.297	69.852	72.953	91.923	113.589
TOTAL CEDEAO	18.719	26.921	42.271	64.716	128.297	141.592	230.181	245.032	246.799	300.079
EXPORTS TO AFRICA	42.382	46.741	61.759	80.628	140.800	153.220	242.981	259.276	261.658	324.835
EXPORTS TO AFRICA EXCL. CEDEAO	23.663	19.820	19.488	15.912	12.503	11.628	12.800	14.244	14.859	24.756
EXPORTS TO EUROPEAN UNION	59.285	36.844	52.924	40.772	26.655	27.925	73.688	51.172	33.928	134.723
EXPORTS TO THE REST OF THE WORLD	134.699	169.048	122.578	71.033	52.982	67.850	98.946	97.395	68.522	109.772
EXPORTS TO WORLD	236.366	252.633	237.261	192.433	220.437	248.995	415.615	407.843	364.108	569.330

Source : IMF, Directions of Trade

EXPORTATIONS DES PAYS DE L'UEMOA PAR DESTINATION 1997-2006
En millions de US dollars

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
EXPORTS TO BENIN	80.293	86.623	95.291	73.348	76.751	101.455	150.188	155.008	205.318	179.954
EXPORTS TO BURKINA FASO	136.464	166.958	194.815	135.403	153.283	190.110	218.240	271.515	322.545	409.713
EXPORTS TO CÔTE D'IVOIRE	62.555	48.612	45.812	25.582	35.165	42.773	71.567	51.316	44.412	42.847
EXPORTS TO GUINEA-BISSAU	8.994	8.719	12.039	12.255	14.797	20.644	53.229	35.704	43.608	49.847
EXPORTS TO MALI	243.940	259.713	249.406	254.132	262.902	270.841	242.510	370.179	444.531	577.573
EXPORTS TO NIGER	52.704	61.947	63.248	56.486	64.297	74.288	85.875	85.121	87.923	105.911
EXPORTS TO SENEGAL	46.375	46.807	67.464	87.319	73.261	58.882	100.846	117.636	137.779	103.918
EXPORTS TO TOGO	75.552	72.794	77.291	96.098	95.058	98.167	153.663	146.638	104.128	131.334
UEMOA	706.877	752.173	805.366	740.623	775.514	857.160	1 076.118	1 233.117	1 390.244	1 601.097
EXPORTS TO CAPE VERDE	3.616	3.798	3.369	2.741	9.662	14.406	5.883	3.496	14.424	35.406
EXPORTS TO GAMBIA, THE	24.671	29.475	29.627	45.024	39.029	51.733	57.857	82.640	116.013	134.350
EXPORTS TO GHANA	170.335	272.683	166.617	188.992	246.296	197.525	219.892	261.662	262.203	300.607
EXPORTS TO GUINEA	72.914	55.830	59.071	65.268	74.064	58.582	68.328	77.914	129.031	121.792
EXPORTS TO LIBERIA	12.265	24.333	26.381	49.768	38.548	27.504	26.620	47.432	86.290	106.277
EXPORTS TO NIGERIA	79.758	135.118	99.584	162.635	137.108	568.787	257.488	590.060	694.908	731.816
EXPORTS TO SIERRA LEONE	24.892	4.695	4.903	12.268	21.460	31.279	42.531	48.034	68.573	55.872
AUTRES CEDEAO	388.451	525.932	389.552	526.696	566.167	949.816	678.599	1 111.238	1 371.442	1 486.120
TOTAL CEDEAO	1 095.328	1 278.105	1 194.918	1 267.319	1 341.681	1 806.976	1 754.717	2 344.355	2 761.686	3 087.217
EXPORTS TO AFRICA	1 500.623	1 762.084	1 489.241	1 687.713	2 171.384	2 183.362	2 269.814	2 801.683	3 297.796	3 799.366
EXPORTS TO AFRICA EXCL. CEDEAO	405.295	483.979	294.323	420.394	829.703	376.386	515.097	457.328	536.110	712.149
EXPORTS TO EUROPEAN UNION	2 869.015	3 053.872	2 712.841	2 266.627	2 309.383	3 109.877	3 767.209	4 056.212	3 732.561	4 680.406
EXPORTS TO THE REST OF THE WORLD	1 618.041	2 004.049	1 935.575	1 688.859	1 617.951	1 708.420	2 039.062	2 700.460	3 359.402	3 516.465
EXPORTS TO WORLD	5 987.679	6 820.005	6 137.657	5 643.199	6 098.718	7 001.659	8 076.085	9 558.355	10 389.759	11 996.237

Source : IMF, Directions of Trade

EXPORTATIONS DES PAYS DE LA CEDEAO PAR DESTINATION 1997-2006
En millions de US dollars

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
EXPORTS TO BENIN	106.345	104.166	123.951	100.691	107.718	199.367	215.274	240.116	297.275	294.301
EXPORTS TO BURKINA FASO	154.157	186.346	214.379	142.250	160.325	197.777	228.015	284.350	337.239	427.876
EXPORTS TO CÔTE D'IVOIRE	453.858	341.976	410.990	871.775	385.567	333.221	494.591	939.470	1 370.506	1 547.743
EXPORTS TO GUINEA-BISSAU	9.102	9.466	12.335	12.632	15.286	21.175	53.941	36.458	44.470	50.912
EXPORTS TO MALI	244.710	260.411	250.055	259.458	288.106	271.912	246.990	376.627	452.879	588.020
EXPORTS TO NIGER	83.483	95.861	91.705	62.927	72.180	81.557	93.977	131.390	149.841	183.641
EXPORTS TO SENEGAL	127.304	133.157	173.886	338.200	256.029	187.441	370.849	441.681	487.254	542.919
EXPORTS TO TOGO	97.462	95.497	94.505	103.977	101.796	476.039	170.080	161.421	116.089	146.213
UEMOA	1 276.421	1 226.880	1 371.806	1 891.910	1 387.007	1 768.489	1 873.717	2 611.513	3 255.553	3 781.625
EXPORTS TO CAPE VERDE	3.997	4.370	3.666	2.827	9.664	14.408	5.900	3.519	14.455	35.445
EXPORTS TO GAMBIA, THE	26.203	32.106	30.747	46.100	40.031	52.820	59.234	84.481	118.117	136.949
EXPORTS TO GHANA	601.146	716.504	606.638	451.769	518.142	577.776	675.259	864.298	1 081.677	1 330.803
EXPORTS TO GUINEA	76.501	59.854	62.190	81.303	74.210	67.570	70.857	83.240	135.911	130.400
EXPORTS TO LIBERIA	19.541	25.891	28.497	50.125	40.539	29.664	26.998	48.299	87.280	107.501
EXPORTS TO NIGERIA	144.261	207.516	164.191	176.548	148.318	591.082	279.050	618.049	730.545	775.810
EXPORTS TO SIERRA LEONE	35.938	16.501	17.299	14.359	24.031	34.069	46.182	52.710	73.916	62.476
AUTRES CEDEAO	907.587	1 062.742	913.228	823.031	854.935	1 367.389	1 163.480	1 754.596	2 241.901	2 579.384
TOTAL CEDEAO	2 184.008	2 289.622	2 285.034	2 714.941	2 241.942	3 135.878	3 037.197	4 366.109	5 497.454	6 361.009
EXPORTS TO AFRICA	3 207.844	3 196.476	3 141.772	3 741.129	3 511.054	4 108.788	4 534.938	6 168.154	7 371.999	9 438.260
EXPORTS TO AFRICA EXCL. CEDEAO	1 023.836	906.854	856.738	1 026.188	1 269.112	972.910	1 497.741	1 802.045	1 874.545	3 077.251
EXPORTS TO EUROPEAN UNION	9 335.147	7 989.144	7 091.165	10 187.609	8 526.865	9 808.589	11 293.780	12 294.090	15 682.970	19 599.117
EXPORTS TO THE REST OF THE WORLD	13 007.490	10 320.624	11 967.253	21 623.538	15 188.028	15 134.236	20 033.521	28 439.489	35 741.483	41 695.985
EXPORTS TO WORLD	25 550.481	21 506.244	22 200.190	35 552.276	27 225.947	29 051.613	35 862.239	46 901.733	58 796.452	70 733.362

Source : IMF, Directions of Trade

ANNEXE 7 : LOGIQUE D'INTERVENTION

1 SURVOL DE LA LOGIQUE D'INTERVENTION DE LA COMMISSION DANS LA REGION

Du point de vue des stratégies de développement, les effets « régionaux » à long terme recherchés par les pays membres des divers regroupements régionaux en Afrique de l'Ouest ont été relativement stables pendant la période couverte par les FED 8 et 9. En effet, les stratégies implicites des pays semblent avoir mis l'emphase sur la logique des facteurs économiques néo-moderne caractérisée par une approche de rationalisation des marchés (à la fois collective et supranationale) visant l'augmentation de la compétitivité de la région, les échanges intra-régionaux et internationaux et la consolidation d'un espace économique régional.

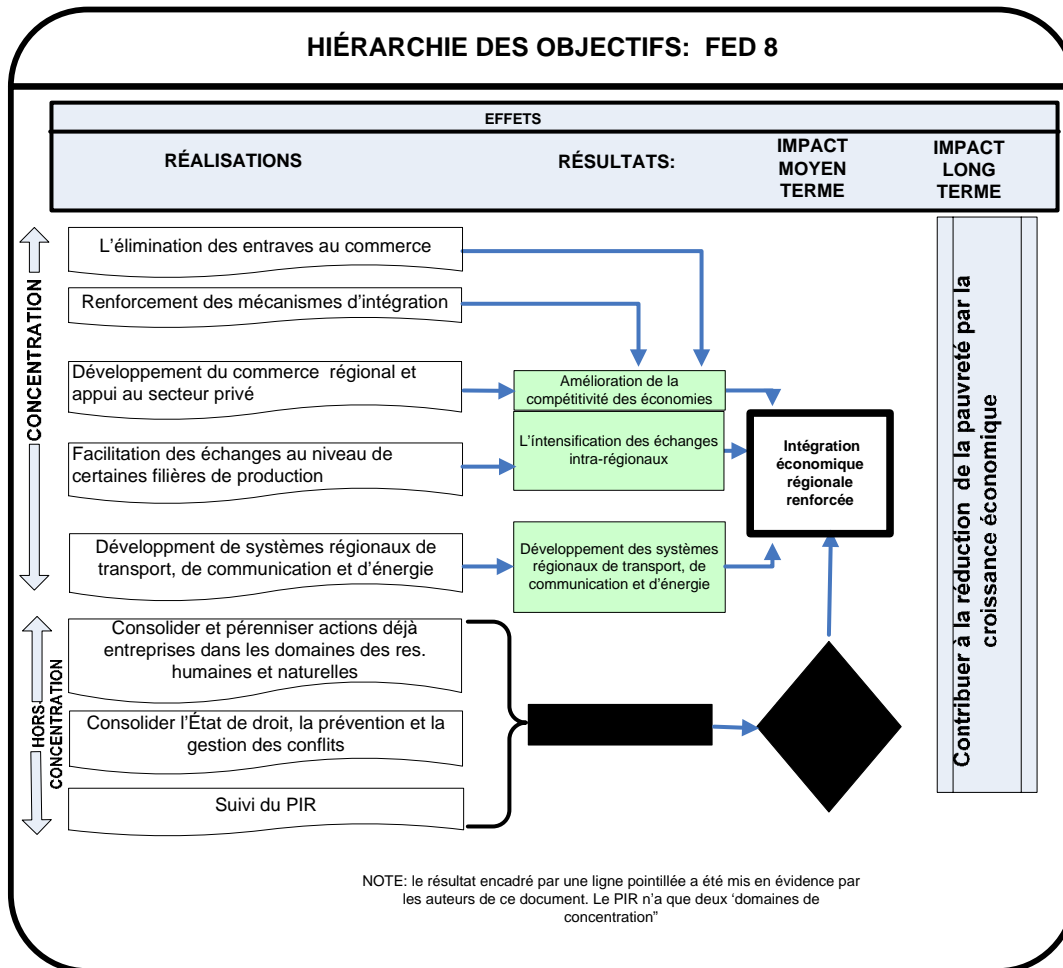
Les grands objectifs de la coopération régionale de la CE dans la région pendant la période sélectionnée sont formellement inscrits dans les accords de Lomé IV et de Cotonou. Parmi ceux-ci, on retrouve la lutte contre la pauvreté à travers le développement économique et social d'une part, et l'intégration économique régionale d'autre part. Néanmoins, ces accords comme tels n'offrent que peu de directions sur la logique « cause à effet » à appliquer, c.-à-d. entre les appuis portés par la CE et les objectifs stratégiques de la région. La tâche de préciser les éléments d'un « plan » qui serait à la fois stratégique et opérationnel a donc été remplie par les PIR/PIN dans un premier temps et par les plans spécifiques des divers projets d'intervention dans un second. Dans ce contexte de planification, les PIRs auraient dû devenir les documents stratégiques clés faisant le lien entre les objectifs de très haut niveau fixés dans les accords et les stratégies politiques et opérationnelles qui devront être mises en œuvre pour atteindre ces objectifs. Les politiques et les normes de gestion administratives de la CE sont claires sur ce point : les plans et les investissements (ex ante) ainsi que le suivi (ex post) doivent être basés sur les résultats attendus. Ceux-ci doivent être bien définis, clairs, ciblés et décrits de façon à ce que toutes les parties prenantes puissent collaborer d'une façon efficace à leur réalisation. Ce niveau de précision a été appliqué à tous les analyses de l'évaluation.

Dans les contextes politiques et culturels qui caractérisent l'intégration régionale en Afrique de l'Ouest (e.g. complexes, changeantes, floues) , il est facile de voir pourquoi il serait utile de maximiser la flexibilité dans la prise de décision de tous les intéressés *en créant un cadre stratégique qui offre un minimum de contraintes* ; et c'est effectivement ce que l'évaluation a trouvé. Par exemple, la description des objectifs est souvent faite dans des termes non-spécifiques (ex. « contribuer à », « renforcer ») quand on aurait dû trouver une précision gérable avec indicateurs et cibles. On a aussi trouvé des éléments des cadres logiques exprimés dans des termes qui sont essentiellement impossibles à atteindre (ex. « éliminer des obstacles », « consolider... »). Finalement, on s'est rendu compte qu'au lieu de préciser des « résultats voulus » ou les cibles précises, les documents officiels ne font que tout simplement indiquer les domaines dans lesquels on pourrait travailler (ex. des axes d'intervention). Évidemment, si les priorités et la logique entre les domaines ne sont pas fixées, la valeur du document, en termes de gestion et comme garantie d'imputabilité, diminue considérablement.

2 ANALYSE DE LA LOGIQUE D'INTERVENTION DES FED 8 ET 9

Dans le contexte général expliqué par les commentaires ci-dessus, l'équipe d'évaluation a étudié les stratégies et documents clés qui encadrent les FED 8 et FED 9 en AO.

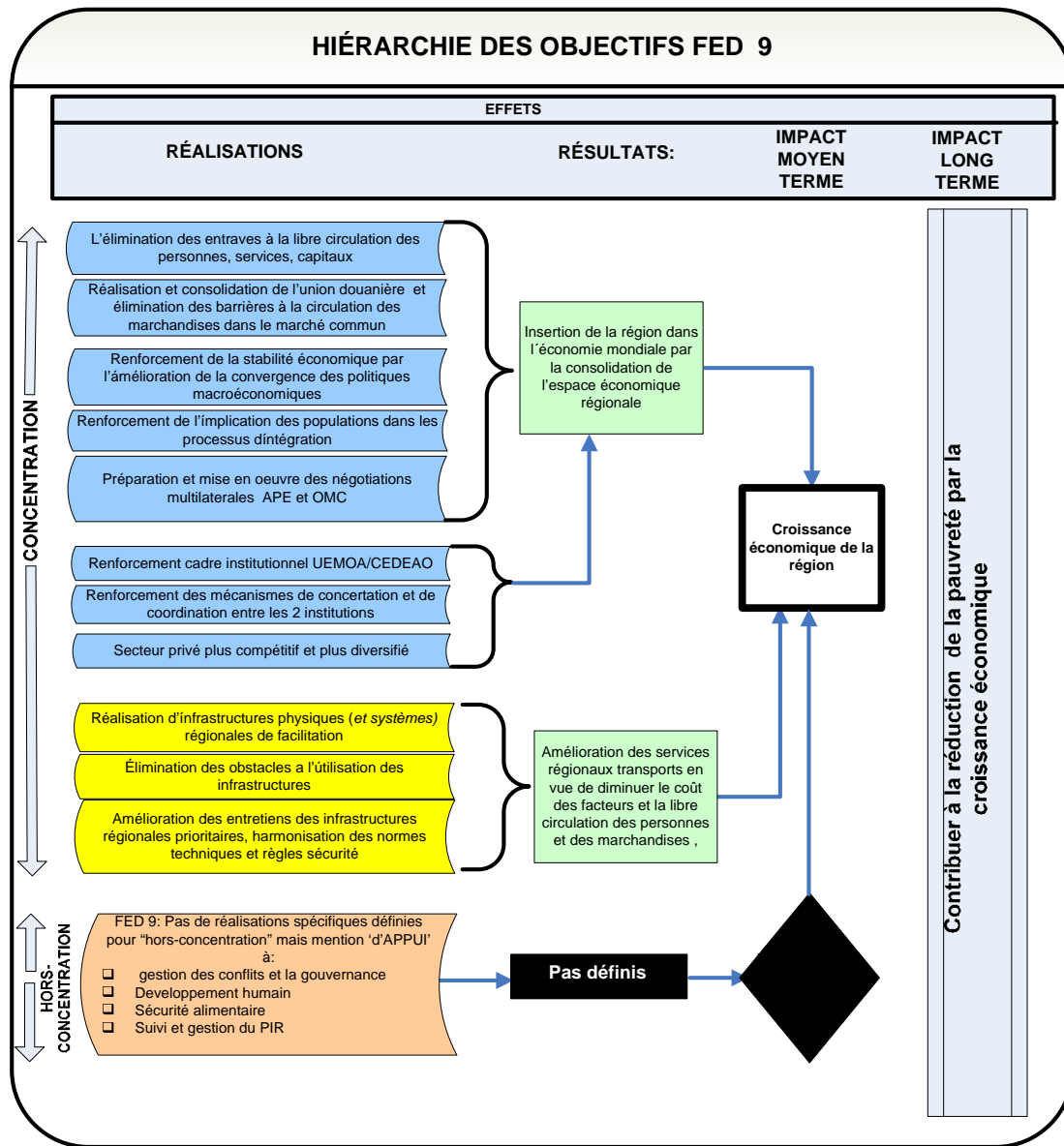
DIAGRAMME 1. HIÉRARCHIE DES OBJECTIFS DU 8EME FED RÉGIONAL



On notera dans le diagramme ci-dessus que le FED 8 se caractérise par trois « résultats » traitant a) de l'intégration économique, b) le « transport » et c) le « hors-concentration ». D'ailleurs les boîtes noires dans le diagramme indiquent que, dans l'opinion des évaluateurs, les résultats et impacts attendus des interventions « hors-concentration » ne sont pas logiquement reliés aux impacts spécifiés à moyen ou à long terme.

Les objectifs spécifiés pour le 8^{ème} FED ont été agrégés différemment pour le 9^{ème} FED, surtout en ce qui concerne les objectifs économiques. Le diagramme ci-dessous indique la hiérarchie de ces objectifs.

DIAGRAMME 2. HIÉRARCHIE DES OBJECTIFS DU 9EME FED RÉGIONAL



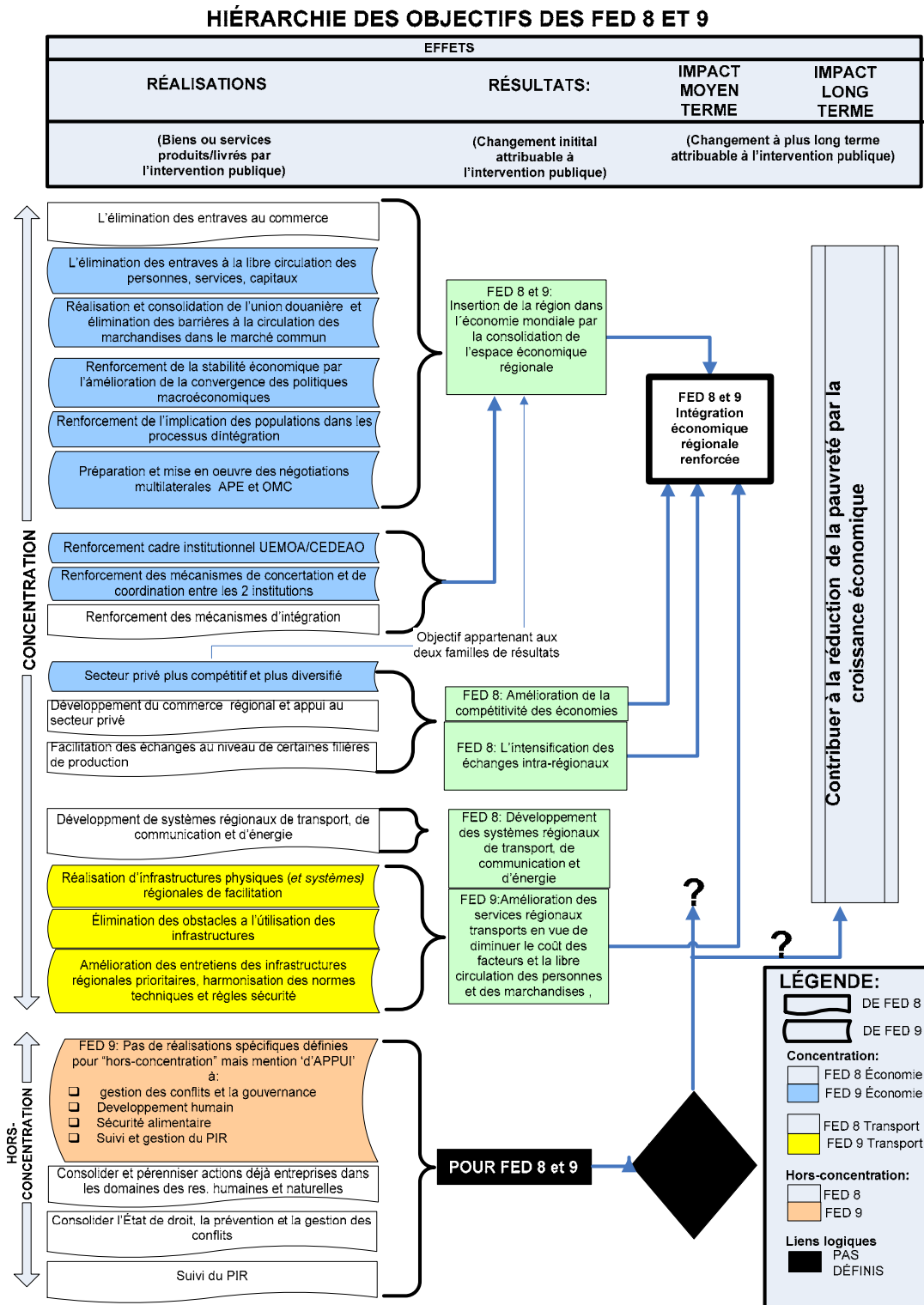
Effectivement, une première analyse de la documentation stratégique a permis de poser plusieurs questions suite à l'élaboration de la logique d'intervention utilisée dans les PIR et FED en question. L'équipe a cru bon de jumeler les deux diagrammes (voir ci-dessous) afin de pouvoir facilement identifier la suite de la logique entre le FED 8 et le FED 9 et cette version de la logique d'intervention a été discutée avec le Groupe de Référence de la CE.

L'analyse de ces trois diagrammes et des documents officiels qui les sous-tendent permet de constater que :

- Les documents stratégiques offrent assez peu de direction évidente quant aux hypothèses qui soutiennent les liens logiques. Effectivement, les descriptions de contextes et de stratégie sont plutôt descriptives et narratives avec une emphase sur les aspects historiques et non pas sur le futur. A première vue, comme résultat immédiat, il n'est pas clair comment (et pourquoi) les divers éléments vont assurer l'atteinte des résultats voulus.

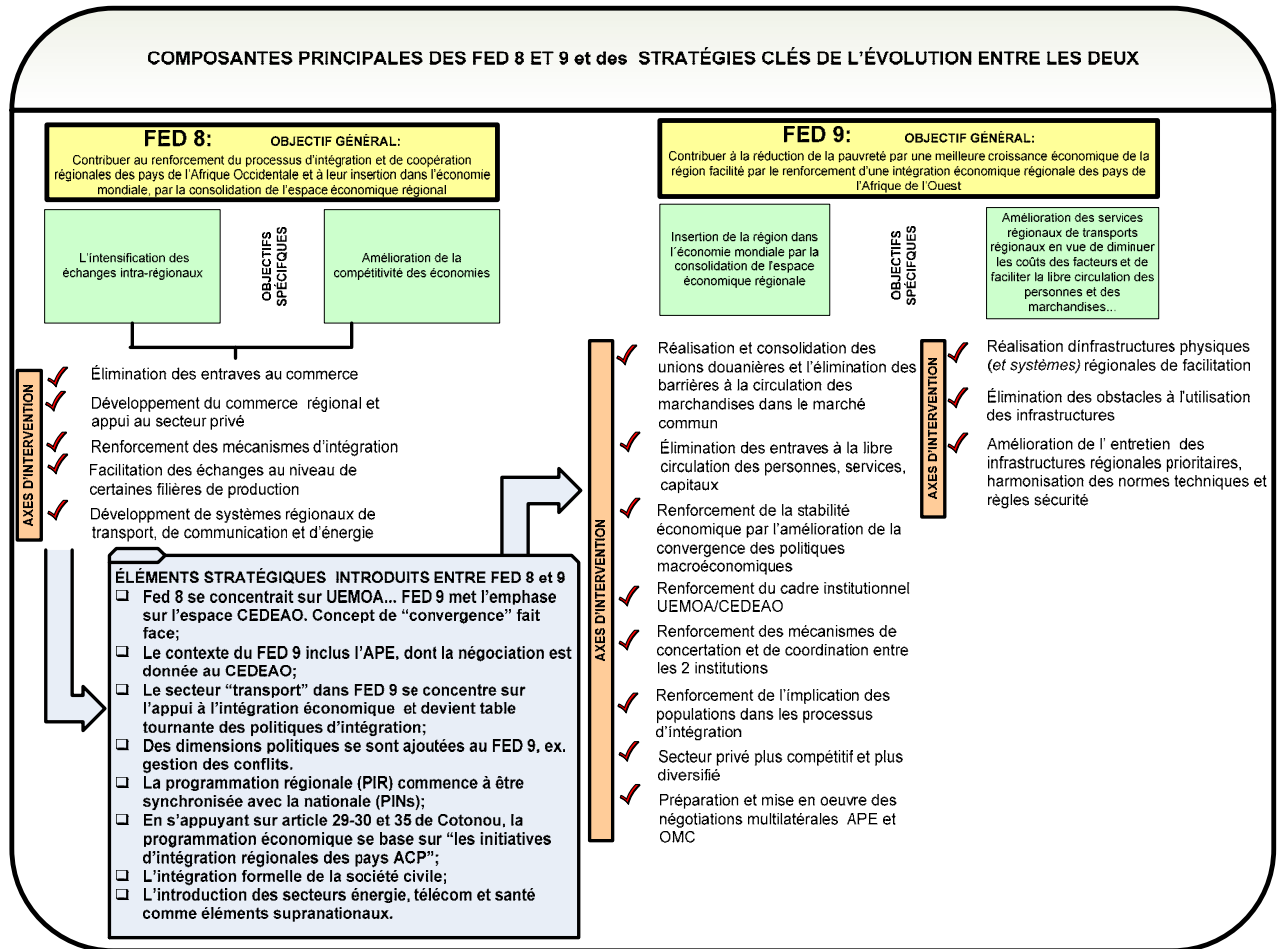
- Aucun protocole n'est disponible pour la détermination de la priorité entre les interventions.
- Les descriptions contenues dans les documents stratégiques n'ont pas de références quant aux risques (aux niveaux des interventions, des réalisations ou des résultats). À titre indicatif, en assignant un niveau de risque de 1 à 5 à chaque « réalisation » (en définissant qu'un niveau de 1 représente peu de risques de réalisation et un niveau de 5 représente un grand risque), on note que la majorité des réalisations ont un niveau de risque correspondant à 3 ou 4, c'est-à-dire que le risque du PIR à ne pas « réaliser l'ensemble de ses réalisations » peut être important. Il est reconnu que ces assignations sont basées seulement (et de manière décidément non-scientifiques) sur les analyses récentes et l'expérience combinée de l'équipe d'évaluation, mais cet exercice démontre une fois de plus le besoin de bien faire le lien entre les hypothèses liant les éléments de la logique, liens qui ne sont pas immédiatement évidents dans la documentation.
- La contribution des réalisations « hors-concentration » aux objectifs stratégiques du PIR n'est pas claire. Si la stratégie a été d'utiliser cet instrument pour financer des activités sans pour autant devoir négocier un instrument distinct, il aurait peut-être été préférable de clairement l'exprimer ainsi.
- Les PIR des deux FED laissent entendre que les domaines d'intervention sélectionnés répondent aux urgences et priorités qui ressortent de l'analyse stratégique. Ils doivent alors être importants pour la région. Or, la programmation du 8^{ème} a noté des retards importants et celle de la 9^{ème} reconnaît plusieurs années de retard. Ces retards peuvent être justifiés et expliqués de plusieurs points de vues, mais le fait d'être autant en retard soulève des questions quant à la logique de la planification.
- Il est intéressant de noter que les analyses contextuelles des documents stratégiques sont, à quelques exceptions près, fondées sur des références organisationnelles (institutions, accords politiques, obligations formelles des pays, actions des organisations/partenaires participants). Peu d'analyses des impacts des contextes directement liés aux objectifs à long terme sont offertes (ex. impact des changements de politiques chez les partenaires commerciaux, contextes de conflit dans la région, contexte de stratégies en gestion des facteurs économiques, contexte des fonctions publiques et des finances publiques, contexte des programmes de gestion macro-économique des pays).
- Comparés aux guides et directives du DAC de l'OCDE sur la gestion des programmes d'aide, notamment sur la gestion par résultats, les documents stratégiques de FED 8 et 9 sont (par rapport aux secteurs d'intervention plus facilement « mesurables ») relativement imprécis quant aux résultats vérifiables et aux activités qui seront mises en marche pour effectuer la transformation.
- Les PIR correspondant au 8^{ème} et 9^{ème} FED reposent sur l'hypothèse qu'il y aura des engagements importants apportés par les pays de la région, soit en termes financiers, réglementaires ou de coopération organisationnelle, sans pour autant indiquer ce qui arriverait si ces engagements ne sont pas respectés.

DIAGRAMME 3. HIÉRARCHIE DES OBJECTIFS DU 8EME ET 9EME FED RÉGIONAUX



Il est important de noter que l'équipe a observé plusieurs différences importantes de stratégie entre le FED 8 et le FED 9, et a illustré cette évolution dans le diagramme suivant.

DIAGRAMME 4. ÉVOLUTION DE LA PROGRAMMATION DES 8EME ET 9EME FED RÉGIONAUX



Il est clair que l'évolution entre FED 8 et 9 se concentre principalement sur

1. Les stratégies et les responsabilités légales et administratives (y compris la règle du D+3) pour la mise en place des programmes régionaux,
2. La répartition des responsabilités entre les « instances régionales » et les Pays Membres pour l'implantation d'une nouvelle vision du transport (dans son sens large) en tant que base du développement économique (semblable à la thèse sur les facteurs portants de la compétitivité de Porter⁴⁷),
3. L'accent sur le CEDEAO comme facteur intégrant, capable d'entreprendre des négociations internationales au nom de la grande communauté des pays membres de l'Afrique de l'Ouest.

Si on se limite seulement à l'expression des objectifs généraux des deux PIR liés respectivement aux 8^{ème} et 9^{ème} FED, on note une différence importante dans les modalités. Tandis que FED 8 visait⁴⁸ 1) un renforcement d'un processus d'intégration et de coordination, sans lier cet objectif à un but précis et 2) la consolidation de l'espace économique régionale parce qu'elle serait la source d'une intégration de l'AO dans

⁴⁷ Michael E. Porter, " Competitive Advantage: Creating and Sustaining Superior Performance » Simon and Schuster, NY, 1998. L'approche "Clusters" de Porter est une des bases privilégiées des initiatives récentes pour augmenter la performance des économies de l'ensemble des pays de l'UE.

⁴⁸ Voir diagramme ci-dessus.

l'économie mondiale, le FED 9, pour sa part, émettait l'hypothèse que l'intégration économique régionale apporterait une meilleure croissance économique qui, par la suite, réduirait la pauvreté. *En suivant cette logique, l'équipe d'évaluation devrait trouver que les interventions du 8^{ème} FED ont été programmées afin de voir un lien direct avec l'augmentation des activités économiques internationales, et d'augmenter l'efficacité et l'efficiency des processus d'intégration. Dans la même logique, l'équipe devrait valider que les activités du 9^{ème} FED ont toutes été programmées afin d'augmenter la croissance économique. Dans les deux cas, les systèmes de suivi et de gestion en place devraient permettre aux gestionnaires à tous les niveaux de vérifier si cela est le cas.*

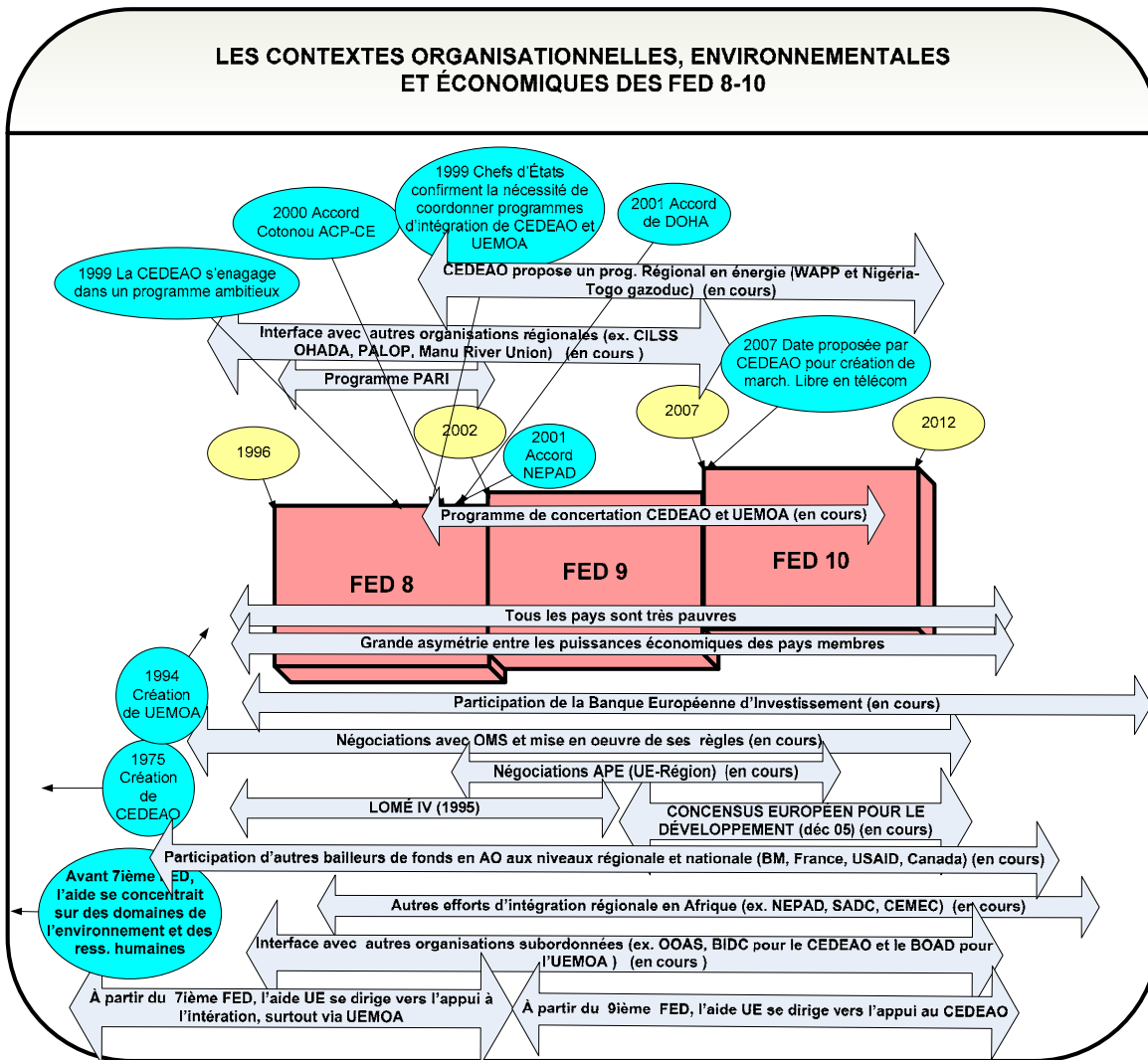
Dans la logique des interventions, les signataires des PIR (réfèrent aux 7^{ème}, 8^{ème} et 9^{ème} FED) voulaient mettre une emphase particulière sur le secteur « transport » (du moins d'un point de vue financier) Dans le PIR du 8^{ème} FED, on ne peut pas identifier une distinction précise entre les objectifs proposés pour l'intégration économique d'une part, et le rôle stratégique des transports dans l'atteinte de cet objectif d'autre part. En effet, dans le 8^{ème} FED, si le transport régional était considéré comme un secteur fondamental, l'analyse stratégique entamée pour la 9^{ème} FED démontre que si la qualité des infrastructures physiques a augmenté ce fut parallèlement à une prolifération de barrières non-tarifaires et à une absence de rationalisation de l'entretien et de la gestion du SYSTÈME de transport, éléments qui ont été repris différemment dans le 9^{ème} FED. Dans le 9^{ème} FED, la stratégie de l'intégration régionale via le transport se concrétise entre autre, par un « objectif spécifique » qui lui est propre.

