



Cette action est financée par l'Union européenne

ANNEXE

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

Document relatif à l'action "Contribution à l'AfIF en appui aux secteurs des transports, de l'eau et de l'énergie à Madagascar"

1. Intitulé/acte de base/numéro CRIS	'Contribution à l' <i>Africa Investment Facility</i> en appui aux secteurs des Transports, de l'Eau et de l'Energie à Madagascar.' Numéro CRIS: MG/FED/038-465 Financé par le Fonds européen de développement (FED)
2. Zone bénéficiaire de l'action/localisation	MADAGASCAR Les actions seront menées dans différentes localisations du territoire malgache spécifiques à chacune des composantes du projet. La supervision de l'ensemble du programme sera essentiellement réalisée depuis la capitale Antananarivo.
3. Document de programmation	Programme indicatif national 2014-2020 – 11 ^e FED
4. Secteur de concentration/domaine thématique	Deuxième secteur de concentration "Infrastructures en support au développement économique"
5. Montants concernés	Coût total estimé: 156 000 000 EUR Montant total de la contribution du FED – Programme indicatif national (PIN): 156 000 000 EUR La présente action est cofinancée par les entités et à concurrence des montants mentionnés indicativement en appendice.
6. Modalité(s) d'aide et modalité(s) de mise en œuvre	Modalité de projet Modalité de mise en œuvre: Contribution à l' <i>Africa Investment Facility</i> (AfIF). Cette action sera mise en œuvre à travers l'AfIF en gestion indirecte par les entités qui seront indiquées dans des décisions de financement complémentaires qui seront adoptées à la fin de la procédure de sélection des projets de l'AfIF
7. Code(s) CAD	210: Transports routiers

	140: Eau et assainissement 230: Transport et production de l'électricité			
8. Marqueurs (issus du formulaire CRIS CAD)	Objectif stratégique général	Non ciblé	Objectif important	Objectif principal
	Développement de la participation/bonne gouvernance	☐	X	☐
	Aide à l'environnement	X	☐	☐
	Égalité entre hommes et femmes (y compris le rôle des femmes dans le développement)	X	☐	☐
	Développement du commerce	☐	X	☐
	Santé génésique, de la mère, du nouveau-né et de l'enfant	X	☐	☐
	Marqueurs de Rio	Non ciblé	Objectif important	Objectif principal
	Diversité biologique	X	☐	☐
	Lutte contre la désertification	X	☐	☐
	Atténuation du changement climatique	X	☐	☐
	Adaptation au changement climatique	X	☐	☐
9. Programmes phares thématiques «Biens publics mondiaux et défis qui les accompagnent»	Sans Objet			

RESUME

L'objectif global est de contribuer à la réduction de la pauvreté à Madagascar, à l'accélération et à la distribution des résultats de la croissance économique grâce aux secteurs des transports, de l'eau et de l'assainissement et de l'énergie, rendus plus efficaces et durables.

L'action contribuera à la relance économique et au développement durable, par l'amélioration des infrastructures essentielles.

L'objectif principal de l'action est de fournir des services de transport routier, d'eau et d'assainissement, ainsi que d'électricité, contribuant à l'amélioration durable des conditions de vie, et à l'augmentation de la productivité au bénéfice de la population de Madagascar.

Les résultats attendus sont la réalisation d'infrastructures dans le domaine des transports routiers, de la fourniture d'eau potable et de services d'assainissement, ainsi que de la production et du transport d'électricité. Ces réalisations ciblent trois zones géographiques principales, comprenant chacune un port d'importance régionale: la zone Nord (port de Diego-Suarez), la zone Sud/Sud-Est (port de Fort Dauphin) et la zone Centre (de la Capitale au port de Tamatave). Ce sont des zones à fort potentiel de développement économique, porteuses de croissance et d'emplois, mais qui présentent aussi des défis importants en termes de pauvreté, d'inégalités, d'insécurité, d'enclavement, et de pression démographique. La

stratégie du PIN 11^e FED est d'avoir des actions dans les trois secteurs de concentration qui se complètent et se renforcent mutuellement dans ces trois zones de concentration géographique.

L'action consiste en une contribution du PIN 11^e FED de Madagascar à l'*Africa Investment Facility* (AfIF) pour un co-financement de projets d'infrastructures dans les secteurs des transports, de l'eau et de l'assainissement, et de l'énergie à Madagascar.

1. CONTEXTE

1.1 Contexte sectoriel/national/régional/Domaine

La dernière crise que Madagascar a traversée a duré 5 ans et a eu des impacts négatifs réels sur les conditions de vie de la population. Le pays se trouve dans une phase de reconstruction et de relance économique.

La faible performance de Madagascar en matière de gestion du secteur public, d'inclusion sociale et d'équité lui vaut d'être classé depuis 2013 dans la catégorie des états fragiles. 92 % de la population dispose de moins de 2 USD/jour. Les trois quarts de la population malgache, estimée à 23 millions d'habitants, dépendent directement ou indirectement du secteur agricole, élevage, pêche et forêts. Le secteur ne parvient pas à subvenir aux besoins alimentaires, ni à accroître les revenus de la population. Sa productivité reste très faible. La situation générale des infrastructures de transport, de distribution d'énergie, d'approvisionnement et de distribution en eau potable, est extrêmement critique et constitue une entrave majeure au développement économique et social du pays.

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

Le document de planification stratégique, plan national de développement (PND 2015-2019), définit