On note aussi que, dans le 9^{ème} FED, une attention spécifique a été accordée à la résolution de ce que l'on pourrait appeler une « stratégie organisationnelle », notamment dans le rôle des deux organisations régionales CEDEAO et UEMOA à mettre en œuvre une stratégie globale du développement de la région (à long terme, dépassant largement le champ temporel du 9^{ème} FED), ce qui constitue une autre différence entre les deux FED. Spécifiquement, dans le 8^{ème} FED la priorité entre les rôles des organisations régionales n'était pas clairement définie.

Une différence importante est l'incorporation d'un nouvel objectif spécifique dans la stratégie pour la période du 9^{ème} FED: la contribution à la prévention des conflits et au dialogue politique dans la région (dans les objectifs de non-concentration). Finalement une autre différence est l'importance des négociations des Accords de Partenariat Economique (APE) qui prennent une part importante dans la politique de développement de la CE. Dans le document de stratégie de coopération régionale pour la période 2002-2007 les APES ne sont pas encore mentionnés.

En effet, le diagramme lui-même est visuellement « chargé » car il sert principalement à démontrer que l'environnement contextuel des interventions de la CE dans la région de l'Afrique de l'Ouest est complexe et que cette complexité semble vouloir continuer à augmenter. Il n'est pas nécessaire de bien délimiter chaque partie du diagramme pour comprendre que ceux qui doivent gérer dans ce contexte le font dans un environnement de contraintes et de multiplicité de politiques et d'objectifs.

DIAGRAMME 5. LES CONTEXTES ORGANISATIONNELS, ENVIRONNEMENTAUX ET ÉCONOMIQUES DES 8ÈME, 9ÈME (ET 10ÈME FED)



Nous reconnaissons que ce diagramme n'est qu'incomplet et partiel. Les contextes NATIONAUX n'y sont pas indiqués, tout comme les contextes de « conflit » ou encore de « manque d'intérêt » qui existent entre les pays, sans parler d'un contexte de dédoublement de mandats et rôles des institutions intégrant régionales. Et combien d'autres.

L'équipe d'évaluation est consciente de l'importance de bien contextualiser ses observations, et considère que la « logique d'intervention » doit refléter ces réalités. Malheureusement, essayer de simplifier la complexité de ces contextes dans un diagramme engendre deux types d'erreurs de logique : a) les contextes sont souvent présentés comme des éléments discrets et autonomes quand, en réalité, leur influence est COMBINÉE, omniprésente et pénétrante, et b) les analystes ont la tendance de considérer l'effet une variable dépendante jumelée avec un seul contexte.

ANNEXE 8 : MATRICE D'ÉVALUATION

QUESTION 1

Question	
En tenant compte des priorités et des spécificités de l'aide Européenne, dans quelle mesure la stratégie régionale de la Commission Européenne répond-t-elle aux besoins spécifiques de la région?	
Justification	
Les politiques les plus récentes adoptées par la CE mettent l'accent sur l'alignement des efforts de celle-ci aux besoins prioritaires des partenaires, tels qu'exprimés par ces derniers. De plus, la politique de développement de la CE insiste sur une approche cohérente et des stratégies pertinentes et efficaces. Dans ce contexte, l'évaluation doit se prononcer sur ces aspects stratégiques.	
Champs couverts	
8 ^{ème} et 9 ^{ème} PIR Entre autre, les liens entre PIR, PIN, Lignes budgétaires et Instruments tout ACP dans le cadre du soutien à l'intégration régionale et commerce Pertinence des interventions d'appui au commerce et à l'intégration régionale.	
<ul style="list-style-type: none"> ○ La stratégie de coopération régionale s'intègre aux stratégies des organisations régionales et répond aux besoins des autorités nationales et se traduit bien dans le choix des secteurs de concentration et hors concentration et l'identification des projets et programmes spécifiques sont basés sur l'analyse des besoins et priorités de la région ; ○ Le degré d'appropriation par les organisations régionales des projets de la CE 	
Critères de jugement et indicateurs	
1.1 La stratégie régionale de la Commission est fondée sur une analyse des besoins spécifiques de la région	1.1.1 Identification dans le Document de Stratégie Régionale (DSR) des contraintes régionales majeures au développement économique et à la réduction de la pauvreté
	1.1.2 Justification dans le PIR du choix des secteurs de concentration des interventions de la Commission
1.2 La stratégie régionale de la Commission est en cohérence avec les stratégies des organisations régionales	1.2.1 Forme et degré d'implication des institutions régionales dans la programmation des interventions de la Commission aux niveaux régional et national
	1.2.2 Priorités affichées par la Commission comparées aux priorités affichées par les institutions régionales
	1.2.3 Forme et degré d'implication des institutions régionales dans la mise en œuvre de la stratégie de la Commission
	1.2.4 Degré d'appropriation de la stratégie régionale de la CE par les organisations

	régionales
1.3 La stratégie régionale de la Commission répond aux attentes des acteurs économiques et non étatiques	1.3.1. Forme et degré d'implication des acteurs économiques et non étatiques dans la formulation de la stratégie régionale de la Commission
	1.3.2 Forme et degré d'implication des acteurs économiques et non étatiques dans la mise en œuvre de la stratégie de la Commission
	1.3.3 Degré d'appropriation de la stratégie régionale de la CE par les acteurs économiques et non étatiques
1.4 Les interventions dans un secteur donné aux niveaux régional et national sont formulées et mises en œuvre de manière à favoriser les complémentarités/synergies entre elles	1.4.1 Implication des Délégations de la Commission dans les pays de la région dans la mise en œuvre et le suivi des projets et programmes régionaux
	1.4.2 Prise en compte dans les documents de projet régionaux (nationaux) des synergies à développer avec des projets nationaux (régionaux)
	1.4.3 Mécanismes de coordination des interventions aux niveaux régional et national
1.5 Les interventions de la Commission au niveau régional portent sur des questions qui peuvent être plus efficacement traitées au niveau régional	1.5.1 Arguments avancés dans les documents régionaux de stratégie et les documents de projet au niveau régional pour justifier une intervention à ce niveau
	1.5.2 Complémentarités, recouvrements et lacunes entre interventions relatives à un secteur donné aux niveaux régional et national
Stratégie d'analyse	
L'analyse effectuée est de type « identification et corrélation ». La recherche établit l'existence des objets et comparera ceux-ci aux barèmes établis.	
Sources de données et instruments nécessaires	
<p>Analyse documentaire (documents généraux, liste non-exhaustive) ;</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Accord de Cotonou ; ○ Documents de stratégie régionale 8ème et 9ème FED ; ○ Etude de faisabilité ○ Stratégies et plans des organisations régionales CEMAC et CEEAC ; ○ DSRP Régional ○ DSP, et des procès- verbaux du dialogue politique avec les autorités nationales dans les pays à visiter. ○ Rapport annuel conjoint ; ○ Rapport à mi-parcours ; ○ Procès-verbaux des réunions au niveau régional entre la CE et les autorités ; ○ Correspondance interne de la CE. ○ Documents internes à la CEDEAO et l'UEMOA 	

- Etudes régionales, rapports des séminaires sur des thèmes relatifs à l'intégration économique régionale

Entretiens :

- CE : Bruxelles et délégations ;
- Organisations régionales ;
- Autorités nationales dans les pays à visiter

Focus group :

- Acteurs non étatiques ;
- Groupe thématiques ;

Faisabilité et risques : La probabilité de fournir une réponse valide est élevée, parce que la plupart des sources sont disponibles.

QUESTION 2

Question	
Comment et en quelle mesure la CE a-t-elle eu une influence sur le renforcement des cadres institutionnels régionaux (CEDEAO et UEMOA) en vue de la consolidation durable de l'espace économique régional ?	
Justification	
La capacité des institutions d'intégration régionales et des autres parties prenantes est le point clé dans l'atteinte des objectifs de l'intégration régionale. Étant donné que la CE veut être un des acteurs clés dans ce domaine, il est important d'évaluer l'efficacité et la durabilité de ses interventions. Pour ce faire, l'évaluation se penchera sur la gestion et la qualité des résultats du processus, ainsi que la pertinence stratégique de son appui. Étant donné l'importance, la gestion du suivi de l'évolution des capacités sera examinée. Finalement, la complémentarité de son aide vis-à-vis celle des autres bailleurs sera examinée.	
Champs couverts	
L'évaluation porte une opinion sur la cohérence des différentes stratégies d'intégration régionale en Afrique de l'Ouest. Dès lors, concernant les stratégies de la CE la question couvre le PIR 8 ^{ème} et 9 ^{ème} FED ainsi que le lien entre PIR et PIN. De plus, la question couvre également l'interface entre le niveau régional et national dans le contexte africain dans lequel se situent aussi l'Union Africaine et le NEPAD comme acteurs principaux.	
Critères de jugement et indicateurs	
2.1 La CE a-t-elle fourni le soutien nécessaire afin que les objectifs de capacité organisationnelle, exprimés dans des plans acceptés par le CEDEAO et l'UEMOA soient réalisés (ou sont en voie d'y être).	2.1.1 Existence et suivi de plans clairs et détaillés de support au renforcement institutionnel de la part de la CE (y compris des plans de désengagement) basés sur des analyses des besoins (de renforcement) qui sont mis à jour régulièrement.
	2.1.2 Corrélation forte entre la nature et la quantité de soutien fourni par la CE pour le renforcement institutionnel et les besoins exprimés par le CEDEAO et l'UEMOA.
	2.1.3 Corrélation forte entre les résultats et effets des interventions en renforcement institutionnel (tels que décrits dans les rapports de suivi et autres documents ainsi que par les perceptions des parties prenantes) et ceux prévus par les plans de ces interventions.
Stratégie d'analyse	
L'analyse effectuée est de type « identification et corrélation ». La recherche établit l'existence des objets et comparera ceux-ci aux barèmes établis. La recherche a été faite dans les dossiers des gestionnaires de la Commission aux niveaux de Bruxelles, Abouja et Ouagadougou. Des interviews ont été menées.	
Sources de données et instruments nécessaires	
Cette recherche implique une étude documentaire et des entrevues avec les gestionnaires de la CE. Entrevues avec des haut-fonctionnaires de la région de l'Afrique de l'Ouest. À cette fin, l'équipe a développé une fiche d'entrevue et une liste de dossiers-type à examiner. Faisabilité et risques : la probabilité de l'équipe à fournir une réponse valide est modérée, en assumant une disponibilité des sources d'information. Le risque principal est une faible disponibilité des dossiers et une ouverture d'esprit limitée de la part des interlocuteurs sur les questions sensibles.	

QUESTION 3

Question	
Quels mécanismes/ mesures ont été adoptés - et avec quelle efficacité - pour assurer la coordination avec les autres bailleurs de fonds et les états membres les plus engagés dans la région ?	
Justification	
La prise en compte des « 3C » par la CE, à tous les niveaux et avec tous les pays membres de l'UE, est non seulement une obligation légale mais aussi un atout pour assurer le succès des activités de la CE et ses partenaires Européens dans la région. Ce domaine d'évaluation a aussi été identifié par le client dans les TdR comme étant important. De plus, l'évaluation regardera la performance des 3C de la CE face aux autres bailleurs.	
Champs couverts	
L'évaluation porte une opinion sur le niveau de performance de la CE dans ce domaine. Pour ce faire, l'évaluation se penche sur la gestion et la qualité des résultats du processus, ainsi que la pertinence stratégique de son appui.	
Critères de jugement et indicateurs	
3.1 Dans les mécanismes de coordination, les divers bailleurs de fonds et pays membres vont au-delà d'un simple échange d'informations vers un ajustement mutuel des stratégies et actions afin de maximiser l'effet total (voir modèle de coordination notée dans le Rapport de démarrage).	3.1.1 La participation de la CE dans des interventions qui impliquent des ajustements mutuels entre bailleurs.
	3.1.2 L'existence et la durabilité des mécanismes qui ont été mis en place par la CE pour assurer un niveau de performance élevé pour la coordination avec les autres bailleurs de fonds et les états membres de l'UE les plus engagés de la région. (La définition de performance étant établie dans le Rapport de Démarrage)
3.2 Les choix des interventions des bailleurs de fonds européens sont faits de façon à maximiser la coordination telle que définie par le Traité de Maastricht.	3.2.1 L'existence de mécanismes de gestion assurant que la CE et les Etats Membres de l'UE coordonnent leurs interventions de façon à maximiser leurs effets globaux.
Stratégie d'analyse	
L'analyse effectuée est de type « identification et corrélation ». La recherche établit l'existence des objets et comparera ceux-ci aux barèmes établis. Les normes pour les définitions des termes et des benchmarks seront celles de l'évaluation 3C faite par LeBlanc et Beaulieu en 2006 (tel que défini dans le Rapport de démarrage)	
Sources de données et instruments nécessaires	
Cette recherche implique une étude documentaire et des entrevues avec les gestionnaires de la CE. Si possible, l'équipe fera quelques entrevues avec des haut-fonctionnaires d'autres pays membres de l'UE et de la région de l'Afrique de l'Ouest.	

QUESTION 4

Question	
Est-ce que l'appui de la CE au développement à la région contribue à intensifier les échanges internationaux et régionaux ?	
Justification	
Depuis déjà plusieurs ententes FED, l'objectif de la collaboration CE-Afrique de l'Ouest repose sur le besoin d'augmenter les échanges aux niveaux locaux et internationaux. L'évaluation doit alors se prononcer sur la contribution de la CE à cette fin.	
Champs couverts	
8 ^{ème} et 9 ^{ème} PIR Lien entre PIR, PIN, Lignes budgétaires et Instruments tout ACP dans le cadre du soutien à l'intégration régionale et commerce Efficacité et impact des interventions d'appui au commerce	
Critères de jugement et indicateurs	
4.1 Les interventions de la Commission au niveau régional ont contribué à la libéralisation des échanges	<i>Directives adoptées par les institutions régionales et transposition dans les législations nationales en matière de :</i>
	4.1.1 Réduction des barrières douanières
	4.1.2 Progrès vers la mise en place d'un tarif extérieur commun
	4.1.3 Adoption d'un système unifié de classification des marchandises
	4.1.4 Définition commune des règles d'origine
	4.1.5 Elimination des barrières techniques au commerce
	4.1.6 Unification des procédures douanières
	4.1.7 Application de droits de transit standardisés
4.2 Les interventions de la Commission au niveau régional ont favorisé l'adoption et la mise en œuvre par les pays de la région de politiques favorisant l'intégration économique régionale	4.1.8 Harmonisation des statistiques
	<i>Directives adoptées par les institutions régionales et transposition dans les législations nationales en matière de :</i>
	4.2.1 Facilitation des investissements étrangers

4.2.2 Circulation des personnes

4.2.3 Concurrence

4.2.4 Transports

4.2.5 Réduction des disparités de développement intra-régionales

Stratégie d'analyse

L'analyse effectuée est de type « identification et corrélation ». La recherche établit l'existence des objets et comparera ceux-ci aux barèmes établis.

Sources de données et instruments nécessaires

Analyse documentaire (documents généraux, liste non-exhaustive) ;

- Accord de Cotonou ;
- Documents de stratégie régionale 8ème et 9ème FED ;
- Etude de faisabilité
- Stratégies et plans des organisations régionales CEMAC et CEEAC ;
- DSRP Régional
- DSP, et des procès- verbaux du dialogue politique avec les autorités nationales dans les pays à visiter.
- Rapport annuel conjoint ;
- Rapport à mi-parcours ;
- Procès-verbaux des réunions au niveau régional entre la CE et les autorités ;
- Correspondance interne de la CE.
- Documents internes à la CEDEAO et UEMOA
- Etudes régionales, rapports des séminaires sur des thèmes relatifs à l'intégration économique régionale

Entretiens :

- CE : Bruxelles et délégations ;
- Organisations régionales ;
- Autorités nationales dans les pays à visiter

QUESTION 5

Question	
Les interventions de la CE ont-elles permis de contribuer (et en quelle mesure) à l'amélioration des services régionaux de transport en vue de diminuer le coût des facteurs et faciliter la libre circulation des personnes et des marchandises?	
Justification	
Dans la stratégie de coopération de la CE en Afrique de l'Ouest, le secteur transport constitue un moteur clé pour le développement de la croissance économique de la région. La question se pose de savoir si la cette stratégie est pertinente, efficace, efficiente.	
Champs couverts	
Au niveau temporel, la question couvre les périodes des PIR 8 ^{ème} et 9 ^{ème} FED ainsi que le lien entre PIR et PIN (notamment dans le cadre du 8 ^{ème} FED). Au niveau géographique, la question couvre les pays de la CEDEAO/UEMOA + la Mauritanie.	
Critères de jugement et indicateurs	
5.1 Les objectifs spécifiques au niveau des projets et programmes sont réalisés	5.1.1 Résultats de l'installation des postes de contrôle juxtaposés aux frontières correspondent à ceux escomptés dans les plans approuvés
	5.1.2 Prise en considération (dans la programmation des interventions dans le secteur) des résultats des études qui identifient besoins spécifiques des utilisateurs. .
	5.1.3 Nombre et nature des règlements harmonisés ratifiés par les Etats reflètent l'importance et la priorité du secteur pour le développement économique et a amélioré l'efficacité du système de transport régional.
5.2 Les coûts et temps de transport sont diminués d'une façon significative	5.2.1 Niveau de réduction des coûts de transport et de transit routier
	5.2.2 Niveau de réduction du temps de transport et de transit routier
5.3 Le volume de trafics inter états est en augmentation	5.3.1 Niveau d'accroissement du volume des trafics
	5.3.2 Niveau d'augmentation du trafic favorisant des produits commerciaux avec de la valeur ajoutée économique
Stratégie d'analyse	
L'analyse effectuée est de type « stratégie descriptive à cas multiples ». La recherché établi l'existence des objets et comparera ceux-ci aux barèmes établis.	

Sources de données et instruments nécessaires

Les informations et données proviennent de:

1. L'analyse des documents disponibles à Bruxelles et sur le terrain (délégations CE, CEDEAO/UEMOA, Etats membres);
2. Les entretiens individuels ou focalisés, à Bruxelles et en Afrique de l'Ouest

1. Analyse des documents:

- Statistiques des pays et des organisations régionales ;
- Rapports d'études approuvés ;
- Documents officiels de la CEDEAO, de l'UEMOA et des Etats membres
- Rapports annuels ;
- Comptes-rendus des réunions ;
- Revues annuelles et à mi-parcours ;
- Rapports des missions ;
- Enquêtes réalisées ;
- Etc.

2. Entretiens individuels et focalisés :

- EC Bruxelles ;
- Délégations ;
- Représentants des organisations régionales ;
- Représentants des autres bailleurs de fonds ;
- Interlocuteurs des organisations régionales au niveau national
- Syndicats/association des camionneurs ;
- Organisation des chargeurs

QUESTION 6

Question	
Quels ont été les effets des actions de la CE en faveur de la prévention des conflits et de la gestion de ceux-ci dans la région. Est-ce que ces actions promettent d'avoir un effet durable bien que leur origine soit plutôt récente ?	
Justification	
Un des rôles principaux que possède le CEDEAO est celui de la prévention et de la gestion des conflits, et la CE a décidé de faire de ce secteur une de ses priorités.	
Champs couverts	
La question couvre le PIR 8 ^{ème} et 9 ^{ème} FED ainsi que le lien entre PIR et PIN concernant l'interface entre le niveau régionale et nationale. Il couvre aussi la coordination de tous les efforts des PM de l'UE dans ce domaine	
Critères de jugement et indicateurs	
6.1 Les interventions de la CE dans la région ont obtenu des premiers résultats dans ce domaine en ligne avec les stratégies/demandes du CEDEAO	6.1.1 Les premiers résultats (provenant d'un système de suivi avec des indicateurs précis) des interventions de la CE pour la prévention des conflits, sont positifs.
	6.1.2 Existence et suivi d'une stratégie de pérennité et une stratégie de sortie (« exit strategy ») pour la CE
6.2 Les interventions de la CE promettent d'être durables	6.2.1 Evidence que les interventions de la CE dans ce domaine sont directement intégrées dans les initiatives principales de gestion des conflits régionaux
	6.2..2 Niveau de valeur ajoutée propre que la CE apporte au développement des capacités régionales.
Stratégie d'analyse	
L'analyse effectuée est de type « identification et corrélation ». La recherche établit l'existence des objets et comparera ceux-ci aux barèmes établis.	
Sources de données et instruments nécessaires	
Cette recherche implique une étude documentaire et des entrevues avec les gestionnaires de la CE. Entrevues avec des haut-fonctionnaires de la région de l'Afrique de l'Ouest. À cette fin, l'équipe développe une fiche d'entrevue et une liste de dossiers-type à examiner.	
Faisabilité et risques : la probabilité que l'équipe puisse fournir une réponse valable est élevée, en assumant une disponibilité des sources d'information. Le risque principal est que les gestionnaires ne fassent pas l'effort de rechercher et envoyer la documentation nécessaire.	

QUESTION 7

Question	
Le choix des interventions hors-concentration financées par la Commission a-t-il été pertinente et fondé sur la valeur-ajoutée qu'offre la Commission dans le cadre du Consensus Européen ?	
Justification	
La proportion des budgets indicatifs hors-concentration au budget total est très significatif dans ce cas et ne peut être considérée seulement comme moyen de continuer à financer des reliquats. De plus, le PIR du FED 9 contient un lien logique direct entre les objectifs du FED et ces domaines divers interventions.	
Champs couverts	
8 ^{ème} et 9 ^{ème} PIR ; Lien entre PIR, PIN, Lignes budgétaires et Instruments tout ACP dans le cadre du soutien à l'intégration régionale et commerce	
Critères de jugement et indicateurs	
7.1 L'implantation des programmes régionaux respecte les politiques et les protocoles de gestion de l'environnement de la CE, spécifiquement en ce qui concerne le type et la qualité des analyses nécessaires pour la planification et le suivi des interventions.	7.1.1 L'intégration des questions d'impacts environnementaux dans les choix de programmes et d'intervention via l'utilisation des politiques, normes et systèmes de gestion appropriés (protocoles) qui rencontrent celles de la CE.
	7.1.2 Gestion efficace et systématique des aspects environnementaux via l'existence de capacité humaine et outils appropriés.
7.2 Les protocoles utilisés pour la gestion de l'environnement rencontrent les normes « benchmarks » ou « repères » de la CE dans ces matières.	7.2.1 Plans d'atténuation des impacts environnementaux assurent que les normes européennes sont respectées
	7.2.2 Gestion des interventions est améliorées grâce aux vérifications de gestion spécifiquement mandatées à examiner l'efficacité et l'efficacités des systèmes de gestion de ces thèmes
Stratégie d'analyse	
L'analyse effectuée est de type « identification et corrélation ». La recherche établit l'existence des objets et comparera ceux-ci aux barèmes établis.	
Sources de données et instruments nécessaires	
Analyse documentaire (documents généraux, liste non-exhaustive) ; ○ Accord de Cotonou ;	

- Documents de stratégie régionale 8ème et 9ème FED ;
- Etude de faisabilité
- Stratégies et plans des organisations régionales CEMAC et CEEAC ;
- DSRP Régional
- DSP, et des procès- verbaux du dialogue politique avec les autorités nationales dans les pays à visiter.
- Rapport annuel conjoint ;
- Rapport à mi-parcours ;
- Procès-verbaux des réunions au niveau régional entre la CE et les autorités ;
- Correspondance interne de la CE.
- Documents internes à la CEDEAO et UEMOA
- Etudes régionales, rapports des séminaires sur des thèmes relatifs à l'intégration économique régionale

Entretiens :

- CE : Bruxelles et délégations ;
- Organisations régionales ;
- Autorités nationales dans les pays à visiter

Focus group :

- Acteurs non étatiques ;
- Groupe thématiques

QUESTION 8

Question	
Les ressources organisationnelles (humaines, financières, administratives, information et les systèmes et processus de gestion) mises à la disposition des parties prenantes pour assurer une bonne programmation et exécution des interventions sont-elles adéquates et performantes ?	
Justification	
Depuis longtemps, les rapports provenant de la région (de la part des délégations mais aussi des parties prenantes, évaluateurs, vérificateurs, politiciens et administrateurs) ont lamenté les problèmes administratifs associés à l'aide de la CE, ainsi que la quantité et qualité des ressources organisationnelles mises à l'appui de son aide.	
Champs couverts	
L'évaluation couvre tous les aspects de l'administration et de la gestion des ressources organisationnelles. L'application se fait aussi au niveau de la gestion, par la CE, en tant que facteurs importants dans la planification et la programmation et le suivi des interventions destinées à l'intégration régionale.	
Critères de jugement et indicateurs	
8.1 L'organisation de la CE et la répartition des tâches favorisent une mise en œuvre performante de la stratégie régionale	8.1.1 Moyens engagés par la Commission pour la mise en œuvre et le suivi des programmes régionaux
	8.1.2 Répartition des responsabilités entre le siège et les délégations et entre les délégations au niveau régional
	8.1.3 Instruments utilisés par la Commission pour le suivi des programmes en termes d'outputs et d'outcomes
8.2 Les organisations régionales disposent des capacités nécessaires pour exercer les fonctions qui leur sont confiées dans l'exécution de la stratégie de la Commission	8.2.1 Moyens engagés par les organisations régionales pour la mise en œuvre et le suivi des programmes régionaux
	8.2.2 Appuis de la Commission au développement des capacités des organisations régionales
	8.2.3 Instruments utilisés par les organisations régionales pour le suivi des programmes en termes d'outputs et d'outcomes
8.3 Les modalités de mise en œuvre, en particulier les procédures administratives, sont appropriées à une mise en œuvre efficiente des programmes	8.3.1 Gamme des modalités utilisées pour la mise en œuvre des programmes régionaux (et évolutions entre 8 ^{ème} et 9 ^{ème} FED)
	8.3.2 Appréciation des acteurs (Commission et organisations régionales) sur les modalités de mise en œuvre des programmes régionaux
Stratégie d'analyse	

L'analyse effectuée est de type « stratégie descriptive à cas multiples ». La recherche établit l'existence des objets et comparera ceux-ci aux barèmes établis.

Sources de données et instruments nécessaires

Cette recherche implique une étude documentaire et des entrevues avec les gestionnaires de la CE. Entrevues avec des haut-fonctionnaires de la région de l'Afrique de l'Ouest. À cette fin, l'équipe développe une fiche d'entrevue et une liste de dossiers-type à examiner.

ANNEXE 9 : ANALYSE QUANTITATIVE DE LA COOPERATION AU DEVELOPPEMENT REGIONAL DE L'AFRIQUE OCCIDENTALE

1 APPROCHE QUANTITATIVE DES INTERVENTIONS

Dans l'objet de présenter un contexte d'analyse plus complet et détaillé du contenu du chapitre 2 du rapport principal de synthèse (volume 1) qui resume l'aide donnée a la region sur dix ans, ici on analyse l'aide de la Commission Européenne et des autres bailleurs de fonds dans la région sur la période concernée de **1996-2006** d'un point de vue quantitatif. Ceci nous permet de dresser un bilan sur l'information disponible à l'équipe au début de l'évaluation (fin 2006), non sans avoir eu des difficultés de collecte, tant statistiques que bibliographiques.

Cette annexe présente tout d'abord **l'aide de la CE à la région d'Afrique occidentale** à travers les stratégies régionales (PIR) financées par le FED. Ensuite, pour une comparaison avec la totalité de l'aide régionale, nous regarderons l'aide bilatérale du FED (PIN) aux pays membres de la région pour ensuite regarder l'aide d'autres programmes destinés, en partie ou en totalité à la région tant pour les fonds FED que pour les autres lignes budgétaires de la CE. Puis, nous regarderons **l'aide multilatérale et bilatérale des autres bailleurs de fonds** sur la même période au niveau régional uniquement.

Les **difficultés à dresser un inventaire** complet sont nombreuses, notamment dues à un manque d'harmonisation et de mise à jour des informations au sein de la Commission ainsi qu'entre les agences de coopération, sans oublier les banques de développement internationales et régionales. Il est utile d'attirer l'attention sur quelques-unes des ces nombreuses difficultés, similaires à d'autres évaluations régionales, afin d'en tenir en compte dans la lecture des résultats présentés dans les différents tableaux qui se trouvent tout au long de ce rapport:

1. Au sein de la CE, les références doivent être croisées entre *CRIS* d'une part et *OLAS* d'autre part. Un exemple est que *CRIS* a des montants nuls pour certains projets alors qu'*OLAS* montre bien qu'ils ont été décidés, contractés et payés.
2. *CRIS* n'a pas dans sa liste de choix géographiques la région d'Afrique occidentale « ROC » qui correspond a la programmation régionale qui est l'objet de cette évaluation, alors qu'elle donne cette option pour d'autres régions (Afrique centrale = RCE ; Caraïbes = RCA ; etc.). Il a fallu donc filtrer l'information des interventions régionales parmi toutes les autres options concernant les 16 pays de cette région.
3. *CRIS* n'a pas d'information ROM à jour ce qui rend tres difficile d'avoir un accès effectif au monitoring reports les plus récents réalisés sur les projets régionaux.
4. Compte tenu des délais de mise en œuvre, il faut toujours distinguer dans l'enchaînement des différentes générations de FED les fonds initiaux de chaque FED de ceux du FED antérieur (repris en termes de reliquats). Ces transferts peuvent être importants et ne sont pas indiqués comme tels dans *CRIS*, créant un écart entre fonds engagés dans les stratégies et ceux décidés ou prévus sous le sigle d'un FED déterminé.

5. Dans CRIS et pour la liste de projets décidés, il existe des financements appelés « facilités » qui ne donnent pas de détails sur les actions mises en œuvre, ni sur leur date d'exécution ou sur le bénéficiaire direct⁴⁹.
6. Il y a des projets qui sont cofinancés par différents programmes à la fois tant régionaux, nationaux que dans les « autres programmes CE ». Il faut donc faire la distinction entre les montants provenant de chaque source de financement pour un seul projet.
7. Il existe encore à ce jour beaucoup de différences entre les bases de données de la CE et celles des sources externes, notamment entre les bases de données CRIS de la CE et celle du CAD de l'OCDE. Les deux principales difficultés rencontrées ont été la différence entre les classifications des secteurs d'aide respective, et la différence entre les classifications des régions ou pays bénéficiaires de l'aide. Dans CRIS, la région d'Afrique occidentale peut être détachée des interventions bilatérales mais, par contre, l'OCDE ne reprend que la liste des pays appartenant à la région. Pourtant, l'OCDE reprend de manière agrégée dans ses listes certaines régions qui s'inscrivent dans des processus d'intégration régionale, notamment la Communauté d'Afrique Orientale. Pour connaître les interventions des autres bailleurs de fond, l'équipe a donc dû croiser de nombreuses sources, principalement des informations venant de la région elle-même (documents de travail en cours de la CEDEAO principalement).
8. Il est important de rappeler la difficulté de distinguer où va exactement l'appui budgétaire, de sorte que des sous-secteurs, tels que santé ou éducation, peuvent se voir sous-estimés dû à une classification peu claire ou incomplète des bases de données (les classifications DAC de l'OECD et CRIS de la CE toutes deux considèrent une modalité – « appui budgétaire » - comme un secteur).
9. Il est difficile de comparer les montants de l'aide au niveau national provenant de la CE et ceux des autres bailleurs de fond car les bases de données ne sont pas homogènes. Les montants CRIS ne sont pas les mêmes que ceux identifiés sur le site de OCDE pour la CE.
10. Au final, il est toujours très difficile de déterminer la part des fonds *Tous ACP (FED) et Tous Pays (Non FED)* qui sont destinés à une région soit en entier ou en partie.

Tout en tenant compte de ces difficultés, nous avons organisé toutes les données de la façon suivante (voir inventaire des interventions détaillé en Annexe 11 – Volume 3).

1. Nous basons l'analyse de la période concernée (1996-2006) sur la liste de projets disponibles sur CRIS en date du 13 novembre 2006 ainsi que sur les PIR engagés sur le 9ème FED en cours d'élaboration et dont nous avons réussi à collecter les informations de base mises à jour jusqu'au 1^{er} février 2007. Pour les autres sources de financement FED et les autres lignes budgétaires, seul le CRIS est considéré à une date antérieure, c'est-à-dire novembre 2006.
2. Nous distinguons clairement les **montants alloués dans les stratégies**, c'est-à-dire les **montants indicatifs des PIR**, de **ceux engagés** – totaux des montants décidés ou en cours de décision – effectivement **mis en œuvre**.
3. Compte tenu de l'objet d'évaluation, l'équipe d'évaluation propose une classification des secteurs plus succincte que celle des bases de données

⁴⁹ Le projet "facilite" : *FED/8-ACP TPS-110: Capacity Building in support of preparation of economic partnership Agreements*, de 20 Millions d'€ est pour tous les pays ACP. CRIS ne permet pas de connaître les montants pour l'Afrique occidentale proprement dit.

disponibles. Les secteurs de concentration et sous-secteurs de référence dans toute l'analyse qui suit sont ceux par rapport aux stratégies régionales.

$$\begin{array}{c}
 \text{MONTANTS ALLOUÉS} \\
 \text{(Programmes indicatifs)} \\
 = \\
 \text{ENGAGEMENTS DÉCIDÉS} \\
 \text{(Convention de financement signés)} \\
 + \\
 \text{ENGAGEMENTS PRÉVUS} \\
 \text{(En phase de formulation)}
 \end{array}$$

CLASSIFICATION SECTORIELLE

SECTEURS DE L'EVALUATION	
Secteurs	Sous-secteurs
Intégration économique régionale et appui au commerce	Intégration régionale
	Développement Economique et Commercial
	Préparation et suivi des programmes PIR
Transports, Energie et autres Infrastructures	Politique des Transports et Infrastructures non routières
	Transport Routier
	Energie
Hors Concentration	Gouvernance
	Education
	Santé
	Culture
	Agriculture et élevage
	Environnement
	Non Spécifiques - Facilités

2 ENGAGEMENTS DE LA CE DANS LA REGION

2.1 LES STRATEGIES REGIONALES POUR L'AFRIQUE OCCIDENTALE (PIR)

Dans le cas des actions au niveau régional, et afin d'avoir une appréciation globale des interventions sous les programmes PIR, nous regarderons tous les montants **engagés** sur toute la période, qu'ils soient déjà décidés, et donc mis en œuvre, ou encore à décider, c'est-à-dire encore en phase de formulation. Nous avons alors la somme de l'ensemble des **montants décidés** – déjà effectivement financés et mis en œuvre – auxquels sont ajoutés les **montants prévus** – projets ou programmes qui sont en cours d'élaboration et d'approbation. Dans le cas autre que PIR, (donc PIN, tous ACP et autres Programmes CE alloués à la région d'Afrique occidentale), seuls les montants CRIS déjà décidés sont disponibles⁵⁰. En résumé, cela peut s'exprimer comme suit : (cf. cadre ci-dessous)

TABLEAU 4. MONTANTS FED RÉGIONAUX (PIR) ENGAGÉS, PAR SECTEUR DE CONCENTRATION ET SOUS-SECTEUR ET PAR FED, EN € ET POURCENTAGES, 1996-2006

Secteurs de Concentration	Sous-secteurs	6emeFED	7emeFED	8emeFED	9emeFED	TOTAL	%
Intégration économique régionale et appui au commerce	Intégration régionale	0	12.283.985	60.238.301	114.000.000	186.522.286	30%
	Développement Economique et Commercial	142.008	2.554.137	34.414.504	0	37.110.649	6%
	Préparation et suivi des programmes PIR	236.496	758.450	657.621	6.000.000	7.652.567	1%
	Subtotal	378.503	15.596.573	95.310.425	120.000.000	231.285.501	37%
Transports, Energie et autres Infrastructures	Politique des Transports et Transports non routiers	0	0	80.000	85.000.000	85.080.000	14%
	Transport Routier	1.613.411	28.695.145	70.524.000	4.000.000	104.832.555	17%
	Energie	9.105.612	10.582.185	61.605.000	500.000	81.792.797	13%
	Subtotal	10.719.022	39.277.330	132.209.000	89.500.000	271.705.352	43%
Hors Concentration	Gouvernance	0	3.035.950	6.146.450	10.000.000	19.182.400	3%
	Education	0	1.765.651	0	0	1.765.651	0%
	Santé	0	0	100.000	15.000.000	15.100.000	2,4%
	Culture	668.671	3.183.876	1.258.032	4.052.890	9.163.469	1,5%
	Agriculture et élevage	238.980	4.344.016	32.402.580	8.450.000	45.435.577	7%
	Environnement	533.095	11.281.045	8.500.000	7.000.000	27.314.140	4%
	Non Spécifiques (Facilité II)	0	0	0	4.000.000	4.000.000	0,6%
Subtotal	1.440.746	23.610.537	48.407.062	48.502.890	121.961.236	20%	
TOTAL		12.538.272	78.484.440	275.926.488	258.002.890	624.952.090	100%

Source: EuropeAid - CRIS

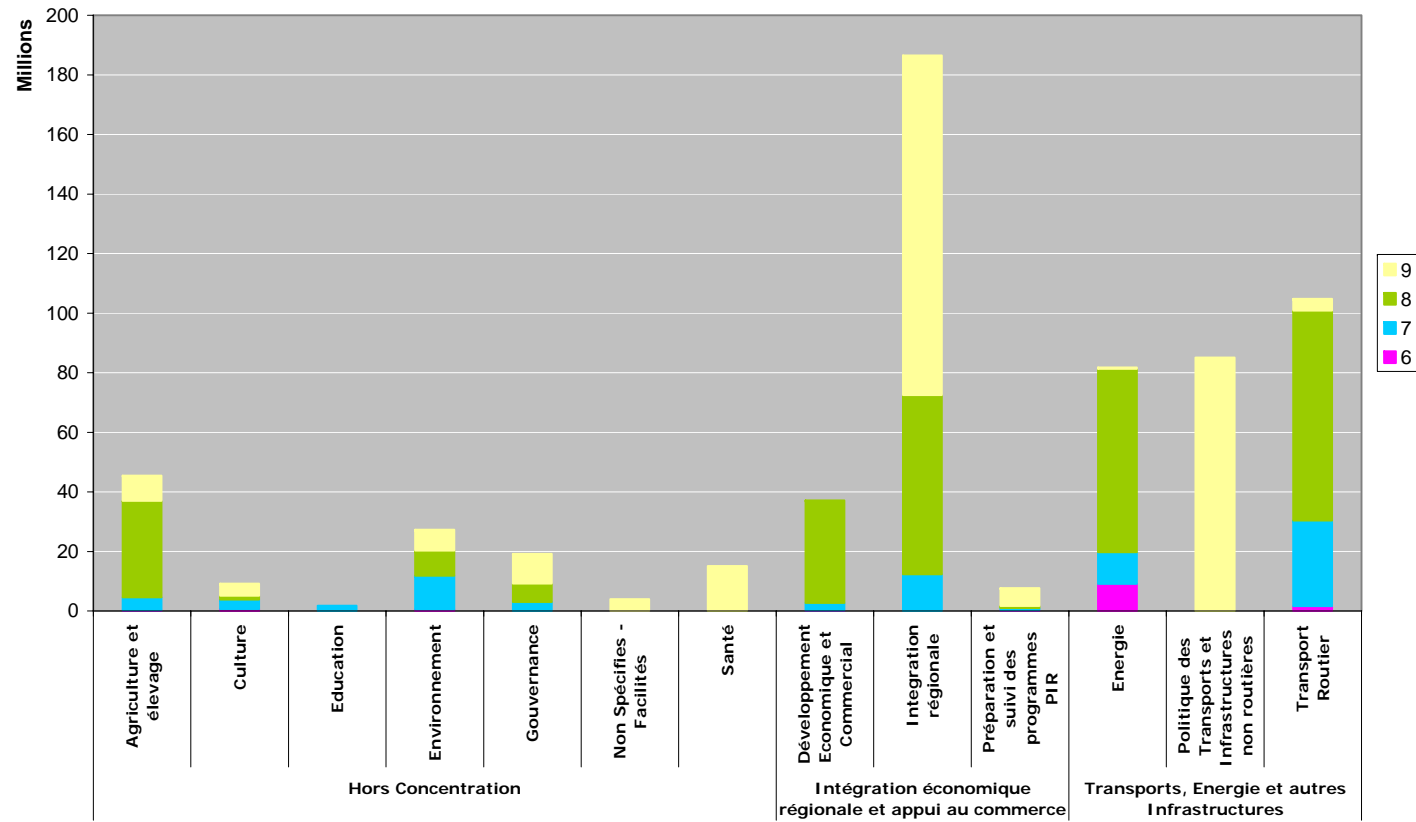
De cette première **vue d'ensemble**, on note une constante augmentation des montants engagés dans la région au long de la période, avec un poids et une diversification des actions nettement supérieurs pour les 8ème et 9ème FED. En effet, ces 2 derniers représentent 85,5% des montants et ont 11 sous-secteurs d'activité, dont un reste flexible dû à son caractère de facilité de court terme.

⁵⁰ Ceci n'altère pas notre analyse comparative sur la mise en œuvre 8eme et 9eme FED entre PIR, PIN et autres FED (Tous ACP).

Les chiffres montrent à nouveau comment la CE a entrepris et consolidé son action dans la région dans un secteur qui est celui du **transport**. Les énormes besoins d'investissement dans le cas des routes expliquent sûrement en partie comment la stratégie régionale en son début y consommait pratiquement toutes les ressources disponibles. Le contexte semble aussi indiquer que la pratique d'une approche par projets phares a attiré l'attention sur d'autres dimensions régionales, qui dans un souci de durabilité et d'un plus grand impact des actions, implique de plus en plus le niveau institutionnel, plus présent dans la nouvelle stratégie régionale.

Le tableau au-dessus et le graphique ci-dessous montrent clairement qu'il y a eu, au cours des dix années sous revue, c'est-à-dire sur toute la période observée, deux **secteurs importants** de l'aide de la CE au niveau régional qui représentent trois quarts des ces interventions: 37% de toute l'aide est allée au secteur de concentration d'intégration régionale et appui au commerce tandis que le secteur transport, énergie et infrastructures a reçu 43% du total. Parmi ceux-ci, les **sous-secteurs de forte concentration** sont: i) intégration régionale avec une forte augmentation de FED en FED passant de 12 à 114 millions, atteignant un total de 30% et ii) celui du transport qui, en additionnant les montants prévus pour la politique sectorielle, les routes et « autres transports non routiers » monte jusqu'à 31% du total en dix ans ; iii) le secteur de l'énergie avec un montant non négligeable de 13% des totaux des engagements pour la région, mais qui est tombé drastiquement dans le dernier FED après une progression assez significative.

GRAPHIQUE 5. MONTANTS FED RÉGIONAUX (PIR) ENGAGÉS, PAR SECTEUR DE CONCENTRATION, SOUS-SECTEUR ET PAR FED, EN €, 1996-2006



Source: EuropeAid - CRIS

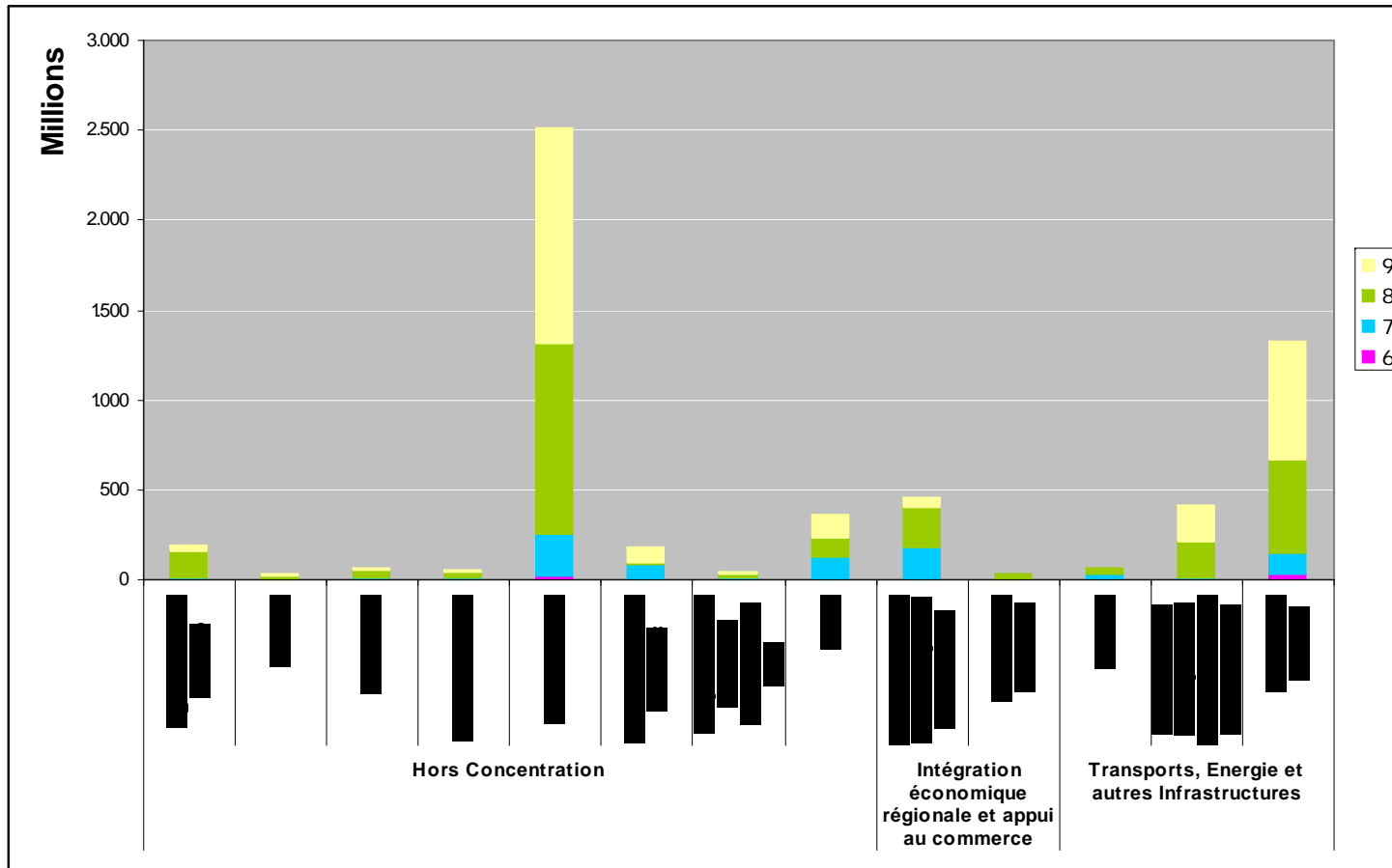
Dans le **secteur de non-concentration**, on remarque **trois types d'intervention** sur cette période : a) celles discontinues comme c'est le cas pour le sous-secteur éducation pour lequel nous assumons qu'il y a peu de liens avec la stratégie régionale et qui répond plutôt à des négociations ad hoc ; b) celles plus ou moins constantes comme c'est le cas des sous-secteurs « culture », « agriculture et élevage » et encore « environnement » pour lesquels, dans de nombreux cas, la problématique concerne plusieurs pays membres ou toute la région en même temps ; c) les activités en pleine expansion devenant à leur tour potentiellement des secteurs de concentration de la stratégie, dans ce cas-ci, la composante « gouvernance ».

Le PIR du 9ème FED étant initialement de 235 millions, le montant total ici observé de près de 252 millions correspond à la somme du montant initial indiqué plus les **reliquats des FED précédents**, le 8ème FED en l'occurrence, et dont la mise en œuvre se fait sous couvert du 9ème FED. Ceci implique que lorsque nous devons comparer des montants indicatifs d'une stratégie dans chaque secteur de concentration avec ceux effectivement atteints ou engagés dans chaque secteur d'intervention, il faut tenir compte des temps des mises en exécution qui se superposent quelquefois entre les différentes stratégies, en déduisant les reliquats des anciens FED.

2.2 LES STRATEGIES NATIONALES POUR L'AFRIQUE OCCIDENTALE (PIN)

Le montant total engagé au niveau national auprès des 16 pays membres de la région d'Afrique occidentale s'élevé à près de 5 800 millions d'euros faisant des stratégies nationales qu'elles restent de loin l'instrument privilégié d'aide à la région. Cette coopération bilatérale est beaucoup **plus diversifiée** que la coopération régionale, mais en les considérant dans leur forme regroupée ici, nous déduisons qu'il y a **plus de points communs avec les stratégies régionales que le contraire**. Les sous-secteurs avec un appui important des PIN sont similaires mais différents, en montants et en bénéficiaires, sauf dans le cas du transport traitant avec les mêmes bénéficiaires et qui jusqu'à 8ème FED cofinçait avec l'enveloppe régionale (PIR) les mêmes projets.

GRAPHIQUE 6. MONTANTS FED NATIONAUX (PIN) ENGAGÉS, PAR SECTEUR DE CONCENTRATION, SOUS-SECTEUR ET PAR FED, EN €, 1996-2006



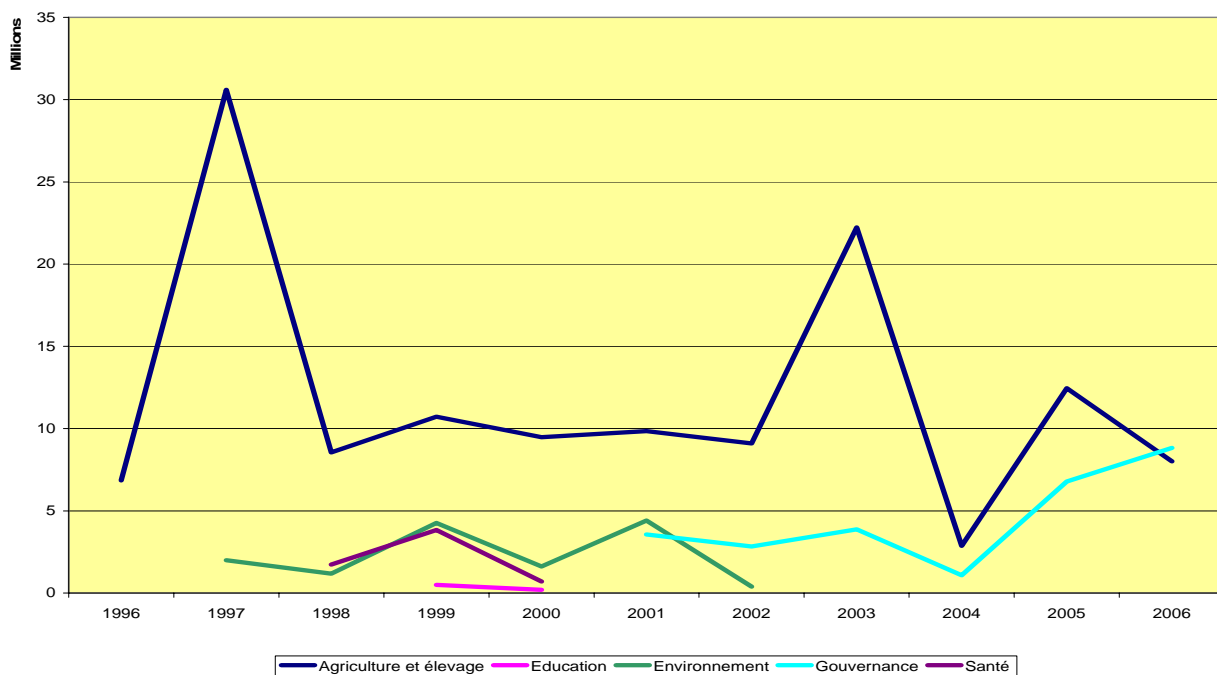
Source: EuropeAid - CRIS

Dans tous les sous-secteurs de concentration, on observe une continuité et quelques fois même une augmentation des efforts du point de vue des montants totaux. C'est le cas notamment pour tous les sous-secteurs du secteur transport, et autres infrastructures ainsi que le sous-secteur gouvernance. Les montants impressionnants de ce dernier se doivent en grande partie par l'appui macroéconomique important prêté à ces pays, y compris la réduction de la dette et le croissant appui budgétaire mis en place.

De cette analyse se dégage un effort de **complémentarité apparente au niveau de la programmation** entre les deux niveaux de stratégies, celle nationale et celle régionale, qui fait le lien, d'une part, entre la gouvernance économique et politique aux deux niveaux, et, d'autre part, entre politique et investissements en transport (routier notamment) tant au plan national que régional.

2.3 AUTRES FINANCEMENTS DE LA CE EN AFRIQUE OCCIDENTALE

GRAPHIQUE 7. MONTANTS ENGAGÉS PAR LES LIGNES BUDGÉTAIRES NON FED DANS LA RÉGION, PAR SOUS-SECTEUR, EN €, 1996-2006



Source: EuropeAid - CRIS

Les montants ci-dessus frappent par leur **similitude** tant en domaines d'intervention qu'en montants **avec les activités/engagements hors-concentration** des stratégies régionales. Ces programmes sont alors vraisemblablement complémentaires, dans les 5 sous-secteurs aux interventions contenues et développées par la stratégie. ON comprend que ces programmes font le pont entre une stratégie régionale et une autre, entre celle du 8ème et celle du 9ème FED. Dans cette optique, de nombreux appuis de cette programmation touchent le domaine de la **sécurité alimentaire**. On peut presque citer ces interventions comme des **avenants** aux secteurs hors-concentration de la stratégie régionale. Une vérification des mécanismes de coordination et de décision la CE nous permet de mettre en question cette volonté explicite car les liens entre programmes différents semblent peu clairs et peu documentés tant au siège que sur le terrain. Cela nous fait penser à certains risques de duplications. La dispersion semble continuer à opérer avec le 10ème FED, quoique avec une volonté de plus grande cohérence, avec les appuis aux APEs qui sont programmés avec différents

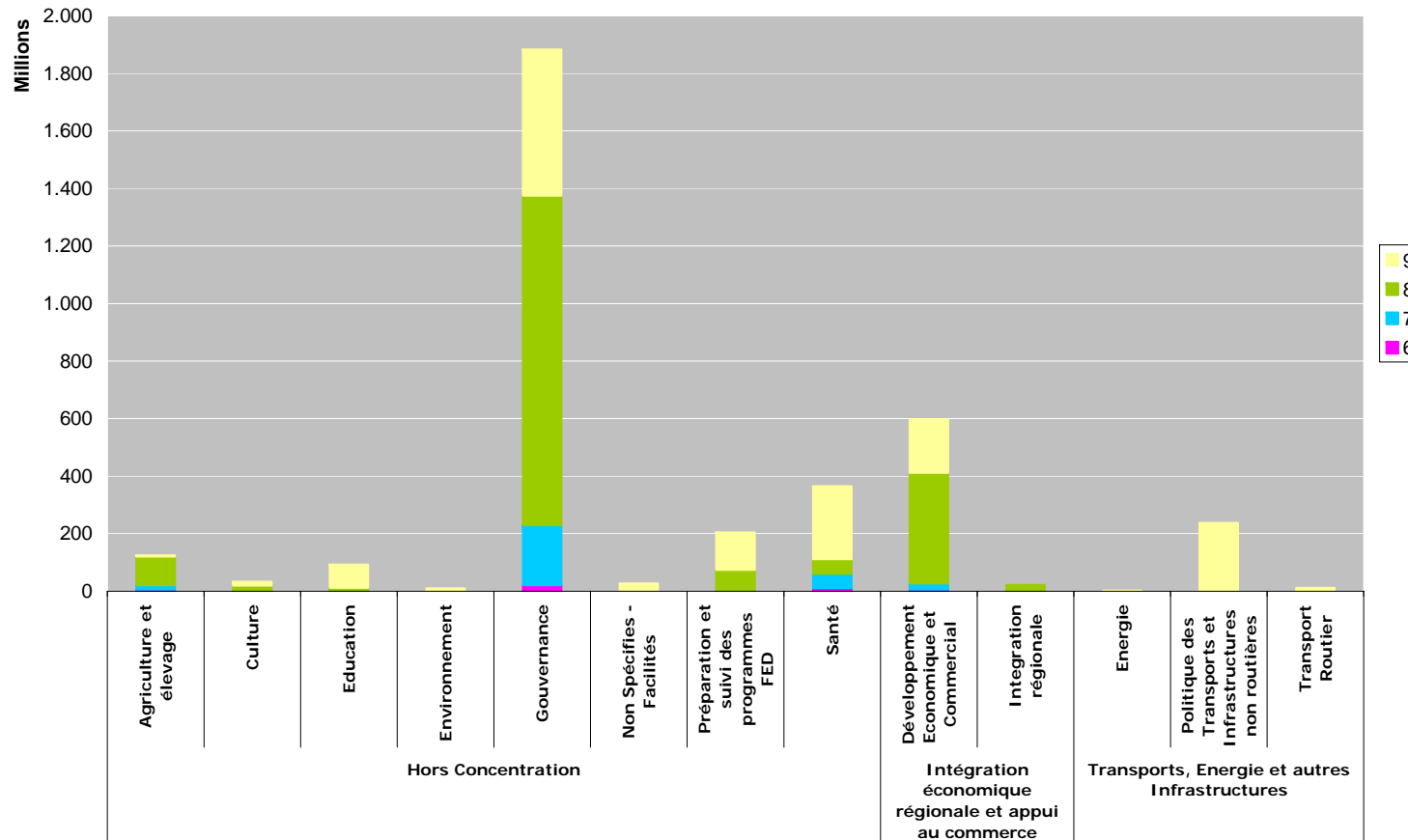
instruments/programmes tant bilatéraux que multilatéraux. Cela il est évident génère des coûts additionnels en coordination et suivi.

2.4 AUTRES FINANCEMENTS DE LA CE AU NIVEAU TOUS ACP ET TOUS PAYS AVEC IMPACT (POTENTIEL) SUR LA REGION

Il est important tout d'abord de remarquer que les montants ci-dessous s'appliquent aux programmes destinés à tous les pays ACP (*FED ou alternativement Tous ACP*) et, dans le cas des lignes budgétaires (*NON FED* qui comprend tant *Tous ACP* que *Tous PAYS*) à tous les pays récipiends d'aide (ACP et autres). Ces montants, nous les considérerons dans nos analyses comme référence générale (et ce seulement dans les domaines dans lesquels il y a plus d'une intervention de la CE), car ces interventions sont **potentiellement complémentaires**, ou le contraire une duplication, **aux interventions régionales**, qui dans ce cas concret, sont celles liées à la région d'Afrique occidentale.

On retrouve aussi par ailleurs **quelques interventions** sous cette programmation qui sont exclusivement ou majoritairement **dédiées à la région d'Afrique occidentale** en tant que tel. On ne sait pas expliquer clairement après les entretiens accordés par les membres de la CE, pourquoi ces montants ont été budgétés sous ces programmes au lieu du programme régional (via le PIR, ou même PIN dans certains cas). De même, il n'est pas facile d'identifier la **coordination de ces décisions avec celles liées aux autres stratégies**, tant nationales que régionales.

GRAPHIQUE 8. AUTRES MONTANTS FED ENGAGÉS, DONT TOUS ACP, PAR SOUS-SECTEUR ET PAR FED, EN €, 1996-2006 (PARTIELLEMENT MIS EN ŒUVRE DANS LA RÉGION)



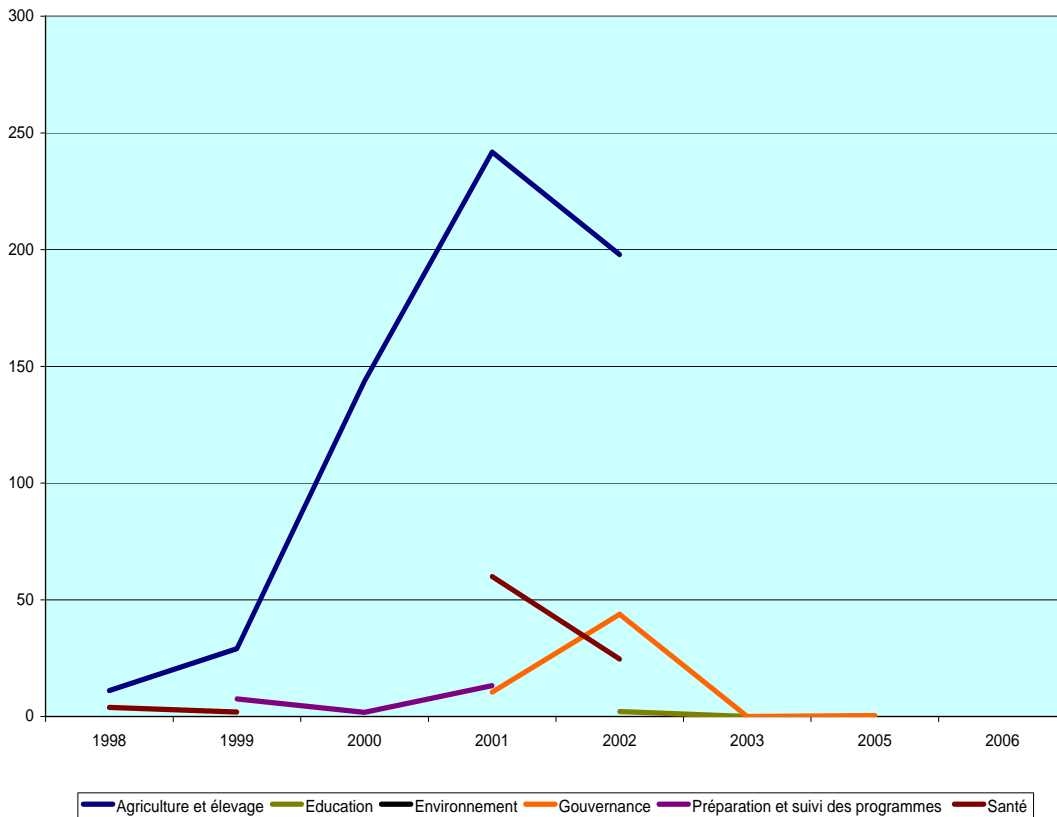
Source: EuropeAid - CRIS

Ces programmes ou fonds sont d'une **gamme assez large**, ayant des interventions allant de moins de 100 milles euros jusqu'à plusieurs dizaines de Millions d'euros⁵¹. Cette programmation permet de participer et de promouvoir des **programmes ou fonds multilatéraux** à cofinancer avec d'autres bailleurs de fonds ou des bailleurs privés des projets hors cycle de programmation de la maison. Il serait intéressant de voir si de tels **financements conjoints** existent au niveau régional en appui à l'intégration régionale, soit la CE plus États Membres ou entre UE et autres bailleurs de fond, internationaux et/ou régionaux. Dans le cas du **9ème FED**, une plus grande diversification des interventions ouvre la porte à des actions complémentaires aux stratégies régionales en ce qui concerne l'aspect du sous-secteur de politiques de transport et infrastructures non routières.

Finalement, pour ce qui est du Non-FED, ces programmes semblent être **plus en ligne avec les stratégies nationales que régionales**. Ces stratégies semblent au moins renforcer les mêmes domaines d'interventions que ceux prévus par les PIN.

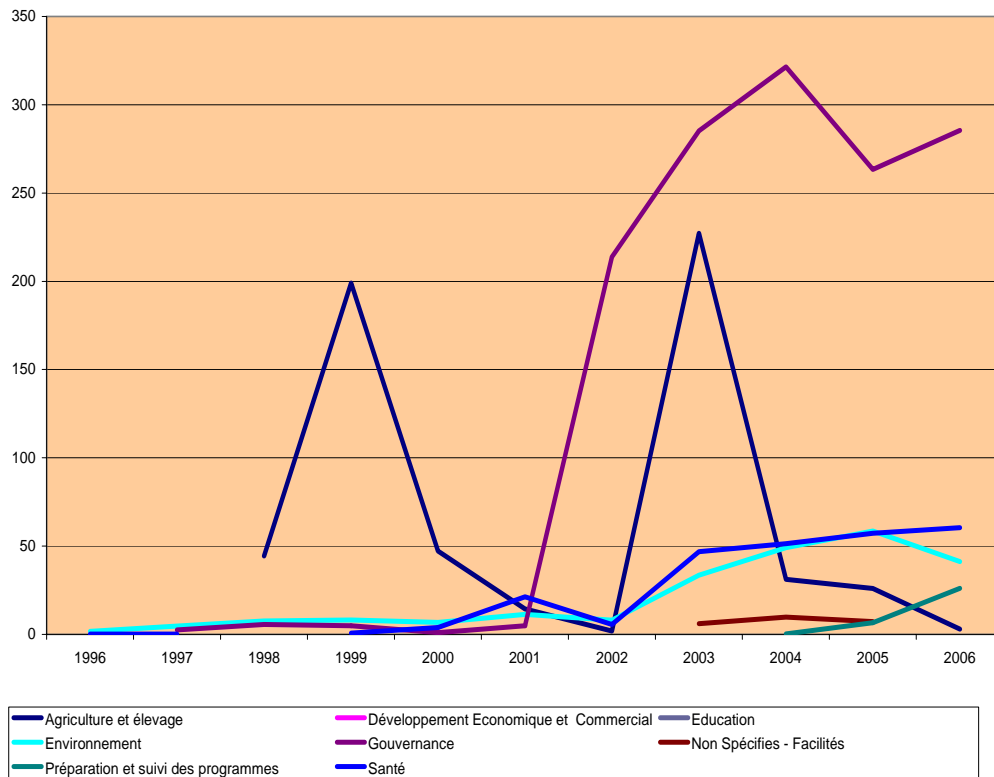
GRAPHIQUE 9. AUTRES MONTANTS ENGAGÉS NON FED, DONT TOUS ACP ET TOUS PAYS, PAR SOUS-SECTEUR, EN €, 1996-2006 (PARTIELLEMENT MIS EN ŒUVRE DANS LA RÉGION)

Non FED - Tous ACP



⁵¹ Pour les plus importants, nous avons notamment ceux du *WATER FACILITY* avec 232 Millions d'euros ou encore la *CONTRIBUTION TO THE GLOBAL FUND TO FIGHT AIDS, TUBERCULOSIS AND MALARIA* de 170 Millions d'euros (FED/9-ACP RPR-17) passant par ProInvest avec 110 Millions d'euros (FED/8-ACP TPS-108) ou encore Trade.COM avec 50 Millions d'euros (FED/9-ACP RPR-7).

Non FED - Tous pays



Source: EuropeAid - CRIS

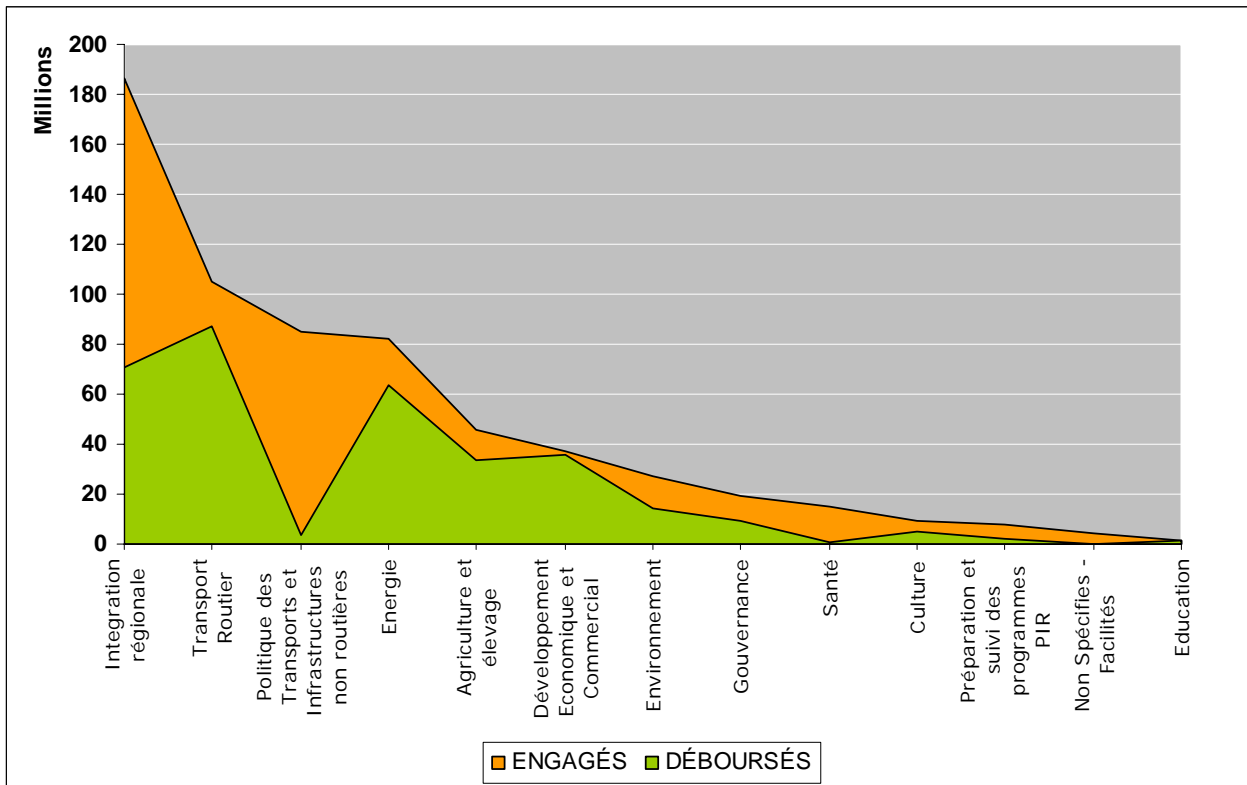
Les diverses **lignes budgétaires des deux graphiques** ci-dessus, qu'on pourrait éventuellement fusionner en un seul graphique, montrent une évolution erratique des engagements dans le cas des programmes *Tous ACP*, presque entièrement dédiés à la **sécurité alimentaire** (compris dans le sous-secteur Agriculture et élevage), et qui disparaissent à partir de 2003 pour laisser la place à ceux appelés maintenant *Tous pays*, qui eux gardent la composante sécurité alimentaire mais connaissent une forte augmentation dans plusieurs autres sous-secteurs, notamment celui de gouvernance et plus modestement, ceux de santé et environnement.

Dans celui de **gouvernance, il y a principalement toute l'aide de la CE indirecte qui passe par des ONGs** et reste donc complémentaire comme instrument aux stratégies et programmation de la maison mais dont la complémentarité d'approche et d'impacts n'est pas garantie (un exemple souvent présenté est celui du financement des ONGs qui bloquent les négociations APE et mettent donc en péril d'autres objectifs d'aide de la CE à la région). Cela dit, le contraire est possible aussi. Des ONGs peuvent aider à débloquer les négociations en faisant pression pour aboutir à des accords régionaux.

Mais la question primordiale concernant ces fonds touche plutôt l'impact de ces types de programmes du point de vue régional. **On peut du moins argumenter qu'à défaut d'une stratégie détaillée de financement par les lignes budgétaires concernant la région d'Afrique occidentale, ces programmes semblent parfois s'adapter aux PIR/PIN et même parfois deviennent carrément des soutiens aux PIR et PIN.**

2.5 ENGAGEMENTS VERSUS MISE EN ŒUVRE DE LA CE DANS LA REGION

GRAPHIQUE 10. MONTANTS FED RÉGIONAUX (PIR) ENGAGÉS VS DÉBOURSÉS, PAR SOUS-SECTEUR, EN €, 1996-2006



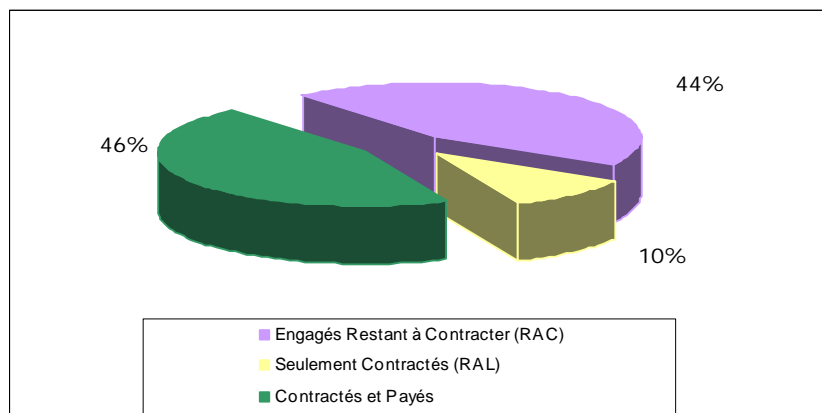
Source: EuropeAid - CRIS

2.6 LE RETARD DANS LA PROGRAMMATION

Le graphique ci-dessus et plus détaillés ci-dessous illustrent bien le retard de la mise en œuvre de la stratégie 9ème⁵² FED au moment de commencer cette évaluation. Alors même que la stratégie régionale du 10ème FED est en cours d'approbation, nous observons que tous sous-secteurs de concentration de la stratégie 2002-2007 n'ont pas encore été réalisés/déboursés, tout au plus maintenant contractés durant l'année 2007. S'agissant d'un retard dans plusieurs secteurs, c'est soit le contexte général qui est difficile (une façon d'analyser cette question serait de comparer le progrès de la CE au niveau régional avec le progrès de la CE au niveau national), ou la gestion de la mise en œuvre de la part de la CE qui pourrait être le souci majeur, chose plus difficile à mesurer dans le cadre de cette évaluation. A remarquer aussi qu'une situation quelque peu similaire se trouve dans les mises en œuvre de stratégies régionales ACP ailleurs dans le cadre du 9ème FED, dû à des contextes bien entendus spécifiques. C'est le cas de l'appui à la région d'Afrique centrale qui vient seulement de démarrer avec difficultés en 2007 le programme phare d'appui institutionnel régional PAIRAC 9ème FED.

⁵² Le montant initial du 9ème FED PIR étant de 235 millions, la différence avec le montant supérieur actuel représente les reliquats des FEDs précédents, près de 15 millions d'euros.

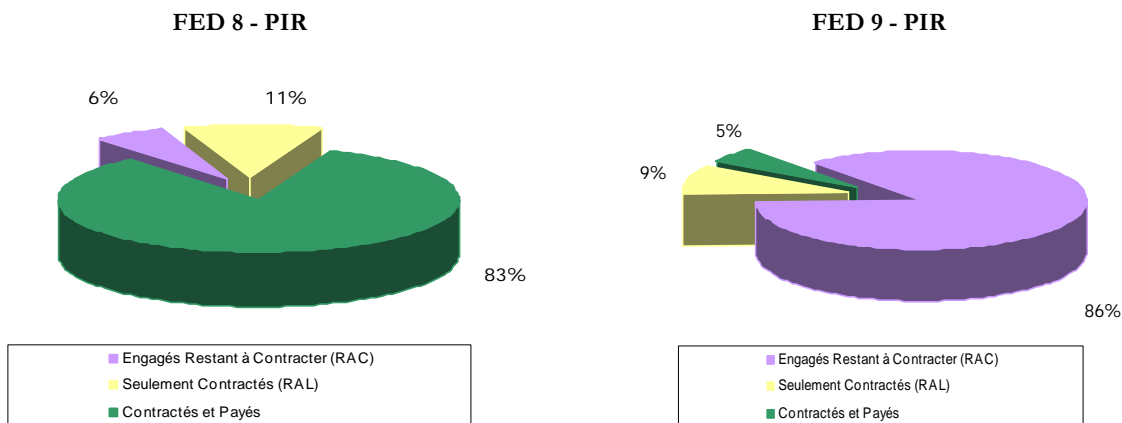
GRAPHIQUE 11. MONTANTS FED RÉGIONAUX (PIR) ENGAGÉS, CONTRACTÉS ET PAYÉS, EN %, 1996-2006



Source: EuropeAid - CRIS

Pour toute la période, on peut dire que sur 4 programmations FED, (le 8ème et 9ème FED étant significativement plus importants que les 6ème et 7ème), **le retard de plus de 50%** (à la date de novembre 2006) sur toute la période observée, au moment où la mise en œuvre du 10ème FED PIR est censé commencer bientôt (en janvier 2008), sera approximativement d'un cycle entier presque. **On programme le nouveau FED alors même que le précédent commence à être réalisé.** Le 9ème FED à peine commencé à déboursier début 2007, avec 9% contracté et 5% payé seulement au début de 2007.

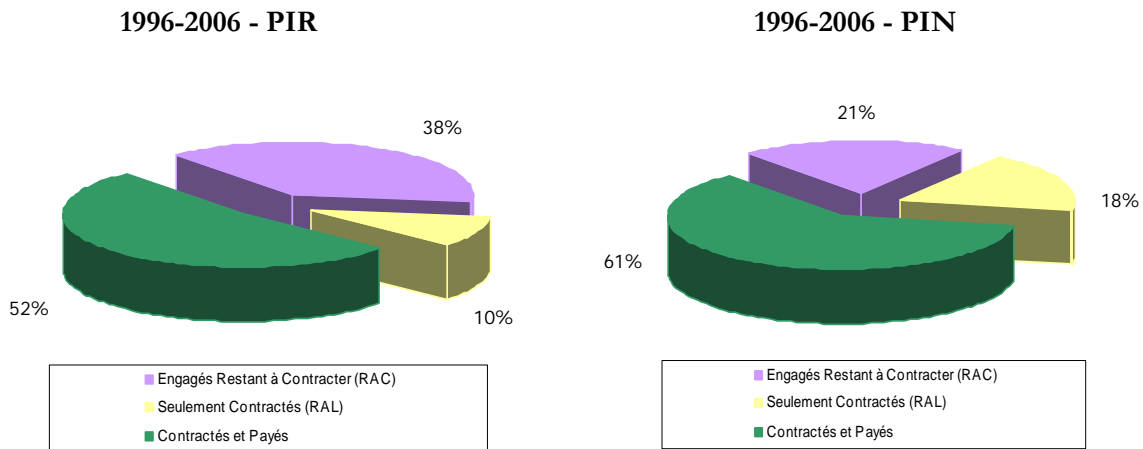
GRAPHIQUE 12. MONTANTS FED REGIONAUX (PIR) ENGAGES, CONTRACTES ET PAYES, EN %, 1996-2006



Source: EuropeAid - CRIS

On pourrait à ce stade conclure que l'instrument principal utilisé pour la stratégie régionale 9ème FED est innovateur parce qu'il est significativement différent à celui des FED précédents (basés sur une approche plutôt projet que programme). Par contre, il est beaucoup plus complexe exigeant plus de temps de préparation. Appelés Accords de Contribution (*Contribution Agreement*), ceux-ci sont une contribution directe à une institution qui aura démontré une capacité de bien gérer les fonds tout en étant imputable pour les résultats. Dans ce cas, ce seront l'UEMOA et le CEDEAO à le démontrer chacun de leur côté.

GRAPHIQUE 13. MONTANTS FED RÉGIONAUX (PIR) ENGAGÉS, CONTRACTÉS ET PAYÉS, EN %, 1996-2006



Source: EuropeAid - CRIS (13-11-06)

Les graphiques ci-dessus nous montrent bien **deux éléments** à tenir en ligne de compte dans la formulation des conclusions relatives aux questions évaluatives sur l'efficacité due aux retards majeurs : **i)** les stratégies tant nationales que régionales accusent un sérieux retard de mise en œuvre, 35% et 48% respectivement, et **ii)** parmi ces retards les stratégies régionales sont largement plus en retard que les nationales (on peut ajouter le fait que les nationales sont plus avancées en termes de contractés). Cela nous amène à connaître **l'impact des retards des unes vis-à-vis des autres**. Dit autrement, est-ce risqué de lier les deux stratégies si l'une a tendance à dévier de l'autre ? Cet écart pourrait expliquer en partie pourquoi la stratégie du 9ème FED régionale, à l'envers de la 8ème, a éliminé des cofinancements avec les PIN. Cette approche saurait en effet résoudre un problème administratif mais aux dépens de l'efficacité de l'aide quant une intervention au niveau national dépend de l'avancement de celle au niveau régional qui prend du retard.

Un autre fait important peut être analysé: les montants PIR engagés versus ceux contractés et payés indiquent que peu de montants, environ 10%, restent seulement contractés, et donc impayés. Cela pourrait être un argument pour conclure que la mise en œuvre se fait sans grandes difficultés techniques ou administratives ; les données indiquant qu'une fois le programme ou le projet décidé et contracté, les interventions se réalisent dans des délais raisonnables (plus ou moins dans le temps prévu). Ceci se vérifié dans les analyses sectorielles des questions évaluatives. Par contre, un montant important, 38%, est encore engagé et non contracté. Ceci veut dire que pratiquement tous les montants du 9ème FED du total pour la période observée, restent encore à être mis en œuvre, indiquant que nous devons évaluer une programmation qui engendre des **écarts réels entre la formulation des stratégies avec les montants indicatifs alloués et le moment du début uniquement de leur réalisation effective**. Le risque de désengagement est important avec la nouvelle règle FED de D+3 qui veut que la contraction doit être faite maximum 3 ans après la décision de financement.

Des paragraphes précédents, on peut dire que la cause des retards dans l'exécution des PIR se trouve surtout dans la préparation/élaboration des interventions et programmes et moins dans la mise en œuvre.

3 ENGAGEMENTS DANS LA REGION PAR BAILLEUR DE FOND

3.1 BANQUE EUROPEENNE D'INVESTISSEMENTS - BEI – FED ET NON FED

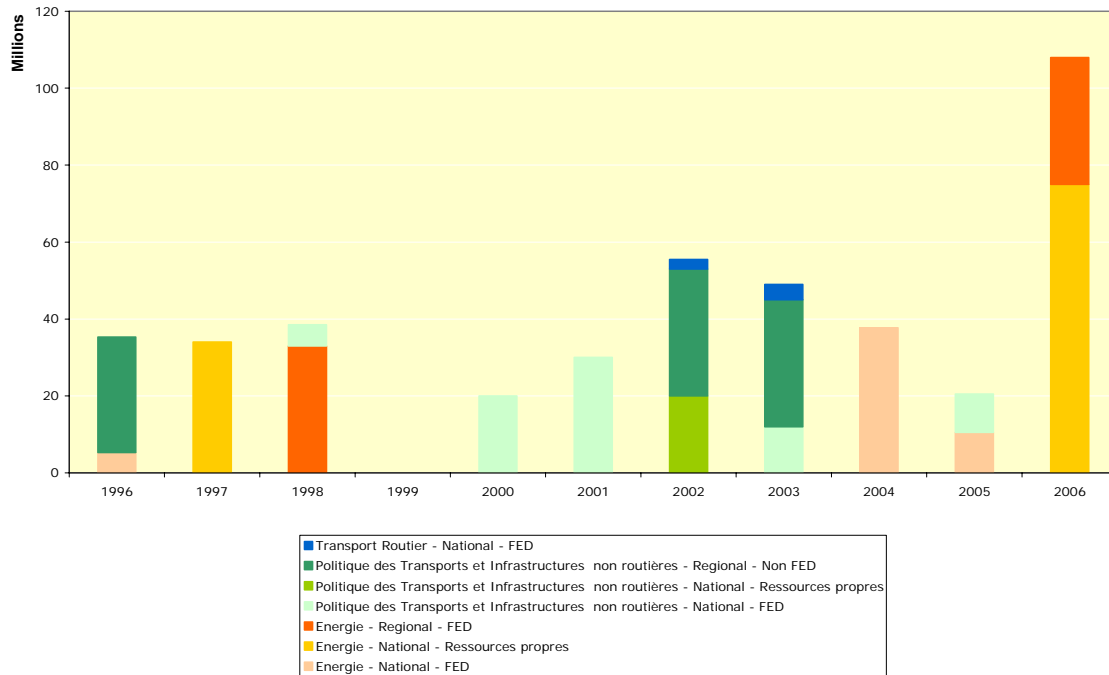
La BEI est un partenaire clé de la CE dans le monde entier, principalement dans les pays en développement, mais tout particulièrement dans les pays ACP du fait que l'Accord de Cotonou, et précédemment l'Accord de Lomé, donne un mandat explicite à la Banque pour investir dans ces pays des montants FED et fonds propres, variant par rapport aux conditions de financement d'un projet. Dans les graphiques suivants, nous additionnons les **deux sources de financement, FED et non FED**, ainsi que les deux niveaux de **prêts national et régional**, afin de connaître l'impact possible de la BEI dans cette région.

La BEI a pour mandat de financer des projets en accordant des aides remboursables, parallèlement aux aides non remboursables que fournit la Commission Européenne. Les emprunteurs de la BEI peuvent appartenir au secteur privé ou au secteur des entreprises publiques commercialisées. Le financement de la Banque ne représente qu'une fraction du financement total requis pour un projet – normalement pas plus de 50% et, en général, moins.

CADRE 1. VENTILATION DES FONDS DESTINÉS À LA RÉGION CE ET BEI

Fond européen de développement		
Commission Européenne	Banque européenne d'investissement	
Subventions pour le développement à long terme (programmes nationaux et régionaux)	Facilite d'investissement – Prêts/fonds propres (participations) / garanties pour des projets d'investissement	Ressources propres de la BEI – Prêts en faveur de projets d'investissement
Aide non remboursable	Aide remboursable	

GRAPHIQUE 14. MONTANTS BEI ENGAGÉS DANS LA RÉGION, PAR SOUS-SECTEUR, EN €, 1996-2006



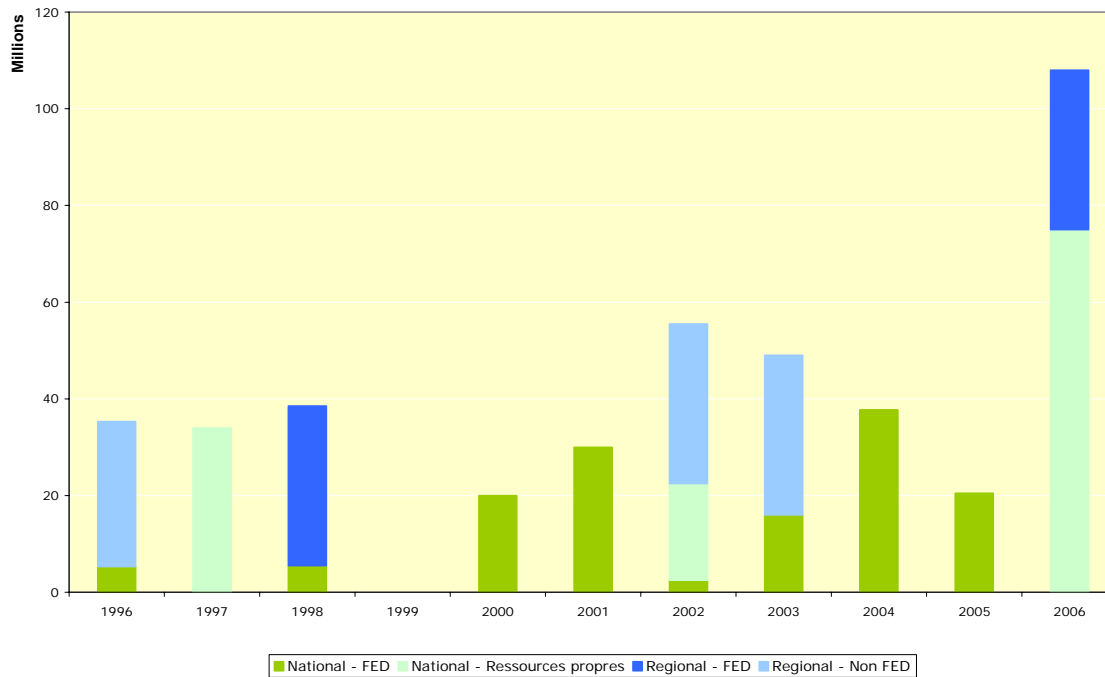
Source: BEI - 2007

L'approche de la Banque étant d'assurer des flux futurs de revenus dans tout investissement qu'elle entreprend, spécialisée dans les infrastructures, les seuls sous-secteurs d'activités dans lesquelles elle opère en Afrique occidentale sont tous liés à un seul secteur des stratégies régionales, objet de cette évaluation : le **secteur transport, énergie et autres infrastructures** (même du point de vue institutionnel de ce secteur), mais à la différence des programmes de coopération de la CE, celle-ci touche **très peu aux projets routiers** et les seules infrastructures routières qu'elle réalise sont des routes urbaines où les flux sont garantis mais restent financés sous le FED. Par contre, la Banque entreprend des **grands projets dans le secteur énergie et autres infrastructures non routières** devenant ainsi a priori tout à fait **complémentaire aux stratégies de la CE** tant nationales (PIN) que régionales (PIR).

Le même graphique montre aussi l'évolution des **sources de financements comparés entre ceux du FED et ceux qui sont des ressources propres de la Banque**. Il est intéressant d'observer qu'il y a un comportement erratique pour les deux sources de financement tout au long de la période. Jusqu'à 2005, la Banque semble avoir opté chaque année pour favoriser une source sur les autres, et il n'est pas clair de définir quels critères ont été utilisés pour choisir, (le critère sectoriel étant maintenant exclu puisque les deux sources de financement sont destinés aux mêmes sous-secteurs).

L'année 2006 a vu la BEI doubler le montant total d'investissements dans cette région, grâce aux sources nouvelles de financement. Si les négociations APE continuent dans la même voie, cette tendance se maintiendra et la CE devra intégrer cette nouvelle réalité dans sa programmation et ses stratégies. Il existe par ailleurs d'autres initiatives qui pourraient consolider ces montants dans la région, notamment à travers les mécanismes de cofinancement comme, par exemple, avec le Programme du NEPAD, discuté plus loin dans ce rapport.

GRAPHIQUE 15. MONTANTS BEI ENGAGÉS DANS LA RÉGION, PROJETS NATIONAUX VERSUS RÉGIONAUX, PAR SOURCE, EN €, 1996-2006



Source: BEI - 2007

Les deux derniers graphiques contiennent essentiellement la même information sur la BEI mais le dernier est divisé par zones géographiques. On note de ce diagramme que les investissements les plus stables sont ceux au **niveau national** avec généralement des fonds provenant du FED et, tous les quatre ans, des investissements avec des ressources propres. Par contre, les interventions au **niveau régional** de la BEI semblent être sporadiques mais stables à un niveau de 30 millions d'euros. Ces derniers sont financés soit par le FED avec des ressources propres et la documentation disponible ne permet pas d'identifier les critères utilisés pour combiner les deux. Finalement, **l'année 2006, tout à fait exceptionnelle**, semble opter pour un financement global plus important avec des ressources propres au niveau national et un financement FED dédié exclusivement à des projets régionaux. De nouveau, le document ne fournit pas de clarification sur ce phénomène et il n'est pas évident d'y retrouver une nouvelle stratégie de la BEI.

Si un accroissement des interventions de la BEI dans la région se confirme, cela impliquera une meilleure et plus claire délimitation de ses interventions dans les secteurs d'infrastructures où la CE stratégiquement a toujours employé au moins 35% du PIR, transport routier.

3.2 AUTRES INTERVENTIONS REGIONALES (Y COMPRIS PROGRAMMES CONJOINTS)

53

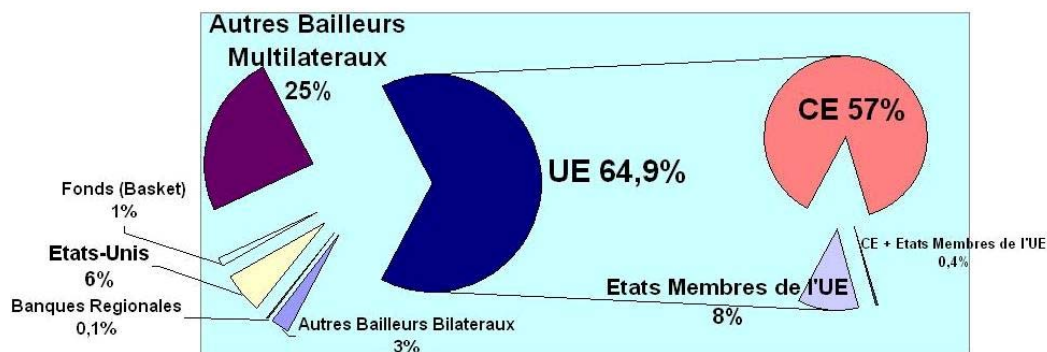
La **CE**, la **BEI** de même que le **Secrétariat ACP** sont les acteurs typiquement considérés comme les organisations mandatées par l'Accord de Cotonou vis-à-vis des tous les pays ACP pour programmer et mettre en œuvre tous les Fonds du FED.

⁵³ La source des données n'étant plus CRIS mais la CEDEAO et fait à une date ultérieure, il se peut qu'il y ait quelques différences dans les montants totaux concernant la CE comparée à ceux vus en début de ce chapitre.

Cependant, les **Etats Membres de l'Union Européenne**, cosignataires de cet Accord, et bientôt aussi cosignataires des accords APE, aident aussi avec des fonds additionnels que ceux qu'ils ont déjà compromis et engagés dans le cadre du FED (Cotonou). L'expérience démontre qu'ils entreprennent un dialogue direct et utilisent leur propre programmation et mise en œuvre (ou le font de manière conjointe), avec les pays partenaires ou même des bailleurs de fonds autres que ceux de l'UE.

De même, il y a des programmes de financement **bilatéraux et multilatéraux autres que ceux provenant de l'UE** destinés exclusivement à la région. Dans l'analyse suivante, nous étudions la composition et les objets de ces fonds.

GRAPHIQUE 16. MONTANTS TOTAUX ENGAGÉS AU NIVEAU RÉGIONAL PAR BAILLEUR DE FOND, EN %, 1996-2006



Source: CEDEAO - 2007

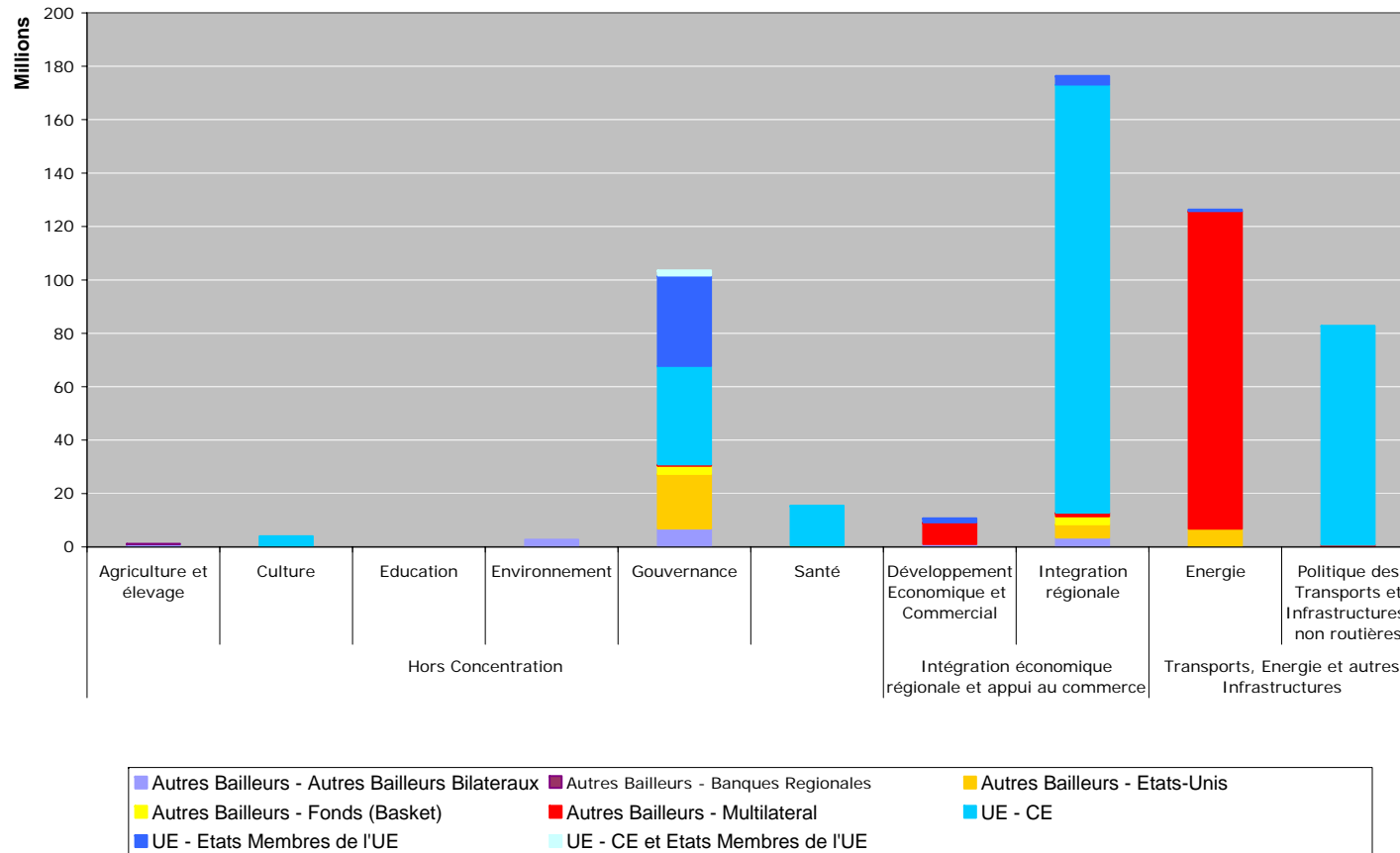
Le graphique ci-dessous donne un aperçu assez direct du **leadership de l'Union Européenne** dans l'aide au niveau régional avec presque deux tiers de l'aide régionale engagés et il est clairement défini que **la CE est le principal opérateur au sein de l'UE** grâce notamment au FED et, dans une moindre mesure, à d'autres lignes budgétaires d'aide au développement. Le tiers restant non-UE est principalement, 25% des bailleurs de fond multilatéraux, principalement la Banque Mondiale et Nations Unies. Parmi les autres acteurs bilatéraux non-UE, seul les Etats-Unis a un montant significatif d'intervention. La CE néanmoins joue son rôle avec difficultés de **leadership dans la coordination** des bailleurs de fond **et dialogue** avec les bénéficiaires et les résultats de celui-ci.

Relativement plus timides, les **banques de développement régionales** ne semblent pas disposées à prendre une place très importante (en termes de montants investis) et semblent alors ne pas vouloir participer très activement au processus d'intégration régionale, sauf si les APE a venir en décidant autrement en leur donnant un nouveau mandat. Cela soulève une certaine préoccupation face à la dépendance à long terme de la région aux fonds externes. Il est intéressant de noter qu'aucune intervention de la CE ne semble adresser cette question directement. La question de dépendance d'une région par rapport à un bailleur de fond « non régional » est devenue très sensible au moment d'entamer des négociations commerciales en cours (APE) qui se font avec son principal bailleur de fond. Cette question reste clé du point de vue des stratégies de développement mais n'est pas propre à cette région et n'est pas traitée directement par cette évaluation. La question qui doit être posée à ce moment-là sera à voir s'il y a un

effet de substitution qui joue ou si la banque régionale reste faible en capacités par rapport a ces objectifs/besoins régionaux.

Un autre fait intéressant est que **peu de programmes conjoints existent entre la CE et les Etats Membres** alors que plusieurs Etats Membres participent à des programmes conjoints, allant jusqu'à inclure leur participation avec des bailleurs de fonds non membres de l'UE.

GRAPHIQUE 17. MONTANTS TOTAUX ENGAGÉS AU NIVEAU RÉGIONAL PAR BAILLEUR DE FOND, PAR SECTEUR ET SOUS-SECTEUR, EN €, 1996-2006



Source: CEDEAO - 2007

Du **point de vue sectoriel**, les chiffres ici présents nous démontrent ce qui a déjà été décrit auparavant sur la BEI : la grande majorité de l'aide provenant de **banques de développement et des programmes des Nations Unies** se concentre dans des activités productives ou d'infrastructures promettant des revenus futurs (sans, évidemment parler des programmes « militarisés » de gestion de conflits des NU). Cette logique signifie qu'il serait très utile de vérifier la performance de la **coordination et complémentarité ou encore la cohérence** de ces interventions et de celles de la CE, des agences de développement internationales qui partagent le même « espace » ou « marché », et des banques de développement. Un exemple est celui de l'appui à la gouvernance régionale, en particulier **l'appui institutionnel de tous les pays Etats-membres de l'UE comparé à celui de la CE**.

4 META-CONCLUSIONS DE L'ANALYSE QUANTITATIVE

A travers les différentes sections de ce chapitre, nous avons dressé le contexte général et sectoriel des interventions tant de la CE que de tiers dans la région d'Afrique occidentale tout au long de la période observée : 1996-2006, avec les montants suivants:

TABLEAU 5. ENGAGEMENTS TOTAUX DANS LA RÉGION AFRIQUE OCCIDENTALE, EN €, 1996-2006

FINANCEMENT	ENGAGEMENTS
Commission Européenne – CE <i>(à la région et pays de la région exclusivement)</i>	
FED PIR	624 952 090
FED PIN	5 731 712 410
LIGNES BUDGETAIRES CE	179 082 161
sous total CE	6 535 746 661
% PIR	9,56%
Autres bailleurs de fond <i>(aide au niveau régional exclusivement)</i>	
Etats Membres & CE (programmes communs)	2 000 000
Etats Membres (sans CE)	39 428 224
BEI	425 550 000
AUTRES Bailleurs de fonds (non UE)	183 727 194
sous total non CE	650 705 418
TOTAUX	4 891 783 797
<i>Source: EuropeAid - CRIS (13-11-06) & BEI & CEDEAO</i>	

Nous pouvons donc observer la hiérarchie de la CE (et en général pour les autres bailleurs de fond aussi):

- cette hiérarchie est plus bilatérale que régionale ou multilatérale,
- en termes de volumes d'aide à la région en plus CE & BEI, le leadership qui suit les mandats de l'Accord de Cotonou et les FED successifs, dépasse les volumes des autres bailleurs de fond.

Du point de vue de la CE, la part d'importance ou le poids de la programmation régionale (PIR) dans la région s'élève à presque 10% du total alloué à celle-ci sur la période des dix années entrevues mais reste en forte croissance prévu dans le 10ème FED et est objet important des négociations en cours APE.

TABLEAU 6. DISTRIBUTION INDICATIVE ET ENGAGEMENTS RÉALISÉS PAR SECTEUR DE CONCENTRATION DES STRATÉGIES RÉGIONALES 8ÈME ET 9ÈME FED

Secteur Concentration 8ème FED	Engagements 8ème FED (hors reliquats du 6 et 7ème FED)	Indication Stratégie PIR 1996-2001 8ème FED
Intégration économique régionale et appui au commerce ; Transports, Energie et Infrastructures	82,46%	80-85%
Hors Concentration	17,54%	15-20%

Secteur Concentration 9ème FED	Engagements 9ème FED (hors reliquats du 8ème FED)	Indication Stratégie PIR 2002-2007 9ème FED
Intégration économique régionale et appui au commerce	46,51%	50%
Transports, Energie et Infrastructures	34,69%	35%
Hors Concentration	18,80%	15%

ANNEXE 10 : ANALYSE DU SECTEUR TRANSPORT ET FICHES ANALYTIQUES DE PROJETS SÉLECTIONNÉS DANS CE DOMAINE

Le poids donné au secteur Transport, qui bénéficie dans cette annexe d'une analyse détaillée qui comprends des fiches-projet analytiques, s'explique par le fait que:

- ✦ *L'analyse du secteur de concentration relatif à l'intégration régionale, qui est le plus important en termes de montants engagés, a déjà fait l'objet d'une évaluation indépendante⁵⁴ et a un taux de mise en œuvre très réduit.*
- ✦ *Le secteur de concentration Transport est en termes de volume le second plus important dans les différents FED et est celui qui connaît un pourcentage de mise en œuvre plus avancé, bénéficiant déjà de résultats concrets.*

1 INTRODUCTION

A la fin de la phase intérimaire un Rapport a été produit et à la fin de la phase documentaire un Rapport Phase Documentaire a été élaboré. Ces rapports ont été validés par le groupe de Référence.

La mission de terrain s'est déroulée 20 au 30 janvier 2008 : Nigeria, Burkina Faso, Mali, Sénégal, Ghana. La Phase terrain s'est bien déroulée et a été caractérisée par une grande disponibilité des DCE, des responsables et des acteurs professionnels du secteur des transports. Le présent rapport s'appuie sur l'analyse des données collectées au cours des deux précédentes phases ainsi que sur les résultats des documents collectés en Afrique de l'Ouest, sur les résultats des entretiens individuels ou groupes focalisés sur le terrain.

Les principales actions menées et analysées (PIR 8^{ème} et 9^{ème} FED)

- La route kankan – Bamako (338 km), terminée
- La route Aioun-Hassi (53 km), terminée
- La route Kayes – Kidira (95 km), terminée
- Le Projet de Facilitation des Transports
- Le Programme d'appui à la formation de l'ASECNA

Une Fiche a été élaborée par projet.

L'Etude des documents et Rapports d'étude

L'analyse bibliographique a porté sur des documents et rapports collectés auprès :

- des Délégations de la CE dans les pays visités ;
- de la CEDEAO, Ordonnateur régional ;
- du l'UEMOA - Ordonnateur régional délégué ;
- de l'ASECNA à Dakar ;
- des administrations du secteur des transports dans les pays visités ;
- des acteurs professionnels du secteur des transports des pays visités : chargeurs, transporteurs et leurs organisations professionnelles

⁵⁴ Celle du PARI 2 faite en 2005

- d'autres bailleurs de fonds dans les pays visités : Coopération française, Banque Africaine de Développement, etc.

La liste des principaux documents est en Annexe

Entretiens individuels et focalisés

Les interviews ont été réalisées auprès des principaux acteurs, individuellement ou en groupes focalisés (*focus groups*) dans les pays visités. (La liste est en Annexe).

Visite de terrain

Visite *in situ* le long de la route entre Kankan-Bamako.

Les informations collectées, les visites de terrain et l'observation directe constituent une base suffisamment crédible pour formuler des appréciations, conclusions et recommandations.

2 ANALYSE DES BESOINS, OPPORTUNITES ET MENACES DU SECTEUR

Le présent état des lieux a pour objectif d'une part de dégager les caractéristiques structurelles du secteur de transport régional en termes de besoins de transport, d'opportunités et de menaces.

2.1 LES PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES STRUCTURELLES

Le secteur des transports de l'Afrique de l'Ouest comprend plusieurs modes : routier, ferroviaire, fluvial, maritimes et aérien. Nous les analysons dans cet ordre.

2.1.1 Le sous-secteur des transports routiers

Le transport routier demeure le mode de transport prépondérant en Afrique de l'Ouest : il assure près de 90% de trafic interurbain de voyageurs et de marchandises. La longueur totale du réseau routier régional est estimée actuellement à 430 500 km. La densité routière moyenne s'élève à 7,01 km/100 km². La distribution du réseau est de 1,66 km / 1000 habitants. Ces ratios mettent en évidence une faiblesse du réseau des infrastructures routières régionales.

Qualitativement, la longueur du réseau bitumé représente 22,6 % du réseau routier régional. Le degré de dégradation des réseaux routiers est élevé. En 1999, la CEDEAO estime qu'il n'y a que 42% du réseau routier régional principal en bon état, contre 58 % dans un état « passable » et « mauvais ».

TABLEAU 7. IMPORTANCE DU RÉSEAU ROUTIER EN AFRIQUE DE L'OUEST

Pays	Superficie (km ²)	Population (habts)	Total réseau Routier (km)	Routes bitumées (km)	Part routes Bitumées (%)	Densité Routière (Km/100 km ²)	Distribution du réseau (Km/1000 habts)
Bénin	112 600	6 903 000	15 682	1 417	9,20%	13,93	2,27
Burkina Faso	274 000	13 289 000	15 137	2 300	18,40%	5,52	1,14
Cap Vert	4 000	478 000	1 350	932	69,00%	33,75	2,82
Côte d'Ivoire	322 500	17 227 000	50 400	4 889	9,70%	15,63	2,93
Gambie	11 300	1 461 000	2 700	956	35,40%	23,89	1,85
Ghana	238 500	21 549 000	46 175	8 496	18,40%	19,36	2,14
Guinée	245 900	8 799 000	13 595	1 989	14,63%	5,53	1,55
G.-Bissau	36 125	1 525 000	4 400	453	10,30%	12,18	2,89
Libéria	111 400	3 410 000	10 600	657	6,20%	9,52	3,11
Mali	1 240 200	13 288 000	18 709	3 397	12,20%	1,51	1,41
Mauritanie	1 030 700	2 500 000	9 189	2 813	30%	0,89	3,68
Niger	1 267 000	12 152 000	13 890	798	7,90%	1,10	1,14
Nigéria	923 800	135 600 000	194 394	60 068	30,90%	21,04	1,43
Sénégal	196 700	10 374 000	15 459	4 271	29,30%	7,86	1,49
Sierre Léone	71 700	5 300 000	11 300	904	8%	15,76	2,13
Togo	56 800	5 054 000	7 520	2 376	31,60%	13,24	1,49
Total	6 143 225	258 909 000	430 500	96 716	22,68%	7,01	1,66

Sources : World Bank, CEDEAO, UEMOA et UE (PIN, PIR), divers Rapports

Le parc de la région est estimé par la CEDEAO à plus d'un million de véhicules ; mais ce parc est très âgé : plus de 80% du parc a plus de 5 ans d'âge dont 50% ont plus de 10 ans. Le vieillissement du parc a des conséquences au niveau de la sécurité routière (accidents), du temps de transport (pannes...) et des coûts de transport. La gestion de 80 et 90% du parc est assurée par le secteur privé. Le nombre moyen de véhicules par opérateur privé varie entre 1 et 5 véhicules avec une prédominance d'opérateurs ayant un seul véhicule.

Le phénomène des entraves à la fluidité du trafic sur les axes routiers de l'Afrique de l'Ouest est tel qu'il représente aujourd'hui une préoccupation réelle des acteurs du transport. On distingue les entraves physiques (état médiocre du réseau routier et du parc automobile), administratives (dispositions réglementaires et institutionnelles et contrôle proprement dit) et des « tracasseries » (celles dues aux contrôles abusifs ou non justifiés. Les principales préoccupations identifiées lors des entretiens avec les acteurs de transport (chargeurs, transporteurs...), face à la fluidité des trafics routiers, sont La multiplicité des postes de contrôles, les pertes de temps dues aux contrôles abusifs et non justifiés et les sommes perçues (coûts) élevées associées aux contrôles.

Le Tableau ci-dessous présente les résultats d'enquêtes de « L'Observatoire des Pratiques Anormales - OPA » avec l'appui de l'USAID, du West Africa Trade Hub (WATH) sur les corridors suivants : Tema-Ouagadougou ; Ouagadougou – Bamako ; Lomé – Ouagadougou sur le nombre de points de contrôle, le montant des paiements illicites au niveau des postes de contrôles et le temps perdu.

TABLEAU 8. CONTRÔLES ET PÉAGES SUR QUELQUES AXES ROUTIERS INTER - ÉTATS EN 2006-2007

	Points de contrôle moyens aux 100 km (Nombre)			Taxes illicites perçues aux 100 km (en EURO)			Temps moyens de contrôles aux 100 km (en minutes)		
	T1	T2	T3	T1	T2	T3	T1	T2	T3
Source: OPA, 2007									
1 euro =656 F CFA									
T1: Oct. 2006-Mai 2007									
T2: Mai-Oct 2007									
T3: Oct.-Déc. 2007									
Corridors routiers									
Tema –Ouaga., 992 km, dont	2,5	2,0	2,4	4,1	3,0	4,4	54	194	42
Ghana (808 km)	2,2	1,6	2,2	3,0	2,0	4,1	20	50	30
Burkina (184 km)	2,5	2,5	3,5	8,2	8,2	5,5	34	144	104
Ouaga. – Bamako, 905 km dont	2,5	2,5	2,7	11,9	9,3	11,4	49	36	82
Burkina (488 km)	1,0	1,6	0,9	5,6	4,6	4,8	13	10	74
Mali (417 km)	4,5	4,0	4,7	19,2	14,8	17,1	36	26	91
Lomé –Ouaga. 1 020 km, dont :	1,7	1,5	1,7	3,0	3,0	6,2	39	121	6
Togo (746 km)	1,0	1,6	1,4	2,6	2,7	6,1	20	8	6
Burkina (274 km)	4,0	1,5	2,4	6,9	3,8	6,1	19	113	7

Source : WATH « Premiers résultats de l'Observatoire des Pratiques Anormales (OPA) sur les axes routiers inter-Etats – Résultats du 26 octobre 2006 au 31 décembre 2007 » (<http://www.watradehub.com/accra>)

Le nombre de points de contrôles ou barrages par corridor varie de 1,0 à 4,7 aux 100 km, avec 4,7 au Mali sur le corridor Ouagadougou – Bamako.

Le montant des taxes illicites varie ont de 2,0 euros à 19,2 euros aux 100 km, le plus élevé étant pour le Mali sur le corridor Ouagadougou – Bamako.

Le temps perdu estimé varie entre 6 minutes et 144 minutes ; le plus élevé étant au Burkina avec 144 minutes sur le corridor Téma-Ouagadougou.

Cette situation a pour conséquence la réduction de la fluidité du trafic routier, l'allongement des délais de parcours et de transit des marchandises sur les corridors régionaux et l'accroissement des coûts de transport.

Le point de vue des chargeurs et transporteurs interrogés lors de la mission de terrain est qu'il est essentiel d'obtenir une volonté politique des Etats pour éliminer les entraves à la fluidité des trafics et mettre fin aux pratiques de contrôles multiples et des prélèvements illicites.

2.1.2 Le sous-secteur des transports ferroviaires

L'Afrique de l'Ouest dispose de 10 963 km de voies ferrées; ce qui représente 14% de l'ensemble du réseau ferré africain qui est d'environ 75 000 km. Le Nigeria a le réseau le plus important, avec 3 557 km de voies ferrées, soit un tiers du réseau ferré régional. Les autres pays disposent des longueurs de voies variant entre 400 et 1000 km. Le réseau ferroviaire ouest-africain a une faible densité, soit une moyenne de 0,18 km pour 100 km². Cinq pays sur les 16 que compte l'Afrique de l'Ouest ne disposent pas de voie ferrée.

La plupart des voies ferrées actuelles de la région, construites au début du vingtième siècle, sont un héritage de la colonisation. Elles sont donc très âgées, et se caractérisent aussi par des écartements de voies hétérogènes (les plus répandus étant 1,435 m ; 1,067 m et 1,000 m), d'où un obstacle à leur interconnexion. Les lignes de chemin de fer ne constituent donc pas un véritable réseau interconnecté. Seuls deux réseaux ferrés sont transfrontaliers, à savoir les chemins de fer « Dakar-Bamako » reliant le Sénégal et le Mali et « Abidjan-Ouagadougou » reliant la Côte d'Ivoire et le Burkina Faso.

Les chemins de fer étaient exploités par des entreprises nationales jusque dans les années 1990, excepté les chemins de fer de Mauritanie, de Sierra Leone et une partie des chemins de fer de la Guinée qui sont gérées par les compagnies minières. Depuis le milieu des années 1990 et à cause de leur inefficacité et leurs performances médiocres en matière de gestion, il y a une tendance à la privatisation et à la mise en concession des réseaux ferrés. Ainsi, l'exploitation du réseau ferré Abidjan-Ouagadougou a été concédée à SITARAIL en 1994, celle de la ligne Dakar-Bamako à TRANSRAIL (consortium franco-canadien GETMA-CANAC) en 2003.

Les chemins de fer sont efficaces pour les trafics denses de biens et de personnes sur longues distances. L'avantage relatif du transport ferroviaire par rapport à la route devient de plus en plus important au regard des tendances économiques et technologiques récentes (conteneurisation, nouveaux flux de matériaux en vrac, hausse du prix de l'énergie, etc.).

2.1.3 Le sous-secteur du transport fluvial

L'Afrique de l'Ouest dispose de 16 673 km de voies navigables. Les deux plus longs fleuves d'Afrique de l'Ouest sont le fleuve Niger (4 200 km) et le fleuve Sénégal (1 700 km) ; ils offrent d'énormes possibilités au transport fluvial qui sont sous exploitées. L'insuffisance des débits d'eau offerts et le régime des eaux qui les caractérisent, limitent en effet le transport fluvial à certaines périodes de l'année. Les potentialités de navigation fluviale de la région demeurent insuffisamment exploitées.

2.1.4 Le sous-secteur des ports maritimes

Le transport maritime est le principal mode de transport qui assure le passage des flux de marchandises entre l'Afrique de l'Ouest et le reste du monde. Il se rapport essentiellement aux ports et aux lignes de navigation maritime ainsi qu'aux activités y afférentes. Seuls les ports sont traités ici. L'Afrique de l'Ouest compte 36 ports maritimes commerciaux dont 20 ayant un trafic supérieur à 500 000 tonnes/an (hors terminaux pétroliers). Le port de Lagos est le plus important d'Afrique de l'Ouest tant par sa taille que par son activité. Son trafic annuel de marchandises se situe en 25 et 30 millions de tonnes, (hors terminaux d'embarquement d'hydrocarbures) soit 55 % de l'activité des ports du pays et 25 % de l'activité des ports de la CEDEAO⁵⁵. Mais les ports du Nigeria desservent principalement le marché local du Nigeria.

⁵⁵ « Atlas régional des transports et des télécommunication dans la CEDEAO », Club du Sahel et de l'Afrique de l'Ouest, CEDEAO, 2005

Les autres ports maritimes importants de la région sont : Dakar, Abidjan, Lomé, Cotonou, Tema, Conakry. Ces ports desservent à la fois les marchés locaux des pays maritimes et ceux des pays enclavés de la région (Mali, Burkina Faso, Niger). Ils sont d'importants points de transit de nœuds d'échanges entre la région et le marché mondial. Le développement de ces ports est donc crucial pour l'intégration régionale, le développement du commerce entre les Etats et la compétitivité internationale.

2.1.5 Le sous-secteur des transports aériens

Il y a au total 375 aéroports repartis dans les 16 pays de l'Afrique de l'Ouest. Chaque pays dispose au moins d'un aéroport international. L'ASECNA⁵⁶ contribue à la sécurité du trafic aérien et à l'harmonisation du système des transports aériens dans la sous-région. Les transports aériens se caractérisent cependant par des infrastructures inadéquates, une faiblesse des liaisons intra-régionales et une insuffisance de sûreté et de sécurité.

Depuis la disparition de la compagnie Air Afrique, la région connaît des développements importants des transports aériens. La participation du secteur privé dans la gestion de plusieurs compagnies aériennes s'est fortement développée. De nouvelles compagnies ont vu le jour (par exemple Air Sénégal International) ou se sont développées (Bellevue au Nigeria, Air Ivoire, Air Burkina, Ghana Airways, etc.) et le marché connaît une concurrence accrue. Cette nouvelle situation pose les questions de rentabilité des nouvelles compagnies et de sécurité des déplacements. La CEDEAO encourage les Etats membres à réaliser l'objectif de la Décision de Yamoussoukro (adoptée en 1999)⁵⁷ qui constitue le cadre de référence pour la libéralisation progressive des services de transport aérien à l'échelle de la région et du continent : l'octroi des droits de trafics (1^{ère} - 5^{me} libertés) sur les vols réguliers et non réguliers ; la levée des restrictions sur les fréquences et les capacités et la libéralisation tarifaire.

2.2 LES POLITIQUES DE TRANSPORT DES ORGANISATIONS RÉGIONALES

L'objectif est d'identifier les stratégies et politiques régionales des transports telles qu'elles s'expriment dans les traités et Conférences des Chefs d'Etats des deux principales organisations d'intégration régionale de l'Afrique de l'Ouest (Ordonnateurs Régionaux de la CE) : La Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO), et L'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA).

2.2.1 La CEDEAO

La politique de transport de la CEDEAO fait l'objet du Chapitre VIII du Traité de la CEDEAO de Lagos de 1975 aux articles 40 à 44 et du Traité de Cotonou (Traité de 1975 révisé) de 1993, à l'article 32. Dans les Traités de la CEDEAO, la Politique des Transports a pour objectif :

- de renforcer la cohésion entre les Etats membres de la CEDEAO et d'encourager les mouvements de personnes, de marchandise et des services au sein de la Communauté grâce à l'amélioration des réseaux de transport et à l'établissement de nouveaux réseaux ;
- d'élaborer des politiques de transport, des lois et règlements communs.

⁵⁶ L'Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne en Afrique et Madagascar gère l'espace aérien d'une grande partie de la région Afrique de l'Ouest.

⁵⁷ Rapport Annuel 2005 du Secrétariat Exécutif de la CEDEAO, P. 64

Depuis leur accession à la souveraineté internationale, les Etats membres de la CEDEAO ont toujours attaché une attention particulière au développement du secteur routier compte tenu de son importance dans le processus de développement économique et social et d'intégration régionale.

Depuis 1975, au plan normatif et réglementaire, on constate que les États membres de la CEDEAO ont adopté un grand nombre de textes (Protocoles, Décisions, Résolutions et Directives) en vue de réguler le secteur des transports. Mais il ressort de l'analyse de la documentation existante qu'à ce jour les textes réglementaires adoptés n'ont été appliqués effectivement et correctement dans aucun des Etats membres. Il en résulte une absence de fluidité des trafics de marchandises sur les corridors régionaux comme indiquée plus haut.

Dès 1982, la CEDEAO a défini les axes routiers communautaires (Convention A/P2/5/82 portant réglementation des Transports Routiers Inter-Etats de la CEDEAO, Article 3). La CEDEAO a mis au point, avec le consensus de tous les Etats membres, un Plan du réseau routier régional comprenant : la trans-côtière, la trans-sahélienne et les interconnexions entre les deux⁵⁸.

La CEDEAO a adopté en janvier 2003 une Décision⁵⁹ relative à la mise en œuvre du Programme Régional de Facilitation du Transport et du Transit Routier « afin de promouvoir le commerce intra-régional ainsi que les voyages trans-frontaliers » (Article 1). Sur cette base la CEDEAO a adopté un plan d'action qui :

- donne la priorité au corridor côtier « Abidjan/Accra/Lomé/Cotonou/Lagos », impliquant les pays membres (Bénin, Côte d'Ivoire, Ghana, Nigeria et Togo) pour sa mise en œuvre; et
- prévoit la construction des postes de contrôle juxtaposés aux frontières sur ce corridor côtier afin de faciliter les formalités de passage aux frontières des personnes et des biens, la création d'observatoires afin d'identifier les mauvaises pratiques, la mise en œuvre de la Convention TRIE (Transit Routier Inter-Etats) visant l'harmonisation des procédures douanières de transit, et des campagnes de sensibilisation pour la mise en œuvre effective de la Convention TRIE des marchandises.

La CEDEAO a également adopté un cadre structurant de réseau prioritaire et envisage une étude pour la définition d'une Stratégie régionale⁶⁰.

2.2.2 L'UEMOA

L'UEMOA a été créée par un Traité signé à Dakar le 10 janvier 1994⁶¹ par les Etats francophones d'Afrique de l'Ouest, ceux-ci sont tous membres de la CEDEAO. Le Traité de l'UEMOA fait référence à celui de la CEDEAO ; ce qui confirme l'adhésion des pays membres de l'UEMOA aux objectifs stratégiques de la CEDEAO.

Dans le Traité, l'UEMOA poursuit la réalisation de plusieurs objectifs dont celui de « instituer une coordination des politiques sectorielles nationales, par la mise en œuvre d'actions communes et éventuellement de politiques communes notamment dans les domaines suivants : ressources humaines, aménagement du territoire, transports et

⁵⁸ Evaluation de la coopération régionale de la CE/EU en Afrique de l'Ouest, DRN, Rapport de synthèse, septembre 1996

⁵⁹ Décision A/DEC/13/01/03 relative à l'établissement d'un Programme Régional de Transport routier et de Facilitation pour aider le commerce intercommunautaire et les mouvements de franchissement des frontières (Dakar, 31 janvier 2003).

⁶⁰ West African Transport Sector Strategy Study (WARTSS)

⁶¹ Traité de l'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine, Dakar 1994

télécommunications, environnement, agriculture, énergie, industrie et mines » (Titre Premier, Article 4).

Le Traité, dans son Protocole additionnel N°II, donne plus précisément les orientations de la politique de transport de l'UEMOA, à savoir :

- la définition et la mise en œuvre par la Commission d'un Plan de remise en état de l'infrastructure et des systèmes de transport, et
- la mise en œuvre de la facilitation des transports et transit routiers (application des Conventions A/P2/5/82 et A/P4/5/82 de la CEDEAO signées en 1982).

L'UEMOA a élaboré et adopté⁶² une Stratégie régionale des transports (Stratégie Communautaire de transport, SC-ITR) assortie d'un plan d'action (Programme d'Action Communautaire des Infrastructures et des Transports Routiers, PACITR) pour la période 2001- 2010⁶³. La stratégie s'articule autour de l'amélioration des infrastructures routières du réseau communautaire et des routes secondaires transfrontalières, du développement d'un système d'information et d'indicateurs de performance, les facilitations du transport et transit routiers inter-Etats et la sécurité routière. Le plan d'action (PACITR) a défini un réseau routier prioritaire reliant les capitales de la sous région, en cohérence avec celui de la CEDEAO.

L'UEMOA a élaboré et adopté ensuite un Programme Economique Régional (PER) 2006-2010⁶⁴. L'objectif global du PER est de générer une croissance de (7%), durable et réductrice de pauvreté et d'approfondissement de l'intégration. Ces objectifs sont en cohérence avec ceux de la CEDEAO et du Millénaire pour la Développement (ODM) à l'horizon 2015 et avec les priorités du NEPAD (*New Partnership for Africa's Development*). Le PER se décline en 5 axes stratégiques. Les axes stratégiques du PER sont : (i) consolider la bonne gouvernance et approfondir l'intégration économique ; (ii) Développer les infrastructures économiques ; (iii) Construire un appareil productif intégré ; (iv) Développer les ressources humaines ; (v) Mettre en place un partenariat pour la mobilisation des ressource et le suivi/évaluation. Les axes stratégiques se déclinent ensuite en plan d'action. L'axe « Développement les infrastructures économiques » donne la priorité aux infrastructures routières. Ainsi, le PER, dans ses aspects infrastructures et transport, s'inscrit dans la continuité du Programme d'Action Communautaire des Infrastructures et des Transports Routiers (PACITR) 2001-2010. Il greffe au volet infrastructures routières (PACITR) des mesures tendant d'une part à la durabilité des investissements des corridors (harmoniser les programmes d'entretien périodique et courant du réseau communautaire, généraliser la mise en place d'agences routières autonomes, de Fonds routiers de seconde génération et du pesage des charges à l'essieu) et d'autre part à l'élimination des barrières non tarifaires sur les corridors de l'UEMOA.

⁶² Conseil des Ministres Sectoriels des Travaux Publics et des Transports, Décision N°07/2001/CM/UEMOA

⁶³ UEMOA « Infrastructures et Transports Routiers des Etats Membres de l'UEMOA » - Stratégie Communautaire, Septembre 2001.

UEMOA « Infrastructures et Transports Routiers des Etats Membres de l'UEMOA » - Programme d'Action Communautaire des Infrastructures et des Transports Routiers (PACITR), Septembre 2001.

UEMOA « Table Ronde Régionale des Bailleurs de Fonds sur les infrastructures et Transports Routiers des Etats Membres de l'UEMOA » - Synthèse, Septembre 2001.

⁶⁴ UEMOA, BOAD, BCEAO « Programme Economique Régional (PER) 2006-2010 » Volumes I à IV et Synthèse, juillet 2006

2.2.3 Le Programme Régional global de Facilitation des Transports et Transit Routiers

La coopération entre les deux institutions régionales s'est renforcée depuis la Conférence des Chefs d'Etat de décembre 1999. Un Protocole d'Accord a été signé en mai 2004⁶⁵. Dans ledit Protocole d'Accord, la CEDEAO et l'UEMOA conviennent de coopérer dans des domaines où la convergence est nécessaire. Un Secrétariat Technique Mixte de suivi des programmes à harmoniser a été mis en place et des rencontres périodiques ont été instituées au niveau tant des dirigeants que des experts.

Dans le secteur des transports, la CEDEAO et l'UEMOA ont préparé (Réunion de Ouagadougou de août 2003)⁶⁶ et validé (Atelier de Accra de septembre 2003)⁶⁷ ensemble le Programme Régional global de Facilitation des Transports et Transit Routiers en Afrique de l'Ouest, avec l'appui des bailleurs de fonds (Banque mondiale, Commission Européenne, Banque Africaine de Développement, USAID, Coopération française). Ce Programme, qui s'inscrit également dans le Plan d'Action à Court Terme (PAC) du NEPAD et du Programme de Politiques de Transport en Afrique Sub-Saharienne (SSATP), a pour objectif général d'améliorer la compétitivité des économies des Etats membres de la sous-région en rendant les échanges intra-régionaux plus fluides grâce à l'élimination des barrières non tarifaires, en réduisant les coûts des transports et en rapprochant la région du marché international. Les principales composantes du Programme sont les suivants: la simplification et l'harmonisation des procédures ; la création de postes de contrôle juxtaposés aux frontières ; l'amélioration du système d'information avec deux volets avec notamment la mise en place d'observatoires des pratiques anormales ; les campagnes de sensibilisation sur le TRIE ; la prise en compte des aspects connexes (VIH/SIDA, environnement, sécurité routière). La mise en œuvre conjointe de ce Programme constitue une étape importante vers la convergence des politiques des transports de la CEDEAO et de l'UEMOA.

2.2.4 Synthèse de l'analyse AFOM (Atouts – Faiblesses – Opportunités – Menaces)

Le système de transport de l'Afrique de l'Ouest possède un certain nombre d'Atouts et d'Opportunités ; mais il doit faire face à des Faiblesses et Menaces qui peuvent perturber le développement des services de transport en Afrique de l'Ouest (Encadré ci-dessus).

⁶⁵ Rapport Annuel du Secrétariat Exécutif de la CEDEAO – 2005 P.89

⁶⁶ Compte rendu de la première réunion préparatoire à l'Atelier de validation du Programme Régional de Facilitation des Transports et Transit Routiers de l'Afrique de l'Ouest, Ouagadougou, du 04-06 août 2003

⁶⁷ Rapport de l'Atelier de validation du Programme Régional de Facilitation des Transports et Transit Routiers Inter-Etats de l'Afrique de l'Ouest, Accra, du 10-12 novembre 2003

**CADRE 2. SYNTHÈSE DE L'ANALYSE AFOM
(ATOUTS – FAIBLESSES – OPPORTUNITÉS – MENACES) DU SYSTÈME DE TRANSPORT**

<p>ATOUTS</p> <ul style="list-style-type: none"> • Des politiques et stratégies de transport clairement élaborées • Adoption des plans d'action en matière d'infrastructures routières • Un Programme régional de facilitation préparé et validé ensemble par la CEDEAO et l'UEMOA. • La participation du secteur privé à l'exploitation des activités de transport (routier, ferroviaire, maritime et aérien) • Existence d'un corpus juridique sur les transports et transit routiers régionaux. • L'apparition de nouvelles compagnies aériennes privées. • La participation du secteur privé à l'exploitation ferroviaire (régime de mise en concession). • De nombreux corridors de désenclavement à la disposition des pays sans littoral maritime (Mali, Niger, Burkina). • L'amélioration progressive du réseau routier régional 	<p>FAIBLESSES</p> <ul style="list-style-type: none"> • Manque d'informations fiables sur le secteur • Faible capacité de financement de la majorité des Etats • De nombreux tronçons manquants sur les axes routiers régionaux importants • Existence de nombreux obstacles à la fluidité du trafic le long des corridors (barrages, contrôles, paiements abusifs, tracasseries administratives, procédures douanières). • Un parc automobile vieilli exploité par des entreprises de petite taille (atomicité de l'offre) • Délais et coûts de transport et de transit routiers très élevés. • Existence de deux institutions d'intégration régionale (manque de cohérence des actions développées, problème de rationalisation dans la gestion des ressources). • L'hétérogénéité et vétusté des réseaux ferroviaires (manque d'interconnexion). • Disparité des réglementations nationales et régionales • Manque d'opérationnalité du cadre législatif et réglementaire • Peu d'attention aux possibilités de transports intermodaux (route-rail-fleuve) • Infrastructures aéroportuaires inadéquates et insuffisance de liaisons intra régionales. • Insuffisance de la sûreté et de la sécurité aérienne • Manque d'harmonisation en matière de sécurité routière • Vieillesse précoce du patrimoine routier régional par manque d'entretien par les Etats • Absence d'un véritable système régional de transport
<p>OPPORTUNITES</p> <ul style="list-style-type: none"> • Le renforcement de la coopération entre la CEDEAO et l'UEMAO depuis 1999 • L'existence des PIRs et PIN du FED • Le Programme développement des infrastructures du NEPAD • Existence des potentialités de navigation fluviale dans la région. • L'implication progressive du secteur privé dans le secteur des transports 	<p>MENACES</p> <ul style="list-style-type: none"> • Instabilité politique dans plusieurs pays de la région. • Le manque de volonté politique, notamment en matière d'application des textes réglementaires • De nombreux contrôles et paiements non officiels le long des axes routiers.

3 LES STRATEGIES DE COOPERATION DE LA CE DANS LE DOMAINE DU TRANSPORT EN AFRIQUE DE L'OUEST

Les orientations et axes d'intervention de la stratégie de la CE en Afrique de l'Ouest sont déduits des Documents de référence constitués par le Plan Indicatif Régional du 8^{ème} FED, le Document de Stratégie de coopération régionale avec le Plan Indicatif Régional pour le 9^{ème} FED, les Documents de Stratégie de coopération et Plans Indicatifs Nationaux pour le 9^{ème} FED. Elles résultent aussi des entretiens menés à Bruxelles avec les fonctionnaires.

3.1 LES FORCES ET FAIBLESSES DU SECTEUR DES TRANSPORTS DU POINT DE VUE DE LA COMMISSION

L'analyse présentée dans les 8^{ème} et 9^{ème} PIR identifie les principales faiblesses du système de transport de l'Afrique de l'Ouest⁶⁸. Le 9^{ème} PIR souligne la prépondérance du secteur routier car celui-ci assure 90% des déplacements et des échanges en Afrique de l'ouest. Il met en évidence le fait que d'une part l'ensemble des pays de la région considère le développement des transports routiers comme prioritaires, et d'autre part que les institutions régionales (CEDEAO et UEMOA) ont défini des stratégies en la matière.

Le 9^{ème} PIR pointe de nombreuses faiblesses du secteur qui sont : la discontinuité physique et la disparité des niveaux de services de transport entre pays, les contrôles excessifs le long des axes routiers et aux postes frontaliers, le non respect des normes de charges à l'essieu, la non application des mesures de facilitations (douanes, transits, assurances, spécifications techniques et de sécurité routière), la faiblesses des budgets consacrés à l'entretien routier par les Etats (d'où la question de la viabilité des investissements).

Quant aux autres modes, les principaux constats établis par la CE sont les suivants : en matière de transport ferroviaire, la principale lacune concerne est la vétusté des réseaux ; le secteur du transport aérien souffre d'un manque de compétitivité des entreprises de transport aérien, d'une faible efficacité de l'administration de l'aviation civile et de contraintes en matière de sécurité ; enfin, les coûts importants en matière de transport maritime de la région constituent une contrainte importante à la compétitivité des économies.

3.2 LA STRATÉGIE DE COOPÉRATION DE LA COMMISSION EN MATIÈRE DE TRANSPORT

C'est compte tenu des analyses et constats précédents que le secteur des transports à constitué l'un des domaines de concentration dans les stratégies de coopération de la CE en Afrique de l'Ouest dans les 8^{ème} et 9^{ème} PIRs du FED.

3.2.1 *Les axes d'intervention dans les 8^{ème} et 9^{ème} PIRs*

Le PIR pour le 8^{ème} FED a été signé en octobre 1996 par la CE et les représentants des Etats membres de la CEDEAO/UEMOA. Le domaine de concentration retenu et « l'intensification des échanges intra régionaux et l'amélioration de la compétitivité des

⁶⁸ Voir (1) Programme Indicatif Régional – Afrique de l'Ouest dans le Cadre de la Convention de Lomé IV – 2^{ème} Protocole Financier ; et (2) Afrique de l'Ouest – Communauté européenne, Document de stratégie de coopération régionale et Programme Indicatif Régional pour la période 2002-2007

économies » (PIR, P.5). Ce domaine de concentration (80 – 85 % des ressources du PIR) s'articule autour de 5 axes d'intervention :

- L'élimination des entraves au commerce
- Le développement du commerce régional et appui au secteur privé
- Le renforcement des mécanismes d'intégration
- La facilitation des échanges au niveau de certaines filières de production
- Le développement des systèmes de transport, de communication et d'énergie.

Les domaines hors concentration (15 – 20 % des ressources PIR) comprennent la valorisation des ressources humaines (éducation, formation, santé, recherche, genre, sécurité alimentaire, cultures), la gestion rationnelle des ressources naturelles, le suivi et la gestion du PIR.

Au titre du développement des systèmes régionaux de transport, les objectifs spécifiques du PIR pour *le 8^{ème} FED* sont les suivants :

- construction ou la consolidation des plus importants axes routiers (trans-côtiers, trans-sahéliens et les interconnexions) ;
- harmonisation des systèmes et politiques de transport et de communication ;
- amélioration des moyens de communication, notamment pour la sécurité aérienne ;
- harmonisation des normes et caractéristiques techniques du parc automobile en conformité avec les caractéristiques techniques des routes de la région.

Le PIR pour le 9^{ème} FED a été signé en février 2003 par la CE et les deux ordonnateurs (la CEDEAO et l'UEMOA). Au titre du 9^{ème} FED, la Région Afrique de l'Ouest dispose d'un montant de 235 millions d'euros comme allocation indicative. Cette enveloppe est répartie entre l'appui aux secteurs de concentration et hors concentration. Les deux secteurs de concentration sont : (1) l'intégration économique et commerce (50% des ressources du PIR), (2) le secteur des transports (35% des ressources du PIR). Les autres programmes « hors concentration » (15% des ressources du PIR) comprennent la prévention des conflits, la gouvernance, le développement humain, la sécurité alimentaire, le suivi et la gestion du PIR.

En matière de transport, l'objectif des interventions de la CE est « l'amélioration des services de transports régionaux en vue de diminuer les coûts des facteurs et de faciliter la libre circulation des personnes et des marchandises » (PIR, P. 9). Les objectifs spécifiques sont les suivants :

- L'élimination des obstacles à l'utilisation des infrastructures
- L'amélioration de l'entretien des infrastructures et l'harmonisation des normes techniques et des règles de sécurité
- La réalisation d'infrastructures physiques régionales de facilitation.

Lors de la revue annuelle 2004 PIR pour le 9^{ème} FED, les axes et objectifs de la stratégie de coopération ont été jugés pertinents notamment par rapport aux priorités et plans des organisations régionales ; mais des progrès demeurent limités dans la mise en œuvre du PIR⁶⁹ 9^{ème} FED.

⁶⁹ Revue à mi-parcours 2005 (période de référence : 2004) – Région Afrique de l'Ouest : Conclusions.

3.2.2 Les stratégies de la Coopération de la Commission dans les 8ème et 9ème PIRs

De 1996 et 2006, le montant total des engagements FED de la CE dans le cadre des PIRs a atteint 190 millions d'euros pour le secteur transports – énergie et autres infrastructures, soit 35 % du total des engagements.

Ainsi dans la stratégie de coopération de la CE en Afrique de l'Ouest, le secteur des transports constitue un moteur clé pour le développement de la région. L'infrastructure routière est le facteur déterminant essentiel en matière de connectivité et d'accessibilité, et est une condition permissive de l'intégration intra régionale et interrégionale. En matière de transport, l'objectif des interventions de la CE est l'amélioration des infrastructures routières et des services de transports régionaux en vue de diminuer les coûts des facteurs et de faciliter la libre circulation des personnes et des marchandises. Les interventions des PIRs 8ème et 9ème FED ont en commun de privilégier les infrastructures et transports routiers, mais il y a des différences d'approches stratégiques :

- les orientations du PIR 8ème FED s'articulent autour de la construction/réhabilitation des infrastructures routières importantes (axes trans-côtiers, trans-sahéliens et les inter-Etats) ; alors que celles du PIR 9ème FED sont principalement en appui à la facilitation des transports et transit routiers (construction et équipement des Postes de Contrôles Juxtaposés aux frontières, élimination des entraves à la fluidité des trafics, harmonisation des normes, etc.).
- dans le PIR 9ème FED, le secteur des transports est un bon exemple aussi de répartition des tâches entre les actions de facilitation au niveau régional et le développement des infrastructures au niveau national.
- L'ordonnateur régional pour le PIR 8ème FED était l'UEMOA, alors que pour le PIR 9ème FED, l'ordonnateur régional est la CEDEAO et l'UEMOA l'ordonnateur régional déléguée.

3.3 LES ACTIVITÉS MENÉES DURANT LA PÉRIODE CONCERNÉE PAR L'ÉVALUATION

3.3.1 Les activités menées dans les PIRs

De 1996 et 2006, le montant total des engagements FED de la CE dans le cadre des PIRs a atteint 190 millions d'euros pour le secteur transports – énergie et autres infrastructures, soit 35 % du total des engagements. Les principaux projets/programmes transports réalisés ou en cours de réalisation par la CE dans la région sont consignés dans le Tableau 9.

TABLEAU 9. PROJETS 6^{ÈME}, 7^{ÈME}, 8^{ÈME} ET 9^{ÈME} FED PIRS, MONTANTS ENGAGÉS (31.11.2006 EN €)

Année eng. global	N° Eng. Global	TITRE DE L'ENGAGEMENT GLOBAL	Etat Au 31/11/06	Montant Décidé	Montant Contracté	Montant Payé
PIR 6^{ème} FED						
2002	6-ACP RPR-594	Route Freetown - Conakry	clôturé	1 613 411	1 613 411	1 613 411
PIR 7^{ème} FED						
1996	7-ACP RPR-607	Projet de construction d'un pont à Joao Landim	En cours	9 500 000	9 500 000	9 500 000
1996	7-ACP RPR-607	AT Third RMI dissemination seminar for ECOWAS	clôturé	416 145	416 145	416 145
2001	7-ACP RPR-780	Travaux de réhabilitation de la route Kayes - Kidira	clôturé	18 779 000	18 770 470	18 770 470
PIR 8^{ème} FED						
1999	8-ACP ROC-19	Route Kankan - Bamako	clôturé	28 400 000	27 071 895	27 071 895
1999	8-ACP ROC-12	Appui au Programme sectoriel des Transports 2	clôturé	5 000 000	5 000 000	5 000 000
1999	8-ACP ROC-15	Aménagement de la route Natitingou - Porga	clôturé	10 500 000	10 500 000	10 500 000
1999	8-ACP ROC-17	Route régionale Aioun-Hassi	clôturé	3 403 000	3 031 488	3 031 488
1999	8-ACP ROC-22	Stratégie du secteur des transports régionaux	En cours	80 000	47 204	47 204
1999	8-ACP ROC-25	Projet de construction du pont de Sao Vicente	En cours	9 000 000	9 000 000	0
2000	8-ACP ROC-41	Réhabilitation de la route Niamey - Torodi	clôturé	6 500 000	5 792 978	5 747 141
2001	8-ACP ROC-52	Travaux de réhabilitation de la route Kayes – Kidira	clôturé	7 721 000	7 218 585	5 415 924
PIR 9^{ème} FED						
1999	9-ACP ROC-1	Appui au Programme de formation de l'ASECNA	En cours	14 200 000	13 919 244,06	9489664,08
1999	9-ACP ROC-5	Projet de construction du pont de Sao Vicente (augmentation & extension ; lettre ON 8/2001)	En cours	4 000 000	3 979 774	0
2004	9-ACP ROC-8	Appui technique à la CEDEAO pour le projet facilitation des transports en Afrique de l'Ouest	En cours	2 000 000	1 659 476	1 219 590
2005	9-ACP ROC-12	Appui au National Transport Plan de la Gambie, Voir également 9 ACP SE 15 et 9 ACP GM 4	En cours	5 000 000	0	0
2006	9-ACP ROC-14	Projet de Facilitation des Transports	En cours	63 800 000	10 819 468	1 295 814,8
2007	9 ACP ROC 10	Mécanisme de coordination et de suivi du PIR 9 ^{ème} FED	En cours	6 000 000		
TOTAL				189 912 556	116 049 744	90 955 862

Source: CRIS, 13-11-2006, élaboration propre

3.3.2 Les activités menées dans les PINs

Les transports constituent un secteur de concentration dans les PINs 9^{ème} FED de la région, à l'exception du Cap Vert, de la Côte d'Ivoire et du Nigeria. Pour la période 1996 à 2006, le montant total décidé dans le cadre des PINs FED s'élève à 5 731 712 410 €, à comparer à 624 952 090 € pour les PIRs. Le montant décidé des PIRs ne représente que 11% de celui des PINs FED (Chapitre 3 du Rapport de Démarrage).

TABLEAU 10. POURCENTAGE DES TRANSPORTS DANS LES PINs 2001-2007, ENVELOPPE A

	Montant Envel. A en M €	Secteur Transport en %	Montant Envel. A en M €	Secteur Transport en %
Bénin	208	49%	131	46%
Burkina Faso	275	42%	432,4	26,6
Cap Vert	32	0	44,9	0
Côte d'Ivoire	159	0	0	0
Gambie	37	40,50%	55,5	40,5-59
Ghana	231	30%	235,3	25
Guinée	158	50% - 60%	nd	nd
G.-Bissau	62	65%	73,3	61
Libéria	0	0	0	0
Mali	294	35%	nd	nd
Mauritanie	104	85%	115,4	82
Niger	212	31%	332,8	19,8
Nigeria	222	0	552	0
Sénégal	203	34,50%	274	40,9
Sierre Léone	144	48,60%	164,7	49,7
Togo	0	0	0	0

Source : PINs 9^{ème} FED pour la période 2001 – 2007

L'enveloppe A couvre les activités de développement à long terme.

3.3.3 La complémentarité entre les PIRs et les PINs

Les interventions de la CE en matière de transport, aussi bien dans les PIRs que dans les PINs, se sont concentrées dans le secteur des transports routiers. On observe que des projets routiers régionaux du PIRs ont été également financés sur des ressources des PINs, comme ce fut le cas de l'aménagement de la route régionale Aïoun-Hassi (53 km) en Mauritanie.

Dans de nombreux PINs, la stratégie d'intervention de la CE a mis l'accent sur la réalisation des routes à vocation d'intégration régionale, notamment. A ce titre, on peut citer :

- la route Kaolack – Mbirkelane (37km – PIN 9^{ème} FED Sénégal) sur l'axe Dakar - Bamako ;
- la route Kaolack–Tambacounda (240km PIN 9^{ème} FED Sénégal) sur l'axe Dakar-Bamako ;
- la route Ouagadougou – Koupéla (136 km PIN 9^{ème} FED Burkina) sur la RN4 ;
- la route Bobo-Dioulasso – Boromo (173 km PIN 9^{ème} FED Burkina) sur la RN1 ;

- etc.

Mais ces financements croisés ne traduisent pas une réelle complémentarité des PIN et des PIR dans leur conception. Les PINs (moins compliqués) sont élaborés avant les PIRs sans véritable coordination. Pour assurer une meilleure synergie entre les stratégies et programmations des PIRs et des PINs, il aurait fallu élaborer d'abord le PIR; ensuite les Etats pourraient intégrer les composantes du PIR à exécution nationale dans leurs PINs, ce qui permet d'assurer la cohérence et la complémentarité entre les PIRs et les PIN.

3.3.4 Les interventions de la BEI

En Afrique de l'Ouest les interventions de la Banque Européenne d'Investissement (BEI) sont orientées vers le secteur marchand et vers les secteurs de l'énergie, de télécommunication et des transports (Tableau ci-après). Les projets bénéficiant du soutien de la B.E.I. sont censés dégager un taux de rentabilité économique satisfaisant.

TABLEAU 11. PROJETS DE TRANSPORT FINANCÉS PAR LA BANQUE EUROPÉENNE D'INVESTISSEMENT DE 1996-2006

Année signature	Nom Contrat	TITRE DE L'ENGAGEMENT GLOBAL	Etat Au 31/11/06	Type de fonds	Montant Contracté
2002	ASA-MODER.INFRAS .DE TRAFIC AERIEN	Construction and equipement of a new air trafiifc control centre in Sal (Cap Vert)	réalisé	EIB	20 000 000
2003	PORT DE CONATKRY	Rehabilitation and extension of port of Conakry (Guinée)	Travaux non débuté	FED	12 000 000
1998	AEROPORT D'ABIDJAN (COTE D'IVOIRE)	Modernisation and extension Abidjan Air port (Côte d'Ivoire)	réalisé	BEI	5 500 000
1996	ASECNA III	Renewal and modernisation of airport and aeronautical equipment to improve air traffic safety	réalisé	BEI	30 000 000
2002	ASECNA IV/A	Renewal and modernisation of airport and aeronautical equipment to improve air traffic safety (Regional – Africa)	En cours	BEI	33 000 000
2003	ASECNA IV/B	Renewal and modernisation of airport and aeronautical equipment to improve air traffic safety (Regional – Africa)	En cours	BEI	33 000 000
2005	LIAISON MARITIME DAKAR – ZIGUINCHOR	Acquisition for ro-ro ferry for transporting passengers and goods between Dakar and Casamance region, and associated port improvements	En cours	FED	10 000 000
		TOTAL			189 912 556

Source : BEI

Dans le secteur des transports, les interventions de la BEI ont concerné l'aménagement des infrastructures aéroportuaires, les équipements des centres de contrôle, la sécurité aérienne et les ports maritimes.

4 REPONSE DETAILLEE A LA QUESTION D'EVALUATION 5

Les interventions de la CE ont-elles permis de contribuer (et dans quelle mesure) à l'amélioration des services régionaux de transport en vue de diminuer le coût des facteurs et de faciliter la libre circulation des personnes et des marchandises ?

La question évaluative couvre les périodes des PIR 8^{ème} et 9^{ème} FED, soit de 1996 à 2007, ainsi que les liens entre les PIRs et les PINs. L'évaluation de la stratégie de la CE en Afrique de l'Ouest dans le secteur des transports repose sur trois critères de jugement (CJ).

CJ 5.1 Les objectifs spécifiques au niveau des projets sont réalisés

CJ5.2 Les coûts et temps de transport sont diminués d'une façon significative

CJ5.3 Le volume de trafics inter-Etats est en augmentation.

Les constats et analyses sont synthétisés ci-après selon ces trois critères de jugement fondés sur des indicateurs et cibles.

CJ 5.1 Les objectifs spécifiques au niveau des projets sont réalisés

Ce critère de jugement est fondé sur les indicateurs suivants :

5.1.1 Résultats de l'installation des Postes de Contrôle Juxtaposés aux frontières

5.1.2 Nombre de kilomètres de routes construites ou réhabilitées

5.1.3 Prise en considération des résultats des études dans la programmation des interventions

5.1.4 Nombre et nature des règlements harmonisés et ratifiés par les Etats

Nous les analysons dans cet ordre.

5.1.1 Résultats de l'installation des postes de contrôle juxtaposés (PCJ) aux frontières

Le Projet de Facilitation des transports (PIR 9^{ème} FED), qui met l'accent mis sur l'élimination des barrières non physiques sur les axes routiers inter-Etats et sur l'amélioration de la fluidité de la circulation des marchandises, s'inscrit parfaitement dans les agendas politiques respectifs de la CEDEAO et de l'UEMOA, Il correspond aussi aux attentes des usagers et des opérateurs économiques de la région qui sont confrontés à de nombreux contrôles et prélèvements illicites (douanes, de la police, gendarmerie, etc.) et donc à des coûts et délais de transport et de transit très hauts.

Pour contribuer à l'amélioration de la fluidité des trafics sur les corridors routiers, le Projet prévoit l'installation de 7 Postes de Contrôles Juxtaposés (PCJ) aux frontières selon la distribution suivante entre l'UEMOA et la CEDEAO (Tableau 12). La construction de ces PCJ permettrait de rationaliser le passage aux frontières en plaçant les services de contrôle des Etats frontaliers dans une proximité immédiate. Par ailleurs, elle devrait, outre les bénéfices escomptés en termes de gains financiers et de temps de trajets, contribuer à l'élimination des entraves liées à la circulation des marchandises et des personnes sur les routes inter-Etat ; ce qui influencerait positivement la

compétitivité des transports régionaux et permettrait aussi de mieux intégrer les économies d'Afrique de l'Ouest et de contribuer à insérer la région dans l'économie mondiale.

TABLEAU 12. LISTE DES PROJETS DE POSTES DE CONTRÔLE JUXTAPOSÉS

Frontières retenues	Nom du Site	Maître d'Ouvrage	Financement
Ghana - Burkina	Paga (ter. Ghana)	UEMOA	PIR – 9 ^{ème} FED
Benin - Niger	Malanville (Ter. Bénin)	UEMOA	PIR – 9 ^{ème} FED
Burkina - Niger	Kantchari-Makolondi	UEMOA	PIR – 9 ^{ème} FED
Nigeria - Benin	Semé – Krakd Plage	CEDEAO	PIR – 9 ^{ème} FED
Bénin - Togo	HilaCondji– Savé Condji	CEDEAO	PIR – 9 ^{ème} FED
Togo - Ghana	Koviakope - Aflao	CEDEAO	PIR – 9 ^{ème} FED
Ghana – Côte d'Ivoire	Alibo-Noé	CEDEAO	PIR – 9 ^{ème} FED

Source : Réunion de lancement du PIR 9^{ème} FED – Facilitation des Transports en Afrique de l'Ouest – Abuja, Siège de la Commission de la CEDEAO (Nigeria) – du 12 au 17 mars 2007

Le Projet Facilitation des Transports et Transit Routiers **connait un début d'exécution**. Les Assistants Techniques ont été recrutés dont l'un, le Consortium GOPA-NEA auprès de la CEDEAO/UEMOA en charge de la gestion du PIRs, et l'autre le BCEOM en appui à la CEDEAO pour le Programme de facilitation. Un Atelier sur le renforcement des capacités des Comités nationaux de facilitation et des Comités de Gestion des Corridors a également été organisé par le BCEOM à Abuja. **Des 7 PCJ devant être financés par le PIR 9^{ème} FED, aucun n'est construit ni équipé.** Le montant total engagé ou contracté actuellement, soit 17%, est faible (Tableau ci-après) et il subsiste **un risque fort de dégageement des fonds destinés à la construction des 7 PCJ aux frontières.**

TABLEAU 13. SITUATION FINANCIÈRE DU PROJET AU 29/01/2008

Facilitations Transports	Total du Projet	Total engagé ou contracté	Total payé	Solde non payé
ROC 14	63 800 000	10 819 468	1 295 814,80	62 504 185,20

Source : OLAS

Le projet se trouve, en effet, soumis à un facteur « délais de contractualisation » pour les travaux des 7 postes de Contrôle Juxtaposés, liée à la date limite de passation des marchés des travaux (règle date + 3 années), fixée au 20 décembre 2008. D'ici à cette date, il devient difficile des réaliser les activités préalables à la contractualisation des travaux de construction des Postes de contrôles juxtaposés (étude de fonctionnalité et de conception, obtention des décisions sur la localisation des PCJ, lancement des appels d'offres des travaux). **La règle « date +3 années» laisse ainsi peu de marge, jusqu'au 20 décembre 2008, pour la passation de tous les contrats de construction des PCJ.**

La mise en œuvre du Projet a souffert d'une série de problèmes dont les principaux peuvent être les suivantes :

- Le système de financement des activités du Projet entre la CEDAO et l'UEMOA : **les modalités de la délégation du système de financements de la**

CEDEAO à l'UEMOA n'ont pas été clairement définies. Les fonds auraient probablement dû être délégués par la CEDEAO à l'UEMOA dès le démarrage du Projet. Or la CEDEAO ne l'a pas fait et l'UEMOA ne l'a pas demandé parce qu'elle n'était pas consciente du risque d'annulation du crédit.

- L'absence de capacité en matière d'infrastructures tant à la CEDEAO qu'à la DCE Nigeria, ce qui a eu pour conséquence l'élaboration d'un calendrier irréaliste, notamment le chronogramme des PCJ.
- Le retard pris dans le recrutement et la mise en route de l'Assistance Technique, chargée de gérer le Projet. L'AT n'a commencé qu'en mars 2007.

Pour la mission d'évaluation, l'impact positif de ce projet est potentiellement important et son échec serait dommageable pour la région. Il serait cependant très regrettable aussi que les circonstances décrites plus haut impliquent un déroulement précipité pour une intervention de cette importance. Le dégagement de ces fonds destinés aux Postes frontières, activités-phares du projet de facilitation, pourrait constituer une source de tension entre les pays de la région et la Commission européenne ; d'où l'importance de chercher des alternatives. La mission d'évaluation recommande la création d'un Trust Fund avec la Banque mondiale et/ou directement UEMOA /BOAD pour les 3 (ou même les 7) Postes de Contrôle Juxtaposés.

Dans le cadre du PIR 9^{ème} FED, le **projet d'appui au Programme de formation de l'ASECNA** a un excellent taux d'exécution (Tableau 14). En matière d'infrastructures, les travaux d'aménagement sont réalisés à 80%.

TABLEAU 14. SITUATION FINANCIÈRE DU PROJET AU 29/01/2008

Appui au Programme de Formation de l'ASECNA	Total du Projet	Total engagé ou contracté	Total payé	Solde non payé
ROC 1	14 200 000	13 919 24,06	9 489 664,08	4 710 335,92

Source : OLAS

Tous les contrats de fournitures des équipements didactiques ont été signés avec des entreprises. Sur le volet programme de formation (en anglais et en management), un total de 680 stagiaires devrait bénéficier d'une formation sur la période 2004-2007. Au 31 décembre 2007, 290 agents ont été formés (43%) ; il est attendu que 461 agents auront été formés sur la période 2006/2009 ; le taux de réalisation serait alors de 68%.

5.1.2 Nombre de kilomètres de routes construites ou réhabilités

La longueur totale des routes bitumées réalisées ou en cours d'exécution, **menés essentiellement dans le cadre des financements du PIRs 8^{ème} FED et antérieurs**, s'élève à 651 km. **Les routes ainsi réalisées, au titre des PIRs constituent des parties significatives des liaisons régionales d'interconnexion continental comme le Trans-Sahélien Dakar – N'Djaména (4 496 km) et d'axes de désenclavement des pays du Sahel par une diversification de leurs voies d'accès à la mer.**

TABLEAU 15. PRINCIPAUX PROJETS RÉGIONAUX TRANSPORTS PIRs 8ÈME ET 9ÈME FED

Projet	Distance (km)	Type aménagé./ contenu projet	Caractéristiques	Code Identification	Montant engagé €
1. Route Kayes - Kidira (frontière Sénégal)	95	Bitumage de route en terre	Tronçon de l'axe de désenclavement du Mali par Sénégal (axe Dakar – Bamako) et de la route trans-sahélienne Dakar - N'Djaména de l'Union Africaine.	7-ACP RPR-780	18 779 000
				8-ACP ROC-52	7 721 000 <i>26 500 000</i>
2. Route Kankan - Bamako	338	Bitumage de route en terre	Tronçon de la route de désenclavement du Mali par la Guinée. Le projet co-financé avec la BAD et d'autres fonds.	8 ACP ROC 19	28 400 000 <i>28 400 000</i>
3. Route Natitingou - Porga (frontière Burkina)	102	Bitumage	Tronçon de l'axe de désenclavement du Burkina par le Bénin qui permet de résoudre les problèmes liés à la discontinuité physique sur cet axe routier.	8 ACP ROC 15	10 500 000 <i>10 500 000</i>
4. Route régional Aioun - Hassi	53	Bitumage	Tronçon de l'axe de désenclavement du Mali par la Mauritanie.	8 ACP MAU 021	8 300 000
				8 ACP ROC 017	3 405 000 <i>11 705 000</i>
5. Route Niamey - Torodi	63	Réhabilitation	Tronçon de la route inter-Etat Niamey-Ouagadougou	8 ACP ROC-41	6 500 000 <i>6 500 000</i>
Total	651				

A ces tronçons de routes réalisés sur les ressources des PIRs, il convient d'ajouter les autres tronçons routiers régionaux financés sur les ressources des PIN des États de la région. Dans de nombreux PINs, la stratégie d'intervention de la CE a mis l'accent sur la réalisation des routes à vocation d'intégration régionale, notamment. A ce titre, on peut citer :

- la route Kaolack – Mbirkelane (37km – PIN 9^{ème} FED Sénégal) sur l'axe Dakar - Bamako ;
- la route Kaolack–Tambacounda (240km PIN 9^{ème} FED Sénégal) sur l'axe Dakar-Bamako ;
- la route Ouagadougou – Koupéla (136 km PIN 9^{ème} FED Burkina) sur la RN4 ;
- la route Bobo-Dioulasso – Boromo (173 km PIN 9^{ème} FED Burkina) sur la RN1 ;
- etc.

Les interventions de la CE, autant dans les PIRs que dans les PINs, ont significativement contribué à améliorer les principaux axes routiers régionaux de l'Afrique de l'Ouest. Ainsi, en comparaison avec d'autres régions d'Afrique, on constate **un pourcentage relativement élevé des routes bitumées** en Afrique de l'Ouest (Tableau 17).

TABLEAU 16. POURCENTAGE (%) DES ROUTES BITUMÉES AFRIQUE DE L'OUEST ET AUTRES RÉGIONS

Régions	% routes bitumées (km)
Afrique du Nord	64,1%
Afrique de l'Est	9,5%
Afrique Australe	20,7%
Afrique centrale	4,1%
Afrique de l'Ouest	22,6%
Moyenne Afrique	24,5%
Moyenne mondiale	50%
Moyenne pays OCDE	82%

Source: (1) 2005 World Development Indicators for Transport Sectors (2) 2005 Banque Mondiale – World Bank Research Paper 3643

Les routes bitumées représentent 22,6% de la longueur du réseau routier régional en Afrique de l'Ouest ; occupant ainsi la deuxième position sur le continent après l'Afrique du Nord (64,1%) et avant l'Afrique Australe (20,7%). D'autres besoins de transport de la région n'ont cependant pas été suffisamment pris en considération dans les stratégies de coopération de la CE. Il s'agit, entre autres, de la faible considération de l'inter modalité, notamment l'intégration des systèmes routier et ferroviaire ; alors que les chemins de fer en Afrique de l'Ouest, en effet, jouent et continueront de jouer un rôle important sur les grandes liaisons internationales. La durabilité des investissements routiers dépend de l'entretien routier et du respect des charges à l'essieu. L'entretien des réseaux routiers nationaux apparaît souvent très insuffisant. En Afrique de l'Ouest, le faible niveau d'entretien est la caractéristique essentielle des infrastructures routières ; ce qui est essentiellement dû au manque chronique de ressources financière.

TABLEAU 17. ÉVOLUTION DE L'ÉTAT DES RÉSEAUX ROUTIERS AU BURKINA FASO

	1988		1998		2007	
	linéaire	%	linéaire	%	linéaire	%
Réseau routes bitumées	1506	100%	1854	100%	2692	100%
* bon à excellent	1048	70%	1319	71%	1794	67%
* Moyen	190	13%	520	28%	793	29%
* mauvais à très mauvais	268	18%	15	1%	105	4%
Réseau routes en terre	7233	100%	6584	100%	3001	100%
* bon à excellent	1181	16%	411	6%	2443	81%
* Moyen	4005	55%	4554	69%	525	17%
* mauvais à très mauvais	2047	28%	1619	25%	33	1%

Source: DGR

Au Burkina Faso, on constate que la longueur des routes bitumées s'est accrue de 79% entre 1988 et 2007; pendant la même période, le pourcentage des routes bitumées en état bon ou moyen est passé de 83% à 94%. Ces bons résultats sont obtenus grâce à la

réalisation, depuis 2000, de nombreux des projets routiers inscrits dans le deuxième Programme sectoriel des transports (PST-2). Même si la qualité des travaux de bitumage réalisés est satisfaisante actuellement, elle peut être compromise à moyen terme et de manière récurrente par les déficiences de l'entretien routier et l'agressivité des trafics.

Le réseau routier classé du Sénégal s'élève à 14 644 km, dont 4265 km de routes revêtues (29% du réseau) et 10 311 km de routes non revêtues. Les différentes campagnes d'inspection sommaire en 2001 et 2002 ont montré que 57% du réseau revêtu sont dans un état bon ou moyen ; 43% en état sont en mauvais état (Tableau ci-dessous).

TABLEAU 18. ETAT DU RÉSEAU ROUTIER REVÊTU (2002)

Catégorie/Etat	Bon état	Moyen état	Mauvais état	Très mauvais état	Total
Routes Nationales	604,2 km	1014,5 km	551,6 km	450,9 km	2621,1 km
	23%	39%	21%	17%	100%
Routes régionales	209,3 km	169,7 km	111,9 km	29,8 km	520,7 km
	40%	33%	21%	6%	100%
Routes Départementales	44,4 km	260,4 km	379,6 km	121,4 km	805,8 km
	6%	32%	47%	15%	100%
Routes Répertoirees	7,8 km	35,1 km	33,9 km	10,2 km	87,0 km
	9%	40%	39%	12%	100%
Voiries Départementales	0,5 km	5,5 km	6,4 km	0,5 km	12,9 km
	4%	43%	50%	4%	100%
Voiries urbaines	20,6 km	70,4 km	96,1 km	39,4 km	226,0 km
	9%	31%	43%	17%	100%
TOTAL	887,1 km	1 557,5 km	1 181,2 km	652,7 km	4 273,5 km
en %	20,7%	36,4%	27,6%	15,3%	100%

Source : Agence Autonome des Travaux Routiers (AATR)

Or, il est notoire que le chargement excessif des camions est l'une des principales causes de détérioration prématurée de la route en Afrique de l'Ouest. Le contrôle des surcharges du trafic lourd, bien que constituant un engagement de longue date de la part des gouvernements ou des organisations sous- régionales, est encore largement insuffisant.

Les résultats d'une étude de gestion du contrôle de la charge à l'essieu au Sénégal, financée par la CE en 2005⁷⁰, montrent clairement que la surcharge des poids lourds est un sérieux problème. L'importance de la surcharge au Sénégal est en moyenne de 16,3 % pour tous les véhicules et de 30,5 % pour tous les véhicules lourds, pendant que l'intensité moyenne de surcharge est de 25 %. L'impact du contrôle inadéquat des charges à l'essieu sur les montants nécessaires pour l'entretien et la préservation du réseau routier a été estimé à 34 milliards de F CFA par an, ce qui est à comparer au budget national d'entretien actuel du Sénégal qui est de 15 milliards de F CFA. La

⁷⁰ Consilium Legis (Pty) « Etude de gestion du contrôle de la charge à l'essieu au Sénégal » Projet n° 8.ACP.SE.013 d'appui au PSTII Snégal, Décembre 2005

surcharge des poids lourds agit négativement sur les coûts d'exploitation des véhicules (surcoût de l'ordre de 20 à 25 %). Enfin, sur le plan économique, la surcharge, en introduisant une capacité supplémentaire, déséquilibre le fonctionnement normal du marché et tire les prix de transport vers le bas.

5.1.3 La prise en considération des résultats des études dans la programmation des interventions dans le secteur des transports

L'UEMOA a élaboré et adopté⁷¹ une Stratégie régionale des transports (Stratégie Communautaire de transport, SC-ITR) assortie d'un plan d'action (Programme d'Action Communautaire des Infrastructures et des Transports Routiers, PACITR) pour la période 2001- 2010⁷². Cette stratégie s'articule autour de l'amélioration des infrastructures routières, du développement d'un système d'information et d'indicateurs de performance, de la facilitation du transport et transit routiers inter-Etats et la sécurité routière. Le plan d'action (PACITR) a défini un réseau routier prioritaire reliant les capitales de la sous région, en cohérence avec celui de la CEDEAO. Le choix des principaux projets routiers réalisés par la CE, dans le cadre du PIRs 8^{ème} FED, s'est appuyé sur ces documents de planification.

L'UEMOA a également élaboré et adopté un **Programme Economique Régional (PER) 2006-2010**, élaboré par la BCEAO, la BOAD et l'UEMOA⁷³ et qui intègre le PACITR. L'objectif global du PER est de générer une croissance de (7%), durable et réductrice de pauvreté et d'approfondissement de l'intégration. Ces objectifs sont en cohérence avec ceux de la CEDEAO et du Millénaire pour la Développement (ODM) à l'horizon 2015 et avec les priorités du NEPAD (*New Partnership for Africa's Development*). Le PER se décline en 5 axes stratégiques. Les axes stratégiques du PER sont : (i) consolider la bonne gouvernance et approfondir l'intégration économique ; (ii) Développer les infrastructures économiques ; (iii) Construire un appareil productif intégré ; (iv) Développer les ressources humaines ; (v) Mettre en place un partenariat pour la mobilisation des ressource et le suivi/évaluation. Les axes stratégiques se déclinent ensuite en plan d'action. Des entretiens menés, il ressort que la Programmation PIR 9^{ème} FED a été réalisée à un moment où l'UEMOA travaillait sur l'élaboration du Programme Economique Régional (PER). Les deux exercices de programmation ont été menés en parallèle, mais il n'y a pas in fine de discordances majeures entre les deux.

En dehors de son « Traité », la CEDEAO ne dispose pas de document de stratégie sur les transports, comme l'UEMOA. L'organisation fonctionne sur la base des plans de travail annuels et produit des rapports annuels. Le passage à des plans de travail pluriannuels est en projet.

Enfin, il faut noter que c'est la CEDEAO et l'UEMOA qui ont préparé ensemble (Réunion de Ouagadougou de août 2003)⁷⁴ et validé (Atelier de Accra de septembre 2003)⁷⁵ le

⁷¹ Conseil des Ministres Sectoriels des Travaux Publics et des Transports, Décision N°07/2001/CM/UEMOA

⁷² UEMOA « Infrastructures et Transports Routiers des Etats Membres de l'UEMOA » - Stratégie Communautaire, Septembre 2001.

UEMOA « Infrastructures et Transports Routiers des Etats Membres de l'UEMOA » - Programme d'Action Communautaire des Infrastructures et des Transports Routiers (PACITR), Septembre 2001.

UEMOA « Table Ronde Régionale des Bailleurs de Fonds sur les infrastructures et Transports Routiers des Etats Membres de l'UEMOA » - Synthèse, Septembre 2001.

⁷³ UEMOA, BOAD, BCEAO « Programme Economique Régional (PER) 2006-2010 » Volumes I à IV et Synthèse, juillet 2006

⁷⁴ Compte rendu de la première réunion préparatoire à l'Atelier de validation du Programme Régional de Facilitation des Transports et Transit Routiers de l'Afrique de l'Ouest, Ouagadougou, du 04-06 août 2003

⁷⁵ Rapport de l'Atelier de validation du Programme Régional de Facilitation des Transports et Transit Routiers Inter-Etats de l'Afrique de l'Ouest, Accra, du 10-12 novembre 2003

Programme Régional de Facilitation des Transports et Transit Routiers en Afrique de l'Ouest (financement du PIR 9^{ème} FED) avec l'appui des bailleurs de fonds (Banque mondiale, Commission Européenne, Banque Africaine de Développement, USAID, Coopération française) sur la base d'études et expertises.

Sur la base de ces constats et analyse, l'équipe d'évaluation a pu vérifier que la programmation des interventions de la CE dans le secteur des transports a pris effectivement en considération les résultats des études reflétés dans des documents de programmation.

5.1.4 Nombre et nature des textes harmonisés et ratifiés par les Etats

L'appui de la CE a permis à l'UEMOA, notamment depuis 2001/2002, de réaliser un travail législatif (règlement) et réglementaire (directives) considérable pour harmoniser les politiques de transport (normes, règles de sécurité, entretien des infrastructures, procédures de contrôle, facilitation des transport et transit, etc.). L'équipe d'experts a recensé 27 textes harmonisés et ratifiés par les Etats par nature (Tableau ci-dessous). En comparaison, la CEDEAO est beaucoup moins avancée que l'UEMOA.

TABLEAU 19. NOMBRE ET NATURE DES TEXTES RATIFIÉS DEPUIS 1996

N°	Type	Nature
1	Règlement n°01/2007/CM/UEMOA	portant adoption du code communautaire de l'aviation civile des Etats de l'UEMOA
2	Décision n° 15/2005/CM/UEMOA	relative l'adoption d'un plan régional de contrôle routier
3	Directive n°08/2005/CM/UEMOA	relative à la réduction des points de contrôle sur les axes routiers inter-Etats
4	Décision n° 16/2005/CM/UEMOA	portant création d'un Comité Technique de Suivi, pour la suppression des barrières non tarifaires (CTS/BNT)
5	Règlement n° 14/2005/CM/UEMOA	relatif à l'harmonisation des normes et des procédures de contrôle du gabarit, du poids et de la charge à l'essieu des véhicules lourds de transport de marchandises dans les Etats membres de l'UEMOA.
6	Règlement n°06/2005/CM/UEMOA	relatif aux conditions de délivrance des licences, de formation et de contrôle des membres de l'équipage de conduite avion
7	Règlement n°07/2005/CM/UEMOA	relatif aux certificats de navigabilité des aéronefs
8	Règlement n°08/2005/CM/UEMOA	relatif aux conditions médicales de délivrance des licences du personnel de l'aéronautique civile
9	Règlement n°09/2005/CM/UEMOA	relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public
10	Règlement n° 10/2005/CM/UEMOA	relatif à l'agrément des ateliers d'entretien des aéronefs civils
11	Règlement n° 11/2005/CM/UEMOA	relatif à la sûreté de l'aviation civile au sein des Etats de l'UEMOA

12	Décision A/DEC.9/01/05/CEDEAO	relative à la création de Comités de Facilitation des transports et du Transit Routiers et de Comités de Gestion des Corridors Transfrontaliers en Afrique de l'Ouest
13	Directive n°01/2004/CM/UEMOA	portant statut des administrations de l'aviation civile
14	Règlement n°04/2003/CM/UEMOA	fixant les règles communes pour l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de l'UEMOA
15	Règlement n°24/2004/CM/UEMOA	fixant les conditions d'accès des transporteurs aériens aux liaisons aériennes intracommunautaires
16	Règlement n°03/2003/CM/UEMOA	établissant les règles relatives aux compensations pour refus d'embarquement des passagers et pour annulation ou retard d'un vol
17	Règlement n°02/2003/CM/UEMOA	relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en cas d'accidents
18	Règlement n°01/2003/CM/UEMOA	relative à l'accès au marché de l'assistance en escale dans les aéroports de l'UEMOA
19	Décision A/DEC/13/01/03 /CEDEAO	relative à l'établissement d'un Programme Régional de Transport routier et de Facilitation
20	Recommandation n°02/2002/CM/UEMOA	relative à la simplification et à l'harmonisation des procédures administratives et de transit portuaire au sein de l'UEMOA
21	Décision n° 08/2001/CM/UEMOA	portant adoption et modalités de financement d'un programme communautaire de construction de postes de contrôles juxtaposés aux frontières entre les Etats de l'UEMOA
22	Recommandation n°02/2002/CM/UEMOA	relative à la simplification des procédures administratives et de transit portuaire au sein de l'UEMOA
23	Directive n°04/2002/CM/UEMOA	relative à la réforme et au financement des conseils des chargeurs des Etats membres de l'UEMOA
24	Règlement n°07/2002/CM/UEMOA	relatif à l'agrément de transport aérien au sein de l'UEMOA
25	Règlement n°08/2002/CM/UEMOA	relatif aux tarifs de passagers, de fret et poste applicables de et vers les Etats membres de l'UEMOA
26	Décision n° n°08/2002/CM/UEMOA	portant adoption du programme commun du transport aérien
27	Décision A/DEC.6/7/96/CEDEAO	relative aux normes pour la construction des routes communautaires

Les textes ratifiés portent principalement sur le secteur routier et le transit portuaire. Ils visent à harmoniser les politiques de transports routiers et le transit portuaire des marchandises en Afrique de l'Ouest : normes de construction des routes régionales, procédures de transit portuaire, contrôle routier, construction de postes de contrôles juxtaposés aux frontières, contrôle de la charge à l'essieu des véhicules lourds de transport de marchandises, etc. Les textes ratifiés portent également sur le secteur des transports aériens ; ils visent à assurer les conditions d'accès, d'exercice et de sécurité au transport aérien civil.

Le cadre législatif et réglementaire des transports existe donc dans la sous – région. Le principal problème se situe cependant au niveau de la mise en œuvre de ces textes. Des textes ratifiés, on observe qu'aucun pays n'applique systématiquement et effectivement ces textes. En 2005, par exemple, la Commission de l'UEMOA a approuvé la *Directive n°08/2005/CM/UEMOA* visant à limiter à 3 le nombre de points de contrôle sur les corridors routiers de la région (à l'origine, à la frontière, à destination) ; mais cette Directive n'est pas appliquée, comme ne l'est pas non plus le Règlement n°14/2005/CM/UEMOA relatif à l'harmonisation des normes et des procédures de contrôle du gabarit, du poids et de la charge à l'essieu des véhicules lourds de transport de marchandises. Ces constats sont valables pour la plupart des textes d'harmonisation ratifiés par les Etats.

Conclusion sur le CJ 5.1

Les objectifs spécifiques au niveau des projets de construction/réhabilitation des routes du PIR 8^{ème} FED, sont globalement réalisés. Dans le PIR 9^{ème} FED, si le projet d'appui à l'ASECNA a un excellent taux d'exécution, celui de Facilitation des Transports et Transit Routiers ne connaît qu'un début d'exécution. Aucun PCJ n'est installé. La programmation des interventions de la CE a pris en considération l'essentiel des besoins et attentes des acteurs de la région. L'appui de la CE a permis, notamment depuis 2001/2002, de réaliser un travail législatif et réglementaire considérable pour harmoniser les politiques de transport. Il subsiste cependant des problèmes au niveau de la programmation, de la durabilité des investissements routiers et des l'application effectives des textes adoptés.

CJ 5.2 Le niveau de réduction des coûts et temps de transport et de transit routiers

Ce critère de jugement est fondé sur les indicateurs suivants :

5.2.1 Niveau de réduction des coûts et transit routier

5.2.2 Niveau de réduction du temps de transport et de transit routier

Le concept des coûts de transport renvoie d'une part aux coûts pour les transporteurs (coût d'exploitation des véhicules) et d'autre part au prix de transport pour les chargeurs. Une analyse de l'évolution des coûts et temps de transport au niveau régional exige des données quantitatives en série résultant d'enquêtes régionales fiables et homogènes. Or, en pratique, ces données n'existent pas. Il n'y a pas non plus souvent eu un suivi des projets routiers financés par la CE tel qu'on puisse faire une analyse de l'évolution des coûts et temps de transport.

Pour analyser l'évolution des coûts et prix de transport pour la période sous revue, en l'absence de telles données régionales, l'équipe d'évaluation a recueilli les données dans les Documents et Rapports d'études disponibles. Elle a également eu recours à une démarche qualitative ; ce qui a été fait à l'occasion d'entretiens individuels ou focalisés avec les chargeurs, les transporteurs et des responsables des administrations. Les informations collectées, même si elles présentent une certaine faiblesse, permettent de fournir une bonne appréciation des tendances d'évolution des coûts et temps de transport sur les principaux corridors routiers de la région. Les principaux constats et analyses sont synthétisés ci-après.

Les coûts et temps de transports ont été réduits grâce aux investissements

routiers réalisés par la CE. La réduction des coûts et temps des transports résulte de la combinaison de deux facteurs : la réduction des coûts d'exploitation des véhicules rendu possible par l'amélioration des infrastructures routières, et la réduction du temps de transports liée à l'amélioration des mesures de facilitation (procédures douanières, contrôles routiers, formalités au frontières, etc.). Les interventions de la CE ont significativement contribué à améliorer les principaux axes routiers de l'Afrique de l'Ouest par la réalisation d'un pourcentage important des routes bitumées (CJ 1). Un impact important des projets d'amélioration d'un réseau routier considéré dans les analyses économiques est **la baisse des coûts et temps de transports**. Celle-ci est utilisée comme base de la justification économique des projets routiers. Elle induit une baisse des coûts d'exploitation des véhicules qui, la concurrence aidant, doit entraîner la baisse des tarifs. Au niveau des usagers (transporteurs), il est donc certain que les coûts d'exploitation des véhicules au kilomètre et temps de transport sur les routes bitumées ou réhabilitées ont diminué. On admet en effet que les coûts sur les routes non aménagées sont supérieurs de 25% à 50% et parfois à 100% à ceux d'une route bitumée. **Les interventions de la CE**, qui ont significativement contribué à l'amélioration du réseau routier régional, **ont donc entraîné une baisse des coûts et temps des transports**. Cependant, on constate que ces bénéfices, liés aux améliorations apportées au réseau routier régional, n'ont pas été exploités correctement en Afrique de l'Ouest par les professionnels du secteur ; on observe, en fait, un « effet ciseaux » avec d'une part une stabilité des prix de transport (en franc CFA courants), voir une baisse (en F CFA constants) et d'autre part une augmentation des coûts de transporteurs. Nous analysons ces phénomènes ci-après.

.....Mais les coûts d'exploitation des transporteurs ont augmenté

L'analyse a ainsi porté sur l'évolution des coûts d'exploitation des véhicules (CEV) de type Ensemble Articulé 5 essieux (SR5) de CU=30 tonnes, qui est le « Poids Lourd Type » utilisé en transport de fret international sur les corridors routier de l'Afrique de l'Ouest. Les données disponibles et dont les méthodes de calcul des CEV sont plus ou moins homogènes n'ont été trouvées que sur quelques pays. Les CEV collectés prennent en compte les coûts fixes (amortissement, assurances, salaires, emprunts, etc.), les charges variables en fonction des kilomètres parcourues (pneumatiques, carburants, entretien/réparation, etc.), mais aussi les péages routiers (formels ou illicites).

Les coûts moyens d'exploitation des SR5, à différentes dates, sont consignés dans le Tableau 20. Même s'il y a des disparités entre les différents pays, on constate une augmentation des coûts d'exploitation pour les transporteurs sur la période sous évaluation dans ces quatre pays. Ce constat a été corroboré par les entretiens menés sur le terrain auprès des transporteurs.

TABLEAU 20. COÛT D'EXPLOITATION DES VÉHICULES TYPE ENSEMBLE ARTICULÉ 5 ESSIEUX (CU=30 T)

Année	Mali*	Niger**	Bénin**	Togo**
1995	561,70			
1999		492,00	487,00	447,00
2002	612,60			
2007		682,53	518,48	525,52
1995-2002	9%			
1999-2007		39%	6%	18%

Sources: *The World Bank « implementation completion Report on a Credit in the amount of SDR 46.1 million (US \$ 65 million equivalent) to Mali for a Mali Transport Sector Project », March 2005. Banque Mondiale « analyse des facteurs de coûts et prix de transport en Afrique de l'Ouest » Rapport final, Septembre 2007. Entretiens réalisés par le Consultants*

L'accroissement des coûts d'exploitation de poids lourds en Afrique de l'Ouest s'explique, entre autres facteurs, par l'état médiocre des infrastructures routières due au manque d'entretien des réseaux routiers nationaux, la faiblesse des parcours annuels et taux de remplissage des camions, les hausses des prix des carburants et pièces détachées importés, **mais également et surtout par les coûts excessifs des nombreux contrôles sur les corridors routiers**. Des entretiens menés, il ressort qu'en réalité, les transporteurs ne considèrent pas que les améliorations du réseau routier soient déterminantes pour la rentabilité de la profession, notamment sur le segment de fret international ; les contraintes les plus importantes en termes économiques pour eux sont : le fret aller à vide, l'immobilisation des camions aux ports et les sommes rackettées et temps perdus aux postes de contrôle (services de polices, de gendarmerie et des douanes).

Les enquêtes menées par « L'Observatoire des Pratiques Anormales - OPA » et l'UEMOA sur les différents corridors ont permis de cerner et quantifier les principales entraves à la fluidité des trafics routiers en Afrique de l'Ouest (Tableau 21).

TABLEAU 21. CONTRÔLES ET PÉAGES ILLICITES SUR QUELQUES AXES ROUTIERS INTER-ÉTATS EN 2007

Corridors routiers	Nombre moyen de check point/100km	Coût moyen/100km	Temps moyen d'attente/100 km
Ghana-Burkina, 992 km	2,23	3,83 €	96 mn
Togo – Burkina, 1 020 km	1,5	4,06 €	55 mn
Burkina – Mali, 905 km	2,01	10,86 €	55 mn

Source : Observatoire des Pratiques Anormales (OPA) – Enquête 2006 – 200, chiffres tirés du Tableau ci-dessus

Cette situation a pour conséquence la réduction de la fluidité du trafic routier, l'allongement des délais de parcours et de transit des marchandises sur les corridors régionaux et l'accroissement des coûts de transport. Le point de vue des chargeurs et transporteurs interrogés lors de la mission de terrain est qu'il est essentiel d'obtenir une **volonté politique** des Etats pour éliminer les entraves à la fluidité des trafics et mettre fin aux pratiques de contrôles multiples, abusifs et non justifiés. En 2005, la Commission de l'UEMOA a approuvé la décision de limiter à 3 le nombre de points de contrôle sur les corridors routiers de la région (à l'origine, à la frontière, à destination (*Directive n°08/2005/CM/UEMOA*)) ; mais, comme indiqué plus haut, cette Directive n'est appliquée par aucun pays. **La persistance de la multiplication des péages et des prélèvements illicites est donc une preuve de la faible détermination des Etats nationaux.**

.....Alors que les prix du transport routiers sont restés stables

Le Tableau ci-après consigne les prix moyens pratiqués sur la plupart des corridors routiers en transport international de marchandises générales (hors conteneurs et hydrocarbures).

**TABLEAU 22. EVOLUTION DES PRIX MOYENS DE TRANSPORT PRATIQUÉS
SUR LES CORRIDORS RÉGIONAUX**

Années	Prix moyens de transport sur les corridors routiers - marchandises générales (F CFA / TK)	Prix moyens de transport sur les corridors routiers - ciment (F CFA / TK)
1988	25 - 26 F CFA	25 - 26 F CFA
1999		25 F CFA
2007	26,4 - 34,0 F CFA	24,2 - 26,2 FCFA

Sources : Banque Mondiale « corridors de transport en Afrique » 1990. Banque Mondiale « analyse des facteurs de coûts et prix de transport en Afrique de l'Ouest » Rapport final, Septembre 2007. Entretiens réalisés par le Consultants

Durant la période sous revue, si l'on prend en compte l'effet de la dévaluation de 50% du F CFA en janvier 1994 et si l'on intègre l'effet inflation, cela signifie qu'à prix constants, les prix moyens de transport en Afrique de l'Ouest sont restés stables ou ont sensiblement baissé. Les entretiens réalisés auprès des chargeurs et transporteurs ainsi que leurs syndicats et des administrations ainsi que les Rapports d'études corroborent très largement ce constat. Dans le cas du Burkina « les tarifs de référence de transport de marchandises, fixés par le syndicat des transporteurs (Organisation des Transporteurs Routiers du Burkina Faso = OTRAF), n'ont pas changé depuis l'achèvement des projets routiers 7^{ème} FED »⁷⁶.

On constate aussi une faiblesse structurelle des transporteurs par rapport aux chargeurs qui leur font accepter des prix bas de transport de fret qui favorise les surcharges et induit une augmentation de l'offre.

La pratique de surcharges des camions apparaît comme une réponse des transporteurs à cette stabilité ou baisse des prix de transport. Rapporté à la Tonne*kilomètre, les coûts d'exploitation des véhicules sont plus élevés au regard des prix des transports exprimés en F CFA. Une simulation⁷⁷ réalisée avec différents niveaux de tonnages transportés par les Ensembles Articulés type 5 essieux (CU=30 tonnes) fait clairement apparaître que seule la surcharge permet d'obtenir des coûts d'exploitation plus faibles que les prix de transport. Dans le cas d'un chargement à 45 tonnes par exemple, le bénéfice est de 6,06 F CFA au Bénin, 4,64 F CFA / TK au Togo et 0,58 F CFA/TK au Niger.

Conclusion CJ 5.2

Les interventions de la CE ont permis une amélioration significative du réseau routier régional ; ce qui a entraîné une réduction des coûts et temps de transports. Mais celle-ci n'a pu compenser ni les hausses des charges subies par les transporteurs sur des postes (carburants, pièces détachées, prélèvements illicites, etc.), ni les pertes de temps liées aux nombreux contrôles. Les coûts des transporteurs ont donc augmenté, alors que les prix de transport sont restés stables ou ont baissé. La pratique de surcharges des camions apparaît comme une réponse des transporteurs pour survivre ou rentabiliser de leurs activités. Or, les surcharges entraîne une dégradation prématurée des infrastructures routières.

⁷⁶ UE – République du Burkina Faso « Evaluation des appuis communautaires aux programmes sectoriels des transports au Burkina Faso », Contrat BL/02.002 – Assistance technique, Rapport final – Novembre 2002

⁷⁷ Banque Mondiale « analyse des facteurs de coûts et prix de transport en Afrique de l'Ouest » Rapport final, Septembre 2007.

CJ 5.3 Le volume de trafics inter-Etats est en augmentation.

5.3.1 Niveau d'accroissement du volume des trafics

Il n'y a pas souvent eu un suivi des projets routiers réalisés, tel qu'on puisse faire une analyse de l'évolution du trafic. Il n'y a pas non plus d'études de suivi et de statistiques de comptages de trafics fiables au niveau régional permettant d'établir de liens fermes entre l'amélioration globale du réseau routier régional, suite aux interventions de la CE, et l'évolution des trafics inter-Etats. Pour apprécier l'évolution du volume de trafics, l'équipe d'évaluation a donc totalisé les trafics tant à l'importation et à l'exportation de toutes marchandises confondues (marchandises générales et hydrocarbures), de tous les corridors routiers de desserte du Burkina et du Mali ; deux pays sont enclavés dont les trafics sont représentatifs dans la mesure où ceux-ci circulent sur les principaux corridors routiers de la région.

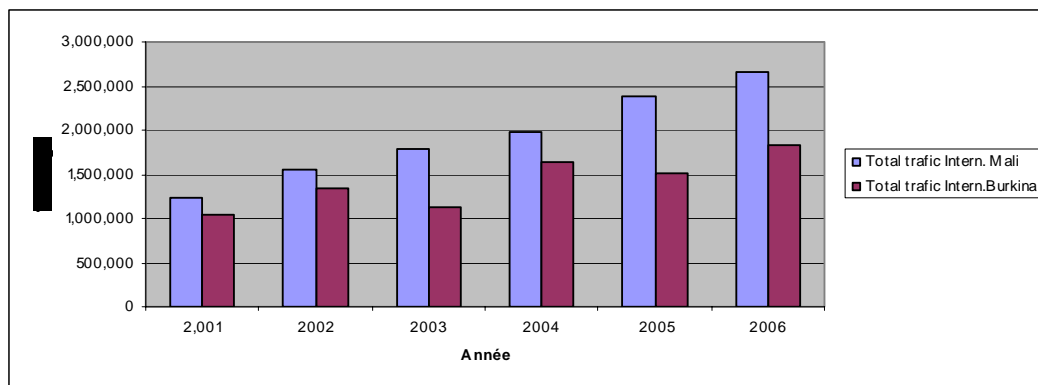
Par ailleurs, une étude d'Évaluation en fin de parcours de la mise en œuvre du Projet routier Kayes-Kidira a été réalisée en 2007⁷⁸ ; ce qui permet d'analyser l'évolution des trafics sur cet axe. Des entretiens ont également été menés auprès des usagers et des administrations.

Le Tableau ci-après montre une forte croissance du volume de trafics internationaux et régionaux du Burkina et du Mali : il a plus que doublé au Mali et a augmenté de 75% au Burkina entre 2001 et 2006. Cette croissance générale des trafics internationaux constitue un impact positif indiscutable des interventions de la CE.

Au Sénégal, les deux dernières campagnes nationales de comptage du trafic ont eu lieu en 1996 et 2002. La comparaison des données recueillies montre une croissance générale du trafic journalier moyen de 6,3% ; soit 1,02% par an.

TABLEAU 23 & GRAPHIQUE 18. ÉVOLUTION DU TRAFIC GLOBAL DES MARCHANDISES DE TOUS LES CORRIDORS ROUTIERS DU MALI ET DU BURKINA (EN TONNES)

	2 001	2002	2003	2004	2005	2006
Total trafic Intern. Mali	1 233 965	1 542 614	1 781 155	1 977 219	2 389 474	2 669 897
Total trafic Intern. Burkina	1 047 413	1 331 278	1 122 857	1 648 888	1 520 669	1 834 325



Sources: Conseil Burkinabé des Chargeurs – Burkina. Observatoire des Transports du Mali

La route Kayes-Kidira, réalisée par la CE, est une section de la RN1 du Mali et un tronçon de l'axe international Bamako-Dakar. L'analyse des trafics met en évidence

⁷⁸ République du Mali « Appui au PST – Travaux de réhabilitation de la route Kayes – Kidira - Evaluation en fin de parcours de la mise en œuvre du Programme » (8 ACP ROC-52) Rapport final, février 2007

l'importante augmentation des trafics et le pourcentage élevé des Poids Lourds (PL) comme le montre le Tableau ci-après.

TABLEAU 24. EVOLUTION DU TRAFIC SUR LA ROUTE KIDIRA - KAYES

	VL	PL	UVP
Trafics prévus par l'Etude Economique (2000)	28	113	480
Comptages de l'étude ex-post (2007)	95	214	951
Différence entre Etude Ex-post et Etude Econo.	+239%	+89%	+98%

Source : Evaluation Ex-post, Février 2007

En comparaison avec les trafics prévus lors de l'Etude Economique de faisabilité, les comptages de trafics réalisés par l'Etude Ex post, après la mise en service de la route, sont quasiment le double (+ 98%). Le nombre des Poids Lourds (PL) représente 69% du total des véhicules. Ce chiffre traduit aussi un fort développement des échanges par la route entre les deux pays. Les enquêtes ont montré que 77% des PL étaient chargés dans le sens Sénégal vers le Mali, et 23 % dans l'autre sens.

Les entretiens menés par l'équipe d'évaluation dans la région confirment, tout à fait, une forte croissance des trafics de marchandises sur les corridors routiers de la région.

Conclusion CJ.5.3

Les statistiques collectées et les entretiens menés montrent clairement une augmentation du trafic de marchandises sur l'ensemble des corridors routiers.

Appréciation globale préliminaire QE 5

Les projets de construction/réhabilitation des routes sont globalement réalisés et ont contribué à l'amélioration du réseau routier régional ; ce qui est porteur pour l'intégration régionale et donc la croissance économique. Dans le PIR 9^{ème} FED, si le projet d'appui à l'ASECNA a un excellent taux d'exécution, celui de la Facilitation des Transports ne connaît qu'un début d'exécution. Aucun poste de contrôle juxtaposé aux frontières (infrastructure de facilitation) n'est installé. La programmation des interventions de la CE a effectivement pris en compte les besoins et attentes des acteurs de la région en matière de transports. L'appui de la CE a permis, de réaliser un travail législatif et réglementaire considérable d'harmonisation des politiques de transport. Les interventions d'amélioration du réseau routier régional de la CE ont entraîné d'une part une forte augmentation du trafic de marchandises sur l'ensemble des corridors routiers, et d'autre part une réduction des coûts et temps de transports. Mais la réduction des coûts et temps de transport n'a pu compenser ni les hausses des charges subies par les transporteurs sur des postes (carburants, pièces détachées, prélèvements illicites, etc.), ni les pertes de temps liées au nombre élevé de contrôles. Des constats et analyses effectués, il ressort que **les interventions de la CE ont permis de contribuer à l'amélioration des services régionaux de transport en vue de diminuer le coût des facteurs et de faciliter la libre circulation des personnes et des marchandises.** Il subsiste cependant des problèmes à résoudre, entre autres : la durabilité des investissements routiers qui est compromis par la pratique des surcharges des véhicules et le manque d'entretien ; le défaut d'application des textes par les Etats, le manque de volonté des Etats pour éliminer les entraves à la fluidité des trafics et mettre fin aux prélèvements illicites.

Appendice A :

Traités, Protocoles, Décisions, Résolutions et Directives de la CEDEAO

relatifs au secteur des transports

- Traité de la Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest (Lagos, 1975)
- Traité révisé établissant la Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest (Cotonou, 1993)
- Protocole A/P1/5/79 sur la libre circulation des personnes, les droits de résidence et d'établissement (Dakar, 1979)
- Protocole A/SP.1/7/86 Additionnel relatif à l'exécution de la deuxième étape (droit de résidence) du protocole sur la libre circulation des personnes, les droits de résidence et d'établissement
- Décision A/DEC/3/8/94 relative à la création de Comité nationaux de suivi pour l'Application effective des décisions et Protocoles de la CEDEAO dans le domaine des transports, 1994
- Décision A/DEC/20/80 relative au programme des transports (1980)
- Décision A/DEC/2/5/81 relative à l'harmonisation des législations routières dans la Communauté
- Convention A/P2/5/82 portant réglementation des Transports Routiers Inter-Etats de la CEDEAO (Cotonou, 1982)
- Convention A/P4/5/82 relative au Transit Routier Inter-Etats des marchandises et Annexes (Cotonou, 1982)
- Décision A/DEC.4/11/84 relative au transport maritime
- Convention additionnelle A/SP.1/5/90 portant institution au sein de la Communauté d'un mécanisme de garantie des opérations de transit routier Inter-Etats des marchandises (Banjul, 1990).
- Résolution C/RES.4/5/90 relative à la réduction des postes de contrôles routiers dans les Etats membres de la CEDEAO
- Résolution C/RES.5/5/90 relative à la charge à l'essieu
- Résolution C/RES.6/5/90 relative à la réalisation des tronçons restant du réseau routier Trans-Ouest Africain et des routes d'interconnexion pour le désenclavement des pays sans littoral
- Décision C/DEC7/7/91 relative à la réglementation de la circulation routière sur la base de la charge à l'essieu de 11,5 tonnes pour la protection des infrastructures routières et des véhicules de transport routiers (Abuja, 1991).
- Directive C/DIR.1/12/88 relative à l'application du programme des transports aériens
- Directive C/DIR.2/12/88 relative à l'application du programme des transports maritimes

- Directive C/DIR.3/12/88 relative à l'application du programme des transports terrestres
- Décision A/DEC/13/01/03 relative à l'établissement d'un Programme Régional de Transport routier et de Facilitation pour aider le commerce intercommunautaire et les mouvements de franchissement des frontières

Appendice B : Bibliographie additionnelle

- Atlas régional des transports et des télécommunications dans la CEDEAO, Club du Sahel et de l'Afrique de l'Ouest, CEDEAO, 2005
- Rapport Annuel 2005 du Secrétariat Exécutif de la CEDEAO
- Evaluation de la coopération régionale de la CE/EU en Afrique de l'Ouest, DRN, Rapport de synthèse, septembre 1996
- Conseil des Ministres Sectoriels des Travaux Publics et des Transports, Décision N°07/2001/CM/UEMOA
- UEMOA « Infrastructures et Transports Routiers des Etats Membres de l'UEMOA » - Stratégie Communautaire, Septembre 2001.
- UEMOA « Infrastructures et Transports Routiers des Etats Membres de l'UEMOA » - Programme d'Action Communautaire des Infrastructures et des Transports Routiers (PACITR), Septembre 2001.
- UEMOA « Table Ronde Régionale des Bailleurs de Fonds sur les infrastructures et Transports Routiers des Etats Membres de l'UEMOA » - Synthèse, Septembre 2001.
- UEMOA, BOAD, BCEAO « Programme Economique Régional (PER) 2006-2010 » Volumes I à IV et Synthèse, juillet 2006
- Compte rendu de la première réunion préparatoire à l'Atelier de validation du Programme Régional de Facilitation des Transports et Transit Routiers de l'Afrique de l'Ouest, Ouagadougou, du 04-06 août 2003
- Rapport de l'Atelier de validation du Programme Régional de Facilitation des Transports et Transit Routiers Inter-Etats de l'Afrique de l'Ouest, Accra, du 10-12 novembre 2003
- EC, 2006, COM (2006) 376 final, Interconnecter l'Afrique : le partenariat euro-africain en matière d'infrastructures. Entretien à Bruxelles avec la DG - DEV
- Entretien à Luxembourg avec la BEI – Division Afrique de l'Ouest et Sahélienne - Division Gestion du Portefeuille et Stratégie ACP-Facilité d'Investissement
- Revue à mi-parcours 2005 (période de référence : 2004) – Région Afrique de l'Ouest : Conclusions.
- ECOWAS SUB-REGION « NEPAD – Short Term Action Plan – Infrastructures (STAP) – Review of Implementation Progress and the Way Forward », African Development Bank, Tunis, May, 2003

- PRO€INVEST “Transportation sector profile-West and Central African countries”, Bernard Krief Consultants, November 2005
- Laboratoire Sedet – UMR ProgiG “le role du chemin de fer en Afrique”, Colloque international, Paris 23-24 septembre 2004
- Convention de Financement n° 9423/REG entre la Commission Européenne et les Etats membres de la CEDEAO – Facilitation des Transports – Programme Indicatif Régional 9^{ème} FED
- Addendum 1 et 2 au Document de Stratégie et du Programme Indicatif Régional (PIR) 9^{ème} FED
- Note et Rapport de Monitoring MR – 02215 – 30/11/07
- AIDCO Comptabilité administrative (OLAS) du Projet 9 ACP 14 – Facilitation des transports, situation au 22/01/08
- Rapport d'Atelier sur le renforcement des capacités des comités nationaux de facilitation du transport et du transit et des comités de gestion des corridors en Afrique de l'Ouest – Abuja, 3-4 octobre 2007, CEDEAO-Cellule de Facilitation des transports, Octobre 2007
- Note sur l'état de mise en œuvre du Programme régional de facilitation des transports et transits routiers de l'Afrique de l'Ouest, présentée à la « Session ordinaire de la Conférence des Chefs d'Etat et de Gouvernement de l'UEMOA », Ouagadougou, 15 décembre 2007
- Lettre ECW/REL/010/15/8/06 du Secrétaire Executif de la CEDEAO au Président de la Commission de l'UEMOA sur la délégation des fonctions de mise en œuvre du Programme de Facilitation.
- Rapport de la mission « Réunion de lancement du PIR-9^{ème} FED – Facilitation des transports en Afrique de l'Ouest, Abuja-12 au 17 mars 2007
- WATH « Premiers résultats de l'Observatoire des Pratiques Anormales (OPA) sur les axes routiers inter-Etats – du 26 octobre 2006 au 31 décembre 2007 » (<http://www.watradehub.com/accra>)
- Ministère des Transports – DGTTM « Etude d'un système de suivi des entraves à la fluidité du trafic routier au Burkina Faso » - Rapport technique final Phase 1 – description de la situation actuelle des entraves à la fluidité. Rapport établi par GENIVAR, mars 2006.
- Actes du Symposium International TRANSLOG/AFRICA, organisé par le CBC en octobre 2007 à Ouagadougou ;
- Rapport N° 01 de l'Assistance Technique sur le PIR, Janvier 2008
- République du Sénégal « Etude sur la gestion du contrôle de la charge à l'essieu au Sénégal », Etude réalisée par Consilium Legis – Financement CE (Projet n° 8.ACP.SE.013), Rapport final , décembre 2005.
- Commission Européenne (8^{ème} FED) « Etude pour la création d'un Fonds Routiers Autonome au Sénégal », réalisé par Louis Berger SAS, Rapport définitif, Octobre 2005

- Union Européenne – FED « Evaluation des appuis communautaires aux programmes sectoriels des transports au Burkina Faso » (Contrat BK/02.002 Assistance technique), SAFEGE - Rapport final, Novembre 2002
- World Development Indicators for Transport Sectors 2005
- Banque Mondiale – World Bank Research Paper 3643, 2005
- The World Bank « implementation completion Report on a Credit in the amount of SDR 46.1 million (US \$ 65 million equivalent) to Mali for a Mali Transport Sector Project”, March 2005.
- Banque Mondiale « analyse des facteurs de coûts et prix de transport en Afrique de l'Ouest » Rapport final, Septembre 2007. Entretiens réalisés par le Consultants
- République du Mali « Appui au PST – Travaux de réhabilitation de la route Kayes – Kidira - Evaluation en fin de parcours de la mise en œuvre du Programme » (8 ACP ROC-52) Rapport final, février 2007
- Banque Mondiale « corridors de transport en Afrique » 1990
- Observatoire des Transports du Mali, 1994, 2005 et 2006

Appendice C : Fiches de projets sélectionnés pour analyse approfondie

FICHE PROJET -1-	
1. Caractéristiques	
Nom Projet de réhabilitation de la route Kayes– Kidira (94 km)	
Objet Bitumage des 94 km de route reliant Kayes et Kidira	
Montant et source(s) de financement	
N° Comptable	Montant en €
7 ACP RPR 780	18 779 000
8 ACP ROC 052	10 221 000
N° Identification : REG/7175/000	
(y compris cofinancements)	
Date de démarrage et durée	
Date de début du Programme: 30 juin 2002	
Date de fin du Programme : 31 décembre 2004	
Durée : 30 mois	
Objectif global	
L'objectif global du projet est de contribuer au désenclavement extérieur du pays par l'ouverture d'un corridor routier sur le port de Dakar avec une infrastructure ayant un standard de route revêtue.	
Objectif spécifique	
La réalisation permettra de réduire les coûts du transport, de faciliter les échanges avec les pays voisins et de désenclaver la Région de Kayes en l'ôtant de son isolement et en réduisant sa dépendance vis-à-vis du Sénégal.	
Activités prévues	
Les activités prévues sont les suivantes :	
<ul style="list-style-type: none">- les travaux de bitumage et d'élargissement de la plate-forme des 94 km de route reliant Kayes et Kidira ;- les aménagements des ouvrages d'art et autres assainissements nécessaires ;- la mise en œuvre des mesures d'atténuation et de compensation des impacts sur l'environnement ;- la mise en place d'une assistance technique pour la surveillance et le contrôle des travaux ;- l'évaluation expost, audits, etc.	
Cadre institutionnel	

Maître d'Ouvrage

L'Ordonnateur National au Mali

Maître d'œuvre

Le Ministre de l'Équipement, de l'Aménagement du Territoire, de l'Environnement et de l'Urbanisme

Représentant de la Commission Européenne

Chef de la Délégation de la CE au Mali

2 Méthodologie**Documents analysés**

Convention de financement n° 651/REG entre la CE et la République du Mali et la République du Sénégal ; REG/7175/00 – VIIème – VIIIème FED

République du Mali « Etudes techniques d'exécution et Dossier d'Appel d'Offres pour les travaux de réhabilitation de la Route Kayes-Kidira – Etude de rentabilité économique », PROGETTI – Rome, juillet 2000

République du Mali « Travaux de réhabilitation de la route Kayes-Kidira - Evaluation en fin de parcours de la mise en œuvre du Programme » Direction Nationale des Routes, Février 2007

Rapports Annuels de l'Observatoire des Transports du Mali

Personnes rencontrées

Thierry COZIER, Conseiller infrastructures et secteur minier, DCE Mali

Cheick Omar CAMARA, Direction Coopération Internationale, Cellule d'appui à l'ONFED, Ministère Affaires Etrangères et de la Coop. Internationale, Mali.

Elly Prosper AMARA, Chef section suivi de projet, Cellule d'appui à l'ONFED, Ministère Affaires Etrangères et de la Coop. Internationale, Mali.

Sidiki KONE, Section suivi de projets infrastructures, Cellule d'appui à l'ONFED, Ministère Affaires Etrangères et de la Coop. Internationale, Mali.

Moussa N'DIAYE, Chef de projet, Direction des Routes du Mali

Abdoulaye TANDINA, Responsable Infrastructures, Banque Africaine de Développement (BAD) au Mali

Djidril TALL, Directeur National de Transports, Ministère Transports, Mali

Malick KASSE, Chef de division études et planification (sauf aérien), Direction Transports, Ministère Transports, Mali

Sina SANAGO, Resp. Sécurité Transports, Direction Transports, Ministère Transports, Mali

Jean Robert VAUX, AT CE (BCEOM) en appui institutionnel PST2

Mory KANTE, Autorité Routière, Fond d'entretien du Mali

Youssouf TRAORE, Président, Conseil Maliens des Transporteurs Routiers

Thiams SAUMAILA, (Vice-président) Relations Extérieures, Conseil Maliens des Transporteurs Routiers

Autres sources d'information (études terrain et autres)

3 Appréciation (a=excellent b=satisfaisant, c=non satisfaisant, d=sérieux problèmes)

Pertinence

La route Kayes-Kidira constitue une section de la RN1 du Mali et, en même temps, un tronçon de l'axe international Bamako-Dakar et de l'axe Trans-Sahélien de l'Union Africaine Dakar-N'Djaména. Dans son intégralité, cet axe représente un corridor routier alternatif pour le débouché du Mali sur l'Atlantique. La longueur de ce corridor routier Bamako – Dakar est de 1 343 km par le nord (Bamako-Diéma-Kayes-Kidira – Tambacounda-Dakar), soit sensiblement égale à la longueur de 1 228 km du corridor routier entre Bamako et Abidjan. Le projet est donc pertinent car sa réalisation permet de bitumer un tronçon manquant du Trans-Sahélien et de réduire ainsi les coûts de transport, de faciliter les échanges avec les pays voisins (Sénégal et Mauritanie) et de désenclaver la région de Kayes par la route. C'est donc une nouvelle liaison routière qui vient concurrencer tant le corridor Bamako-Abidjan que l'axe ferroviaire Bamako-Dakar. La réalisation du projet rentre ainsi parfaitement dans le cadre des grands objectifs dictés au niveau national et international, notamment celui de l'intégration physique et économique de l'Afrique.

Le choix de cette intervention étant antérieur à 2002, celui-ci s'est avéré être plus pertinent encore au moment où c'est initié la crise ivoirienne.

Pertinence : a=excellent

Efficience

Entreprise	Montant total engagé par Projet	Montant total payé	Solde
Louis Berger	1 152 571,37	1 152 571,37	0,00
C.S.E.	5 226 151,72	5 226 151,72	0,00
Evaluation	101 885,56	101 885,56	0,00
Total engagé	6 480 608,65	6 480 608,65	0,00
Total CFinancement	10 221 000	6 480 608,65	3 740 391,15

Efficience : a=excellent

Efficacité

Le projet routier est réalisé et réceptionné. Un rapport d'Evaluation en fin de parcours de la mise en œuvre du Projet a été réalisée en 2007, et dont les conclusions permettent de faire les constats ci-après :

Les travaux de bitumage de la route Kayes-Kidira ont été exécutés en suivant de près les données du DAO et des plans de l'APD.

Des modifications introduites à l'exécution des travaux, justifiées par des ordres de service, sont liées des variations des quantités et par des modifications soit de structures, soit de dosages. En définitive, le montant des travaux réalisés reste inférieur de 6,2% aux prévisions.

L'essentiel des travaux exécutés est donc conforme aux exigences du contrat.

Les objectifs attendus du bitumage de la route Kayes-Kidira peuvent être considérés comme atteints, à savoir :

- l'accès facilité au port de Dakar pour les importations et les exportations internationales ;
- le désenclavement de la ville de Kayes et de sa région ;
- le renforcement de la sécurité routière ;
- la diminution des coûts de transports.

Efficacité : b= satisfaisant

Impact

Sur la base des Documents collectés sur le terrain et les entretiens menés, on ne peut analyser, au plan quantitatif, que l'impact sur les traffics.

L'analyse des traffics met en evidence l'importante augmentation du trafic et le pourcentage élevé des Poids Lourds (PL) sur le total des véhicules en circulation sur l'axe routier.

En comparaison avec les traffics prévus lors de l'Etude Economique de faisabilité, les comptages de traffics réalisés par l'Etude Expost, après la mise en service de la route, sont quasiment le double (+ 98%) (voir Tableau ci-après).

	VL	PL	UVP
Traffics prévus par l'Etude Economique (2000)	28	113	480
Comptages de l'étude ex-post (2007)	95	214	951
Différence entre Etude Ex-post et Etude Econo.	+239%	+89%	+98%

Source : Evaluation Ex-post, Février 2007

L'augmentation des traffics apporte une augmentation de la rentabilité par rapport aux investissements effectués.

Le nombre des Poids Lourds (PL) représente 69% du total des véhicules. Ce chiffre traduit aussi un fort développement des échanges par la route entre les deux pays. Les enquêtes ont montré que 77% des PL étaient chargés dans le sens Sénégal vers le Mali, et 23 % dans l'autre sens.

L'impact du projet pourrait être plus important si l'on tient compte des mesures d'accompagnement prises dans le cadre de l'application du Plan NEPAD qui inclut les aspects liés au SIDA, à l'environnement, à l'eau, etc. non prises en compte dans l'étude de l'évaluation ex-post.

Impact : a=excellent

Durabilité

Vu l'augmentation des traffics il faut s'attendre à un vieillissement précoce de la route Kayes-Kidira. Un poste de pesage/péage est ainsi prévu à Diboli au PK 87,3 de la route Kayes-Kidira, afin de discipliner le transport routier (limitation des charges) et en partie à le financer (tarification de péage et de la charge transportée). Seule une meilleure gestion de ce poste de pesage/péage, avec l'application ferme de la politique de limitation des charges à l'essieux pourra atténuer l'impact du trafic sur la durée de vie des chaussées.

Le Mali dispose d'une Autorité Routière (créée par la Loi n°00-51 du 04 août 2000), chargée d'assurer la sauvegarde et l'entretien des investissements routiers. L'implantation des postes de pesage/péages sur l'étendue du territoire répond au souci d'avoir des ressources de financement nécessaire tant à la viabilité de l'institution qu'à l'entretien du réseau routier.

Durabilité: c=non satisfaisant

FICHE PROJET -2-

1. Caractéristiques

Nom

Route Kankan - Bamako

Objet

Bitumage de la route

Montant et source(s) de financement

N° Comptable

Montant en €

8 ACP ROC 019

28 400 000 (PIR Afrique Ouest)

8 ACP GUI 014

34 600 000 (PIN Guinée)

Total

63 000 000

N° Identification : GUI/6021/002

(y compris cofinancements)

Le projet prévoit le renforcement et le bitumage de 338 km, dont 212 km en Guinée (Kankan – Frontière) et 126 km au Mali (fontière – Bamako).

La CE co-finance le projet avec la BAD, la BADEA, la BID, la BOAD et le FKDEA.

Date de démarrage et durée

Date de Démarrage : 01 janvier 2001

Date limite d'Exécution (DLE) de la Convention de financement : 31 décembre 2005

Objectif global

Les objectifs globaux du projet sont :

- la promotion du développement économique et social des sous-régions du nord-est de la Guinée et du Sud-ouest du Mali et la promotion des échanges entre les deux pays ;
- le désenclavement du Mali à travers un corridor routier sur le port de Conakry.

Objectif spécifique

L'objectif spécifique est la création d'une liaison routière permanente, revêtues selon les normes CEDEAO, entre Kankan et Bamako (338 km).

Activités prévues

Le projet a été découpé en 6 lots selon à la fois un découpage géographique et des enveloppes financières :

N° Lot	Nature	Longueur (km)	Pays	Coûts (M€)
---------------	---------------	----------------------	-------------	-------------------

1	Kankan-Djélibakoro	84,2	Guinée	34,6
2	Ponts Niger et Tinkisso	0,5 et 0,3	Guinée	13,4
3	Niandankoro - Doko	83,9	Guinée	33,4
4	Doko - Kourémalé	43,3	Guinée	15,5
5	Kourémalé - Naréna	36,1	Mali	12,9
6	Naréna - Bamako	89,7	Mali	28,4
	Total	338		138,2

Les activités à réaliser sur financement CE portent sur la construction de 163,6 km de route revêtue. Le projet s'intègre dans le corridor routier Conakry– Bamako sur une longueur de 980 km.

Les principales activités CE prévues sont.

1) les travaux :

Section Guinéenne : Kankan- Kourémalé : Lot 1 et Lot 4

Section Malienne : Kourémalé – Bamako : lot 5

2) la surveillance des travaux

Mise en place d'une assistance technique au maître d'oeuvre pour la surveillance, le contrôle des travaux et les évaluations.

Les activités programmées comportent ainsi :

- Le lancement des Appels d'Offres ouverts internationaux pour les marchés de travaux
- Le lancement des Appels d'Offres restreints pour les marchés de service
- L'exécution des travaux pour les lots 1, 4 et 5
- Les mesures de protections de l'environnement
- La surveillance, le contrôle des travaux et les évaluations.

Cadre institutionnel

Chaque pays sera responsable des actions à exécuter sur son territoire.

Maître d'Ouvrage

Les ordonnateurs nationaux de la Guinée et du Mali

Maître d'œuvre

Les Ministères des travaux publics de la Guinée et du Mali

Représentant de la Commission Européenne

Les Chefs de la Délégation de la Guinée et du Mali

2 Méthodologie

Documents analysés

Convention de financement entre la CE, la République de Guinée et la République du Mali, VIIIème FED (GUI/6021/002)

Travaux de la route Kankan – Bamako

AIDCO COMPTABILITE ADMINISTRATIVE (OLAS) du Projet : Route Kankan - Bamako

Rapport annuel de l'Observatoire des Transports du Mali

Personnes rencontrées

Thierry COZIER, Conseiller infrastructures et secteur minier, Délégation au MALI

Cheick Omar CAMARA, Direction Coopération Internationale, Cellule d'appui à l'ONFED, Ministère Affaires Etrangères et de la Coop. Internationale, Mali.

Elly Prosper AMARA, Chef section suivi de projet, Cellule d'appui à l'ONFED, Ministère Affaires Etrangères et de la Coop. Internationale, Mali.

Sidiki KONE, Section suivi de projet infrastructures, Cellule d'appui à l'ONFED, Ministère Affaires Etrangères et de la Coop. Internationale, Mali.

Moussa N'DIAYE, Chef de projet, Direction des Routes du Mali

Abdoulaye TANDINA, Responsable Infrastructures, Banque Africaine de Développement (BAD) au Mali

Djidril TALL, Directeur National de Transports, Ministère Transports, Mali

Malick KASSE, Chef de division études et planification (sauf aérien), Direction Transports, Ministère Transports, Mali ;

Sina SANAGO, Resp. Sécurité Transports, Direction Transports, Ministère Transports, Mali

Jean Robert VAUX, AT CE (BECOM) en appui institutionnel PST2

Mory KANTE, Autorité Routière, Fond d'entretien du Mali

Youssouf TRAORE, Président, Conseil Maliens des Transporteurs Routiers

Thiams SAUMAILA, (Vice-président) Relations Extérieures, Conseil Maliens des Transporteurs Routiers

Autres sources d'information (études terrain et autres)

VISITE IN SITU LE LONG DE TOUTE LA ROUTE. Entretiens avec des contrôleurs de frontière de manière informelle sur les flux actuels transfrontaliers.

3 Appréciation (a=excellent b=satisfaisant, c=non satisfaisant, d=sérieux problèmes)

Pertinence

Cette intervention est pertinente car la réalisation de ce projet routier Kankan-Bamako, sur toute sa linéaire, permettra le développement économique et social des sous-régions du nord-est de la Guinée et du Sud-ouest du Mali, la promotion des échanges entre les deux pays. Il existe un potentiel de flux de passagers et de marchandises entre les deux pays.

Le tronçon Kankan-Bamako fait, en effet, partie du corridor Bamako-Conakry, d'une longueur de 980 km. Sur ce corridor routier, le tronçon Conakry – Kankan est bitumé ; mais il est en mauvais état et le linéaire est très sinueux et accidenté et le tronçon Kankan-Bamako n'est pas entièrement bitumé. Le bitumage de ce dernier tronçon et la réhabilitation du tronçon Conakry-Kankan permettront le l'accès effectif du Mali au port de Conakry.

Par ailleurs, la crise ivoirienne perdure et la création d'un corridor alternatif d'accès à la mer est

devenu essentielle et prioritaire pour le Mali.

Enfin, cette route est l'accès le plus court à des facilités portuaires avec une distance de 980 km alors que Dakar et Abidjan sont environ à 1 220 km de Bamako.

Pertinence : b = satisfaisant

Efficienc

Il n'y a pas eu de dépassement de coûts.

Entreprise	Montant total engagé par Projet	Montant total payé	Solde
SOGEA - SATOM	14 828 645,90	14 828 645,90	0,00
COLAS SA	11 697 457,80	8 860 968,66	0,00
TYPSA	545 791,37	545 791,37	0,00
Total engagé	27 071 895,07	27 071 895,07	0,00
Total CFinancement	28 400 000	27 071 895,07	1 328 104,93

La réalisation des travaux a accusé 2 mois de retard, dûe au fait que la période de mobilisation de l'entreprise des travaux a été très longue.

Le projet a été géré de manière efficiente. L'équipe d'évaluation a pu confirmer dans ce tronçon que le FED a été bel et bien fait pour faire des routes. En effet, dans ce cas spécifique, les délais et coûts ont été respectés. La lourdeur du FED reste cependant un motif d'inquiétude de la plus part des interlocuteurs. L'équipe considère néanmoins que les opérations cofinancées par le PIR dans le secteur transports ont relativement été plus efficientes que les autres programmes et projets du PIR (ex : PARI, PRS, entre autres). En effet, à la différence des autres programmes, la DCE au Mali a été autonome dans sa gestion de sa partie – tronçon - du projet. Néanmoins, nous rappelons qu'il est essentiel qu'il y ait une coordination effective entre bailleurs de fonds pour les routes en cofinancement, notamment dans les études de faisabilité mais surtout de supervisions et d'évaluations.

Efficienc : b= satisfaisant

Efficacit

Les activités programmées par le CE ont été bien menées avec efficacité, même si le chantier a pris 2 à 3 mois de retard sans incidence financière. La réception provisoire a été prononcée le 30 septembre 2004. L'inauguration officielle a été effectuée le 21/12/2004 en présence du Président de la République. La réception définitive a été prononcée le 29 novembre 2005. Les procédures du FED qui sont perçues comme lourdes présentent en contre partie l'avantage d'être efficaces.

Cependant, le projet FED ne concerne que le tronçon Naréna - frontière de la Guinée. La partie entre Bamako et Naréna (89,7 km) est un projet sous financement BAD et BOAD. Ce projet BAD a accusé des retards. Sur ce tronçon, l'entreprise tunisienne (ETEP) sélectionnée n'a pas respecté les délais d'exécution des travaux.

Il en résulte que la section Naréna-Kourémalé et donc l'ensemble du corridor routier guinéen resteront largement sous-utilisés tant que le projet BAD-BOAD ne sera pas terminé.

Efficacit : b= satisfaisant

Impact

Le projet Kankan-Bamako n'est pas réalisé sur la totalité de sa longueur. Il est donc trop tôt de mesurer l'impact du projet. En effet, le projet FED ne concerne que le tronçon Naréna - frontière de la Guinée. La partie entre Bamako et Naréna (89,7 km) est un projet sous financement BAD et BOAD. Ce projet BAD a accusé des retards. Sur ce tronçon, l'entreprise tunisienne (ETEP) sélectionnée n'a pas respecté les délais d'exécution des travaux. Debut 2008, il y a déjà un retard de 4 années et la visite physique du dit tronçon montre bien que ce n'est pas près d'être fini avant fin 2008.

Il en résulte que la section Naréna-Kourémalé et donc l'ensemble du corridor routier guinéen resteront largement sous-utilisés tant que le projet BAD-BOAD ne sera pas terminé.

L'impact potentiel reste difficile à mesurer car les avis sont partagés entre les différents acteurs maliens. Les opinions diffèrent notamment sur l'impact sur l'aspect « intégration à l'économie mondiale », sur la capacité de la Guinée à rendre attractif dans le court et moyen terme son port (Conakry). L'impact positif sur le transport de passagers et de marchandises guinéennes et maliennes est plus probable d'après les mêmes entretiens.

Impact : c = non satisfaisant

Durabilité

Vu les retards pris sur la finalisation de la route entière, la route ne présente pas de dégradation à ce jour. Les autres axes, bitumés en même temps et finalisés à temps présentent des fortes dégradations mais commencent à mettre en place un contrôle plus effectif de la charge à l'essieu, principal facteur de détérioration de la route. De même, l'entretien routier malien essaie de consolider petit à petit un Fonds d'entretien routier autonome ne dépendant pas du budget national ayant beaucoup de retards de paiements/déboursments. La durabilité de cette route, une fois pleinement opérationnelle dépendra de l'entretien routier dans les deux pays mais déjà le succès dans la prévention sera un élément important à tenir en compte et pour celui-ci, à partir de l'année 2008 soit de car la CE et autres bailleurs ont donné tous les moyens et ressources nécessaires à la mise en œuvre (construction et mise en opération des postes de péage et pesage le long des principaux axes). Il reste à avoir une volonté politique accrue à appliquer les normes, pas encore perçue à ce jour, et bien sûr la capacité des transporteurs à intégrer les coûts réels dans leurs niveaux de prix, deux éléments difficiles à entrevoir début 2008.

Durabilité : c = non satisfaisant

FICHE PROJET -3-

1. Caractéristiques

Nom

Route régionale Aioun-Hassi (53 km)

Objet

Montant et source(s) de financement

N° Comptable

Montant en €

8 ACP MAU 021

8 300 000 (PIN Mauritanie)

8 ACP ROC 017

4 000 000 (PIR Afr. Occidentale)

Total

12 300 000

N° Identification : MAU/7001/002

(y compris cofinancements)

Date de démarrage et durée

Date de démarrage : 4 février 2000

Fin de la Convention de financement : 31 décembre 2004

Objectif global

Favoriser le développement économique et social en Mauritanie et au Mali grâce au renforcement de la coopération et du commerce entre les deux pays.

Objectif spécifique

Faciliter la circulation des personnes et l'écoulement des biens entre la Mauritanie et la Mali, et en particulier entre les deux zones frontalières.

Activités

Les travaux de construction

La surveillance et le contrôle des travaux

L'évaluation finale

Cadre institutionnel

Maître d'Ouvrage

Ministre des Affaires Economiques et du Développement, ON du FED

Maître d'œuvre

Ministère de l'Équipement et des Transports

<p>Représentant du Maître d'œuvre</p> <p>Direction des Travaux publics</p> <p>Représentant de la Commission Européenne</p> <p>Chef de la Délégation</p>																							
<p>2 Méthodologie</p>																							
<p>Documents analysés</p> <p>Convention de Financement entre la Commission Européenne et la République Islamique de Mauritanie N° 6216/MAU</p>																							
<p>Personnes rencontrées</p>																							
<p>Autres sources d'information (études terrain et autres)</p>																							
<p>3 Appréciation (a=excellent b=satisfaisant, c=non satisfaisant, d=sérieux problèmes)</p>																							
<p>Pertinence</p> <p>Tronçon de route pertinent car il permet la liaison Mauritanie Mali. Insuffisante concertation avec parties prenantes puisque c'est à la fin du chantier qu'il a été proposé de transformer deux carrières en réservoirs pour le bétail</p>																							
<table border="1"> <thead> <tr> <th>Entreprise</th> <th>Montant total engagé par Projet</th> <th>Montant total payé</th> <th>Solde</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>TYPSA DEB</td> <td>744 152,96</td> <td>744 152,96</td> <td>0,00</td> </tr> <tr> <td>ATTM</td> <td>9 524 000,00</td> <td>8 860 968,66</td> <td>663 031</td> </tr> <tr> <td>Total engagé</td> <td>10 268 152,96</td> <td>9 605 121,62</td> <td>694 867,38</td> </tr> <tr> <td>Total CFinancement</td> <td>12 300 000</td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>				Entreprise	Montant total engagé par Projet	Montant total payé	Solde	TYPSA DEB	744 152,96	744 152,96	0,00	ATTM	9 524 000,00	8 860 968,66	663 031	Total engagé	10 268 152,96	9 605 121,62	694 867,38	Total CFinancement	12 300 000		
Entreprise	Montant total engagé par Projet	Montant total payé	Solde																				
TYPSA DEB	744 152,96	744 152,96	0,00																				
ATTM	9 524 000,00	8 860 968,66	663 031																				
Total engagé	10 268 152,96	9 605 121,62	694 867,38																				
Total CFinancement	12 300 000																						
<p>Pertinence : a = satisfaisant</p>																							
<p>Efficience</p> <p>Un an de retard dans la réalisation des travaux.</p> <p>Efficience : b = satisfaisant</p>																							
<p>Efficacité</p> <p>La route a été construite et les travaux réceptionnés. Le projet est achevé.</p> <p>Efficacité : b = satisfaisant</p>																							
<p>Impact</p> <p>Non évalué</p>																							
<p>Durabilité</p> <p>Dépendante de l'entretien routier</p> <p>Durabilité : c = non satisfaisant</p>																							

FICHE PROJET -4-

1. Caractéristiques

Nom

Facilitation des Transports – Programme Indicatif Régional 9ème FED

Objet

Montant et source(s) de financement

N° Comptable

Montant en €

9 ACP ROC 14

63 800 000

N° Identification : ROC/001/05

(y compris cofinancements)

Date de démarrage et durée

Date de démarrage : 1^{er} décembre 2006

Date + 3 années : 20 décembre 2008

Date Limite de Mise en Oeuvre (phase opérationnelle) : 31 décembre 2011

Fin de la Convention de financement : 31 décembre 2013

Objectif global

Lutter contre la pauvreté et assurer l'intégration régionale et l'insertion de la région Afrique de l'Ouest dans l'économie mondiale.

Objectif spécifique

Améliorer les services de transport régionaux en vue de diminuer les coûts des facteurs et faciliter la circulation des personnes et la fluidité des échanges intra-régionaux.

Activités prévues

1. Préparer et mettre en œuvre le Programme de Facilitation
2. Appuyer les activités ayant une vision multimodale et une rentabilité économique
3. Préparer et mettre en oeuvre les actions de facilitation du trafic aérien et d'améliorer la sécurité (Déclaration de Yamoussoukro)
4. Préparer et mettre en œuvre les actions de simplification des procédures administratives et de transit portuaire
5. Appuyer la CEDEAO et l'UEMOA sur le plan institutionnel
6. Garantir la participation des acteurs non étatiques
7. Assurer la visibilité du projet

La composante routière représente le 2/3 des interventions. Elle inclut les activités liées à l'harmonisation des procédures, les études et surtout la construction des Postes de Contrôles

Juxtaposés aux frontières.

Les autres interventions sont relatives au transport maritime (études et sessions de formations), au transport ferroviaire (études techniques détaillées des lignes ferroviaires d'interconnexion) et au transport aérien (base de données du secteur).

Cadre institutionnel

Maître d'Ouvrage

CEDEAO

Maître d'œuvre Délégué

Commission de l'UEMOA pour projets spécifiques à l'UEMOA

Représentants de la Commission Européenne

Chef de la Délégation au Nigeria et au Burkina Faso

Modalités de mise en oeuvre

La CEDEAO est désigné comme Ordonnateur Régional du Programme.

Le Secrétaire Exécutif de la CEDEAO) a délégué au Président de l'UEMOA toutes les fonctions de mise en œuvre en ce qui concerne la gestion des activités spécifiques à l'UEMOA (Lettre du 15/08/06 du le SE de la CEDEAO).

Désignation de l'UEMOA, comme organe d'exécution, pour tout projet situé entièrement en zone UEMOA et hors CEDEAO.

Désignation de la CEDEAO, comme organe d'exécution, POUR TOUT projet situe entièrement en zone CEDEAO et hors UEMOA.

Désignation consensuelle de l'une ou l'autre lorsque le projet se situe à cheval entre une zone UEMOA et une zone CEDEAO (ex. Corridor Bamako/Ouagadougou/Tema où l'UEMOA est retenue comme organe d'exécution).

Le Bureau d'étude GOPA-NEA (groupement Néerlandais-Italien) a été sélectionné comme Assistant Technique pour appuyer la CEDEAO et l'UEMOA et comme gestionnaire du Programme de facilitation.

Un Comité de Pilotage (CP) est mis en place pour examiner l'avancement de la mise en œuvre du Programme de Facilitation. Le CP est composé des représentants des institutions sous-régionales (CEDEAO et UEMOA), des Etats membres, des bailleurs de fonds, d'organisations professionnelles et de la société civile. Il doit se réunir deux fois par an.

Le Programme est mis en oeuvre au travers de contrats de travaux (postes de contrôle juxtaposés aux frontières) et de Devis-Programmes pour les autres actions.

Le règlement financier 9^{ème} FED, par rapport au 8^{ème} FED, introduit la règle « date+3 années » (voir Guide des Procédures financières du 9^{ème} FED (version 3.0) – articles 53.2 et 54.4). Cette règle se présente comme suit :

- Les contrats conclus (signés) par la CE au nom et pour le compte du ou des Etats ACP concernés et qui mettent en œuvre les conventions de financement doivent l'être au plus tard 3 ans à compter de la date d'adoption de l'engagement financier global correspondant.
- Dans un souci de bonne gestion financière et d'harmonisation des procédures, il a été décidé d'appliquer la règle « date+3 années» à toutes les conventions de financement du 9^{ème} FED.
- La date limite de signature des contrats et des Dévis-Programmes de mise en œuvre des

- conventions de financement ne peut en aucun cas être reporté.
- A l'expiration de cette période de 3 années, les soldes non exécutés des engagements financiers globaux correspondants devront être dégagés.
 - Lorsque, à l'expiration de cette période de 3 années, aucun contrat ou Devis-Programme n'a été signé, la Convention de Financement est automatiquement résilié.

2 Méthodologie

Documents analysés

Convention de Financement n° 9423/REG entre la Commission Européenne et les Etats membres de la CEDEAO – Facilitation des Transports – Programme Indicatif Régional 9^{ème} FED

Addendum 1 et 2 au Document de Stratégie et du Programme Indicatif Régional (PIR) 9^{ème} FED

Note et Rapport de Monitoring MR – 02215 – 30/11/07

AIDCO Comptabilité administrative (OLAS) du Projet 9 ACP 14 – Facilitation des transports, situation au 22/01/08

Compte rendu de la première réunion préparatoire à l'Atelier de validation du Programme Régional de Facilitation des Transports et transit routiers de l'Afrique de l'Ouest – Ouagadougou, du 04 au 06 août 2003

Rapport de l'Atelier de validation du Programme Régional de Facilitation des Transports et Transit routiers inter-Etats de l'Afrique de l'Ouest – Accra – Ghana, 10-12 novembre 2003

Rapport d'Atelier sur le renforcement des capacités des comités nationaux de facilitation du transport et du transit et des comités de gestion des corridors en Afrique de l'Ouest – Abuja, 3-4 octobre 2007, CEDEAO-Cellule de Facilitation des transports, Octobre 2007

Note sur l'état de mise en œuvre du Programme régional de facilitation des transports et transits routiers de l'Afrique de l'Ouest, présentée à la « Session ordinaire de la Conférence des Chefs d'Etat et de Gouvernement de l'UEMOA », Ouagadougou, 15 décembre 2007

Lettre ECW/REL/010/15/8/06 du Secrétaire Executif de la CEDEAO au Président de la Commission de l'UEMOA sur la délégation des fonctions de mise en œuvre du Programme de Facilitation.

Rapport de la mission « Réunion de lancement du PIR-9^{ème} FED – Facilitation des transports en Afrique de l'Ouest, Abuja-12 au 17 mars 2007

Guide des Procédures Financières du 9^{ème} FED – Vesion 3.0

WATH « Premiers résultats de l'Observatoire des Pratiques Anormales (OPA) sur les axes routiers inter-Etats – du 26 octobre 2006 au 31 décembre 2007 » (<http://www.watradehub.com/accra>)

Ministère des Transports – DGTMM « Etude d'un système de suivi des entraves à la fluidité du trafic routier au Burkina Faso » - Rapport technique final Phase 1 – description de la situation actuelle des entraves à la fluidité. Rapport établi par GENIVAR, mars 2006.

Actes du Symposium Internationa TRANSLOG/AFRICA, organisé par le CBC en octobre 2007 à Ouagadougou ;

Rapport N° 01 de l'Assistance Technique sur le PIR, Janvier 2008

Décisions adoptées par le Conseil des Ministres de l'UEMOA de 1995 à 2007 (<http://www.uemoa.int>)

Personnes rencontrées

Paul RIEMBAULT, Conseiller Infrastructures - DEC Burkina

Nicole FISHER, Chargée de programmes infrastructures – DCE Burkina

Antonio RECCA, Chef Section Finances et Contrats – DCE Burkina

Maurizio CELLINI, Chef de la Section Intégration Régionale, DCE Burkina

Pierre JEANNE, Consultant auprès de la CEDEAO

Fatima MOHAMMED, responsable Facilitation, DCE Nigéria

Achim SCHAFFERT, Chef Section Coopération Régionale, DCE Nigeria

Hélène GUISSOU, Directeur des Transports Terrestres et Maritime – UEMOA

K. Irène GNASSOU – SEKA, Directeur des Transports aériens et du Tourisme – Coordonnateur Régional du Projet COSCAP - UEMOA

Augustin KARANGA, Economiste des Transports – UEMOA

Raymond K. ASSOUKOU, Directeur de la Coopération – UEMOA

Kalsibiri KABORE, Directeur de la Construction et de la Reconstruction – Direction des routes

D. Joachim MEDA, Directeur des Transports Terrestres et Maritimes

Tissa Mathias BAMBARA, Directeur Marketing et Communication – Conseil Burkinabé des Chargeurs (CBC)

Antoine OUARE, Directeur PI du trafic et du fret, Conseil Burkinabé des Chargeurs (CBC)

Maria SANWIDI, Directrice Observatoire des Transports internationaux et de la Prospective – CBC

Boukary OUEDRAOGO, Directeur des systèmes d'Information – Conseil Burkinabé des Chargeurs (CBC)

Gilles HERVIO, Ambassadeur, Chef de Délégation – DCE Sénégal

Ismo ULVILA, Chef Section Infrastructures – DCE Sénégal

Laurent BAL, Attaché – Section Finances/Contrats - DCE Sénégal

Amadou Cire THIAM, Gestionnaire financier – Section Finances/Contrats - DCE Sénégal

Autres sources d'information (études terrain et autres)

3 Appréciation (a=excellent b=satisfaisant, c=non satisfaisant, d=sérieux problèmes)

Pertinence

Le Projet de Facilitation des transports, qui met l'accent sur la levée des obstacles non tarifaires, s'inscrit donc parfaitement dans les agendas politiques respectifs de la CEDEAO et de l'UEMOA. En effet, l'accent mis sur l'élimination des barrières non physiques sur les axes routiers et l'amélioration de la fluidité de la circulation des marchandises correspondent aux objectifs des deux organisations sous-régionales ; il répond aussi aux attentes des usagers et des opérateurs économiques qui sont confrontés à de nombreux contrôles (douane, police, gendarmerie, etc.), des paiements abusifs, les coûts et délais de transport et de transit très hauts. Le Projet est donc pertinent car ses objectifs répondent parfaitement aux défis actuels du système de transport en

Afrique de l'Ouest et aux attentes des acteurs de transports (transporteurs, chargeurs, transitaires, etc.).

La construction prévue de 7 Postes de Contrôles Juxtaposés (PCJ) aux frontières constitue l'activité-phare du Projet, avec un peu plus de 40 millions d'euros.

Frontières retenues	Nom du Site	Zone EMOA /CEDEAO Ou Maître d'Ouvrage	Financement
Ghana - Burkina	Paga (ter. hana)	UEMOA	PIR – 9 ^{ème} FED
Benin - Niger	Malanville (Ter. Bénin)	UEMOA	PIR – 9 ^{ème} FED
Burkina - Niger	Kantchari-Makolondi	UEMOA	PIR – 9 ^{ème} FED
Nigeria - Benin	Semé – Krakd Plage	CEDEAO	PIR – 9 ^{ème} FED
Bénin - Togo	HilaCondji– Savé Condji	CEDEAO	PIR – 9 ^{ème} FED
Togo - Ghana	Koviakope - Aflao	CEDEAO	PIR – 9 ^{ème} FED
Ghana – Côte d'Ivoire	Alibo-Noé	CEDEAO	PIR – 9 ^{ème} FED

Source : UEMOA

Le passage des frontières reste caractérisé par la complexité et la multiplicité des procédures de contrôle ; il constitue une des principales entraves à la fluidité du trafic. La construction de ces PCJ permettrait de rationaliser le passage aux frontières.

Pertinence : a=excellent

Efficiences

Retard pris pour recruter l'AT et niveau faible des engagements financiers

Le contrat de l'Assistance Technique a été signé en février 2007 avec les Consortium GOPA-NEA, après un appel d'offre infructueux. L'assistance technique n'a démarré qu'en mars 2007. Le Programme est géré par cette assistance technique. Le DP « Démarrage » n'a été approuvé que le 22/05/07. L'AT vient seulement de s'installer à Abuja et à Ouagadougou.

Faible taux de décaissement

Le montant total engagé ou contracté actuellement est faible, comme le montre le Tableau ci-après.

Situation financière du Projet au 29/01/2008

Facilitations Transports	Total du Projet	Total engagé	Total payé	Solde non payé
ROC 14	63 800 000	10 819 468	1 295 814,80	62 504 185,20

Risque fort de dégageement des fonds destinés à la construction des PCJ aux frontières

Le retard pris pour recruter l'AT en charge de la gestion du Projet, puis une période d'instruction plus longue que prévue imposent actuellement au projet une forte pression pour le facteur « délais de contractualisation » pour les travaux des 7 postes de Contrôle Juxtaposés, liée à la date limite de passation des marchés des travaux (règle date + 3 années), fixée au 20 décembre 2008.

D'ici au 20 décembre 2008, il devient difficile de réaliser les activités préalables à la contractualisation des travaux de construction des Postes de contrôles juxtaposés, à savoir :

- la réalisation de l'étude de fonctionnalité et de conception;
- l'obtention des décisions sur la localisation des sites d'implantation des 7 PCJ ;
- lancement des appels d'offres des travaux.

La règle « date +3 années» laisse actuellement très peu de marge, jusqu'au 20 décembre 2008, pour la passation de tous les contrats de construction des PCJ.

La mise en oeuvre a souffert d'une série de problèmes dont les principaux peuvent être les suivants :

- Le système de financement des activités du Projet entre la CEDAO et l'UEMOA : **les modalités de la délégation du système de financements de la CEDEAO à l'UEMOA n'ont pas été mise en oeuvre rapidement.** Les fonds auraient dû être délégués par la CEDEAO à l'UEMOA dès le démarrage du Projet. Or la CEDEAO ne l'a pas fait et l'UEMOA ne l'a pas demandé parce qu'elle n'était pas consciente du risque d'annulation du crédit.
- L'absence de capacité en matière d'infrastructures tant à la CEDEAO qu'à la DCE Nigéria, ce qui a eu pour conséquence la production d'un calendrier irréaliste, notamment le chronogramme des PCJ.
- Le retard pris dans le recrutement et la mise en route de l'Assistance Technique, chargée de gérer le Projet. L'AT n'a commencé qu'en mars 2007.

Pour la mission d'évaluation, l'impact positif de ce projet est potentiellement important et son échec serait dommageable pour la région. Il serait cependant très regrettable aussi que les circonstances décrites plus haut impliquent un déroulement précipité pour une intervention de cette importance. Le dégageant de ces fonds destinés aux Postes frontières, activités-phares du projet de facilitation, pourrait constituer une source de tension entre les pays de la région et la Commission européenne ; d'où l'importance de chercher des alternatives. La mission d'évaluation recommande la création d'un Trust Fund avec la Banque mondiale et/ou directement UEMOA /BOAD pour les 3 (ou même les 7) Postes de Contrôle Juxtaposés.

Efficiences : d=sérieux problèmes

Efficacité

Le projet se trouve encore au stade de la préparation des activités.

Des 7 PCJ devant être financés par le PIR 9^{ème} FED, aucun n'est construit ni équipé.

Les activités menées à ce jour sont :

- le recrutement de l'Assistance technique en charge de la gestion du Projet : le contrat du Consortium GOPA-NEA fut signé en février 2007, après un appel d'offre infructueux, l'AT n'a démarré effectivement qu'en mars 2007, un an et dix mois avant la « date + 3 années »
- le recrutement de l'Appui technique BCEOM auprès de la CEDEAO pour le Programme de Facilitation. Le premier chef de mission a démissionné après 9 mois d'activité en août 2006 ; il n'a été remplacé qu'en mars 2007.
- Organisation de l'Atelier sur le renforcement des capacités des Comités nationaux de facilitation du transport et du transit et des Comités de Gestion des Corridors en Afrique de l'Ouest – par la Cellule de Facilitation (BCEOM) à Abuja en octobre 2007.

Efficacité : d=sérieux problèmes

Impact potentiel

La mise en place du Programme de Facilitation connaît un début d'exécution. Mais, il est trop tôt pour analyser les impacts. On s'intéresse donc ici à l'**impact potentiel** du Projet.

Etat des lieux

Le phénomène des entraves à la fluidité du trafic sur les axes routiers de l'Afrique de l'Ouest est tel qu'il représente aujourd'hui une préoccupation réelle des acteurs du transport. Il y a de nombreuses entraves à la fluidité des trafics sur les axes routiers en Afrique de l'Ouest. On distingue les entraves physiques (celles liées à l'état du réseau routier et du parc automobile), administratives (celles liées aux dispositions réglementaires et institutionnelles et celles découlant du contrôle proprement dit), des « tracasseries » (celles dues aux contrôles abusifs ou non justifiés).

Les principales préoccupations identifiées lors des entretiens avec les acteurs de transport (chargeurs, transporteurs...), face à la fluidité des trafics routiers, sont :

1. La multiplicité des postes de contrôles
 - La multiplication due au trop grand nombre de niveaux d'interventions (douane, police, gendarmerie, eaux et forêts, etc.)
 - La recrudescence de la présence des multiples postes de contrôles mobiles de contrôles
 - Double ou triple contrôle : pénalisation émise plusieurs fois par différents intervenants sur un même trajet pour un même type d'infraction.
2. Les pertes de temps dues aux contrôles abusifs et non justifiés
 - Temps d'attente important au poste frontière et souvent sans motif valable.
 - Perte de temps considérable par contrôle.
3. Sommes perçues (coûts) élevées associées aux contrôles
 - multiplication des sommes d'argent perçues par les divers services de contrôle sur place sans justificatif
 - Au Burkina, les camions et cars étrangers sont contraints à payer une somme plus élevée que les véhicules burkinabé. Les douaniers perçoivent le TS (Travail Supplémentaire) en tout temps alors qu'elle ne doit être appliquée qu'en dehors des heures ouvrables ; ce qui constitue un autre type de faux frais.

Le Tableau ci-après présente les résultats d'enquêtes de « L'Observatoire des Pratiques Anormales - OPA » avec l'appui de l'USAID, du West Africa Trade Hub (WATH) sur les corridors suivants : Tema-Ouagadougou ; Ouagadougou – Bamako ; Lomé – Ouagadougou.

Ces résultats permettent de démontrer l'existence d'une problématique des entraves à la fluidité du trafic routier inter-Etats ouest africain ainsi que d'en apprécier l'ampleur et l'impact. Cette situation a pour conséquence la réduction de la fluidité du trafic routier, l'augmentation du temps de parcours et l'accroissement des coûts de transport.

Nombre de points de contrôles ou barrages par corridor

Le nombre de points de contrôles ou barrages varie de 1,0 à 4,7 aux 100 km, avec 4,7 au Mali sur le corridor Ouagadougou – Bamako.

Taxes illicites par corridor

Le montant des taxes illicites varie de 2,0 euros à 19,2 euros aux 100 km, le plus élevé étant pour le Mali sur le corridor Ouagadougou – Bamako.

Le temps de contrôle

Le temps perdu estimé varie entre 6 minutes et 144 minutes ; le plus élevé étant au Burkina avec 144 minutes sur le corridor Tema-Ouagadougou.

	Points de contrôle moyens aux 100 km (Nombre)			Taxes illicites perçues aux 100 km (en EURO)			Temps moyens de contrôles aux 100 km (en minutes)		
	T1	T2	T3	T1	T2	T3	T1	T2	T3
Source: OPA, 2007 1 euro =656 F CFA T1: Oct. 2006-Mai 2007 T2: Mai-Oct 2007 T3: Oct.-Déc. 2007									
Corridor routier									
Tema –Ouaga.									
(992 km) dont	2,5	2,0	2,4	4,1	3,0	4,4	54	194	42
Ghana (808 km)	2,2	1,6	2,2	3,0	2,0	4,1	20	50	30
Burkina (184 km)	2,5	2,5	3,5	8,2	8,2	5,5	34	144	104
Ouaga. - Bamako									
(905 km) dont	2,5	2,5	2,7	11,9	9,3	11,4	49	36	82
Burkina (488 km)	1,0	1,6	0,9	5,6	4,6	4,8	13	10	74
Mali (417 km)	4,5	4,0	4,7	19,2	14,8	17,1	36	26	91
Lomé –Ouaga.									
(1 020 km,	1,7	1,5	1,7	3,0	3,0	6,2	39	121	6
Togo (746 km)	1,0	1,6	1,4	2,6	2,7	6,1	20	8	6
Burkina (274 km)	4,0	1,5	2,4	6,9	3,8	6,1	19	113	7

Source : WATH « Premiers résultats de l'Observatoire des Pratiques Anormales (OPA) sur les axes routiers inter-Etats – Résultats du 26 octobre 2006 au 31 décembre 2007 » (<http://www.watradehub.com/accra>)

Impact potentiel du Projet

La réalisation des PCJ devrait, outre les bénéfices escomptés en termes de gains financiers et de temps de trajets, amener à terme à l'élimination des entraves liées à la circulation des marchandises et des personnes sur les routes inter-Etat. L'amélioration de cette fluidité des trafics influencerait positivement compétitivité des transports régionaux ; elle permettrait aussi de mieux intégrer les économies d'Afrique de l'Ouest et de contribuer à insérer la région dans l'économie mondiale.

Pour les transporteurs et les chargeurs rencontrés, en plus de l'**implantation des PCJ**, il est essentiel d'obtenir une **volonté politique** des Etats pour mettre fin aux pratiques de contrôles multiples, abusifs et non justifiés. En 2005, la Commission de l'UEMOA a approuvé la décision de limiter à 3 le nombre de points de contrôle sur les corridors routiers de la région (à l'origine, à la frontière, à destination). (*Directive n°08/2005/CM/UEMOA relative à la réduction des points de contrôle sur les axes routiers inter-états de l'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA)*). Mais cette Directive n'est pas appliquée.

Impact potentiel : b=satisfaisant

Durabilité potentielle

La durabilité du Projet est liée à la promotion et au bon fonctionnement et des Comités nationaux et régionaux de Facilitation et de gestion des corridors routiers (decision CEDEAO n° 9/01/05 et appui du Projet 9 ACP ROC 08).

Un Atelier sur le renforcement des capacités des **Comités Nationaux de Facilitation** du Transport et du Transit et des Comités de Gestion des Corridors en Afrique de l'Ouest a été organisé par la Cellule de Facilitation des Transport CEDEAO du 3 & 4 octobre 2007. Les représentants de 12 pays ont participé à l'Atelier. Les recommandations des Ateliers ont été relatives :

- aux attributions, à l'organisation et aux budgets de fonctionnement des Comités Nationaux de Facilitation ;
- aux attributions, à l'organisation et aux budgets de fonctionnement des Comités de Gestion des corridors transfrontaliers;
- au rôle du secteur privé dans la mise en œuvre du Programme Régional de Facilitation des Transports.

L'existence de l'**Observatoire des Partiques Anormales (OPA)**, qui est destinée à suivre régulièrement les pratiques sur les axes routiers inter-Etats et à faire prendre par les autorités compétentes du secteur, les mesures appropriées, contribue aussi à la pérennisation du Projet.

Durabilité potentielle: c=non satisfaisant

FICHE PROJET -5-

1. Caractéristiques

Nom

Appui au Programme de formation de l'ASECNA / 9^{ème} FED

Objet

L'ASECNA est un établissement public à caractère multinational créé le 12 décembre 1959 par la Convention de Saint-Louis du Sénégal, modifié par la Convention de Dakar de 1974. Les pays membres sont :

- Afrique de l'Ouest : Bénin, Burkina Faso, Côte d'Ivoire, Guinée Bissau, Mali, Mauritanie, Niger, Sénégal, Togo.
- Autres pays membres : Cameroun, Centrafrique, Comores, Congo, France, Gabon, Guinée Equatoriale, Madagascar, Tchad.

Le siège social est à Dakar, avec des Délégations à Paris et à Montréal.

Au titre des activités dites « communautaires », l'ASECNA a pour mission d'assurer la conception, la réalisation et de la gestion des installations et services ayant pour objet la transmission des messages techniques et de trafic, le guidage des aéronefs, le contrôle de la circulation aérienne, l'information en vol, la prévision et la transmission des informations dans le domaine météorologique, aussi bien pour la circulation en route que pour l'approche et l'atterrissage sur les aéroports communautaires » (Article 2 de la Convention).

L'ASECNA compte 5 466 agents donts 2 199 cadres. L'espace aérien à sa charge s'élève à 16,1 millions de km² comprenant six (6) Régions d'Information de vol (FIR) définies par l'OACI, 28 aéroports communautaires, 25 aéroports internationaux, 75 aéroports régionaux ou nationaux, 10 centres de contrôle régional, 57 tours de contrôle.

Le projet comprend 4 volets financés par les fonds PIR 9^{ème} FED :

- un volet « formation continue », hors écoles ASECNA.
- Un volet « infrastructures », afin d'améliorer la capacité d'accueil et de formation de deux écoles de l'Agence ;
- Un volet « équipement didactiques » pour adapter les enseignement aux nouvelles technologies et procédures opérationnelles
- Un volet Evaluation, audits et appui technique.

Montant et source(s) de financement

N° Comptable	Montant en €
--------------	--------------

9 ACP ROC 001	14 200 000
---------------	------------

N° Identification : REG/717/000

(y compris cofinancements)

Date de démarrage et durée

Date de Démarrage : 22 décembre 2003

Date N + 3 : 22 décembre 2006

Date Limite de Mise en Oeuvre (LMO) (phase opérationnelle) : 30 Juin 2009

Date limite d'Exécution (DLE) de la Convention de financement : 30 juin 2011

Objectif global

Contribuer, à travers un rapprochement dans le secteur du transport aérien, à l'intégration régionale des Etats Membres de l'ASECNA en particulier et de l'Afrique en général ainsi que faciliter leur insertion dans l'économie mondiale.

Objectif spécifique

Contribuer, à travers la formation de personnel hautement qualifié, à l'amélioration de la sécurité et de la sûreté du transport aérien, deux conditions nécessaires pour son développement, et permettre de cette manière à rendre plus efficace et efficiente la circulation aérienne entre les pays membres de l'ASECNA et entre ces pays et les autres pays africains et européens.

Activités prévues

Les activités prévues sont les suivantes

- Travaux d'extension et d'aménagement de l'EAMAC à Niamey et de l'ERNAM/AVSEC à Dakar
- Les fournitures d'équipements didactiques pour ces deux écoles
- La formation continue du personnel technique de l'Agence
- Les services pour les études d'évaluation et d'audit

L'ASECNA possède en effet 3 écoles : Ecole Africaine de la Météorologie et de l'Aviation Civile (EAMAC), Ecole Régionale de la Navigation Aérienne et du Management (ERNAM) et l'Ecole Régionale de Sécurité Incendie (ERSI). Les deux écoles concernées par le financement PIR 9^{ème} FED sont l'EAMA et l'ERNAM :

- **EAMAC** : l'Ecole Africaine de la Météorologie et de l'Aviation Civile, créée à Niamey en 1963 à Niamey (Niger) a pour mission la formation des techniciens en Aviation Civile (météorologie, transport aérien), des techniciens supérieurs (navigation aérienne, météorologie, électronique, informatique, transport aérien), des ingénieurs (exploitation de l'Aviation Civile, Electronique et Informatique, Météorologie).
- **ERNAM** : L'Ecole Régionale de la Navigation Aérienne et du Management, de Dakar, est spécialisée dans la formation continue dans les domaines de sûreté de l'Aviation Civile ; gestion des aéroports ; management ; informatique ; maintenance des infrastructures de genie civil, Anglais. Elle organise des cycles spécifiques dans toutes les spécialités, suivant les besoins de l'Agence.

L'ASECNA regroupe 9 pays de l'Afrique de l'Ouest (Bénin, Burkina Faso, Côte d'Ivoire, Guinée Bissau, Mali, Mauritanie, Niger, Sénégal et Togo), mais aussi 6 pays d'Afrique centrale (Cameroun, Centrafrique, Congo, Gabon, Guinée Equatoriale et Tchad), 2 de l'Océan indien (Comores et Madagascar) et la France.

Cadre institutionnel

Maître d'Ouvrage

L'ASECNA

Maître d'œuvre

L'ASECNA

Représentant de la Commission Européenne

Chefs de la Délégation au Sénégal et du Niger

Ordonnateur Régional

ASECNA

Problème institutionnel : l'ASECNA est désigné Ordonnateur Régional et non Ordonnateur Régional Délégué comme l'UEMOA

Modalités de mise en oeuvre

Le projet sera réalisé par l'ASECNA selon les procédures du FED.

La DCE de Dakar suivra tous les marchés et activités qui concernent l'Ecole Régionale de la Navigation Aérienne et du Management (ERNAM/AVSEC) à Dakar et le volet « formation continue » .

La DCE à Niamey assurera le suivi des marchés et autres activités qui concernent l'Ecole Africaine de la Météorologie et de l'Aviation Civile (EAMAC) à Niamey au Niger.

2 Méthodologie

Documents analysés

Convention de Financement N° 9101/REG entre la Commission européenne et les Etats Membres de l'ASECNA – Appui au Programme de formation de l'ASECNA

ASECNA « Les routes du ciel, notre métier », Document de présentation

ASECNA « Rapport d'Activité 2005

Journal Construire L'Afrique « ASECNA – Lourdes menaces sur l'avenir : chronique d'un démantèlement évité » Hors Série N°007 du 1^{er} décembre 2007

ASECNA « 47^{ème} Réunion du Comité des Ministres de tutelle (session extraordinaires) – Libreville, 14 décembre 2007 – Résolutions Déclaration de Libreville Communiqué final

Rapport Trimestriel d'Activités N° 2007/01 « Appui au Programme de Formation de l'ASECNA/9^{ème} FED », Juillet 2007

Etats Financiers au 29 janvier 2008

Personnes rencontrées

Théodore JOUSSO, Directeur de Cabinet du Directeur Général, ASECNA

Ahmed Salem OULD LAB, Directeur Administratif et financier, ASECNA

Mme SALL Aminata Diop, DRHEF - ASECNA

SIO Martin, DET GC – ASECNA

Solafo ANDRIANJAFY, DETEE – ASECNA

Roland KAMENI , DETEE – ASECNA

Denis SYLLA, DAF CAF – ASECNA

Jean – Paul MAKOSSO, DRHE / DRHPI, ASECNA

Cheikh BOYE, DRHEF / DG - ASECNA

Gilles HERVIO, Ambassadeur, Chef de Délégation – DCE Sénégal
 Ismo ULVILA, Chef Section Infrastructures – DCE Sénégal, Cabo Verde, The Gambia
 Laurent BAL, Attaché Section Fiances/Contrats – DCE Sénégal
 Amadou Cire THIAM, Gestionnaire Financier section Finances/contrats- DCE Sénégal

Autres sources d'information (études terrain et autres)

3 Appréciation (a=excellent b=satisfaisant, c=non satisfaisant, d=sérieux problèmes)

Pertinence

Le Projet est pertinent car il permet d'améliorer la sécurité et la sureté du transport aérien en Afrique de l'Ouest grâce au renforcement des compétences professionnelles des cadres et techniciens de l'ASECNA. Cette amélioration constitue un atout au développement des pays de la région.

Pertinence: b=satisfaisant

Efficience

Le projet se déroule normalement.

Situation financière du Projet au 29/01/2008

Appui au Programme de Formation de l'ASECNA	Total du Projet	Total engagé	Total payé	Solde non payé
ROC 1	14 200 000	13 919 244,06	9 489 664,08	4 710 335,92

Source : OLAS

Il ressort des entretiens que les délais de paiement l'ASECNA ont été jugés trop longs par les entreprises, en raison d'une part des délais de transmission des décomptes de Niamey et d'autre part de la lourdeur administrative interne de traitement. Des mesures ont été prises par l'ASECNA pour corriger ces anomalies.

Le point de vue du Conseiller Infrastructure de la DCE Sénégal (Responsable du projet) est le suivant « Il faut donner une note satisfaisante à l'ASECNA. Le projet a un excellent taux d'exécution. Il s'agit pour nous d'un projet modèle : il participe à l'intégration régionale, les cadres sont motivés, l'ASECNA a une bonne capacité d'absorption, le suivi du Projet se fait convenablement. On connaît quelques difficultés de coordination avec la DCE de Niamey dans la gestion du Projet ». Il s'agit d'un point de vue que nous partageons.

Efficience: a=excellent

Efficacité

Au niveau du Volet des infrastructures, les travaux d'extention et d'aménagement des Ecoles sont réalisés à 80% en décembre 2007. Tous les contrats de travaux d'électrification, d'extension et d'aménagements des deux écoles (à DAKAR et à NIAMEY) ont été signés avec 5 entreprises. Les réhabilitations électriques des écoles (EAMAC et ERNAM) sont terminées.

Au niveau du Volet – équipement didactiques, tous les contrats de forunitures ont été signés avec 3 entreprises (radar pédagogique, équipement du laboratoire – Météorologie, équipement du

laboratoire – Transport Aérien, équipement du Centre de Documentation et simulateur Sureté.)

Le programme de formation repose sur un renforcement des compétences (en anglais et en management) et sur l'acquisition de nouvelles compétences par les formateurs des écoles de l'ASECNA. Selon la CF, un total de 680 stagiaires devrait bénéficier de formation sur la période 2004-2007. Au 31 décembre 2007, 290 agents ont été formés ; il est attendu que 461 agents auront été formés sur la période 2006/2009. Le taux de réalisation est donc estimé à 68%.

Formation	Adjudicataires	Avancement -Décembre 2007
Anglais des agents ASECNA	pilgrims	113 contrôleurs formés en 7 Sessions sur 145 stagiaires prévus. Il reste 32 contrôleurs à former.
Communication, Navigation, Surveillance (CNS) /Air Traffic Management (ATM)	Consortium SOFREAVIA/EN AC	2 sessions CNS sur 3 ont été réalisées. 1 session sur 4 ATM a été réalisée.
Sûreté de l'Aviation Civile	Consortium SOFREAVIA/EN AC	La session unique prévue a été réalisée.
Réseaux Informatiques	Consortium SOFREAVIA/EN AC	1 Groupe sur les 7 prévus a été formé.
Techniques et Méthodes, Management des projets, Management opérationnel	Consortium SOFREAVIA/EN AC	1 session Management des projets sur 2 a été réalisée. 1 session en Technique et Méthodes des formateurs sur 3 a été réalisée. Aucune session en Management opérationnel n'a été réalisée.

Source : ASECNA

Efficacité : b=satisfaisant

Impact Potentiel

Il est trop tôt de mesurer l'impact du projet car il est en cours de réalisation. On fait l'hypothèse que la réalisation du projet devrait accroître la capacité de formation des deux écoles et les compétences professionnelles des agents de l'ASECNA. Ainsi, à moyen terme, le projet devrait contribuer à l'amélioration de la fluidité des échanges ainsi que la sécurité aérienne en Afrique.

Impact Potentiel: b=satisfaisant

Durabilité

La décision de Madagascar et du Sénégal de se retirer de l'ASECNA a été prise le 18 octobre 2007 et 19 novembre 2007 respectivement. Cette situation a évalué avant la visite de terrain de la mission d'évaluation ; le Sénégal a suspendu ladite décision le 22 novembre 2007. Le démantèlement de l'ASECNA a été ainsi évité. Mais de tels événements mettent en question la durabilité des investissements et par là, l'ASECNA elle-même.

Durabilité : b=satisfaisant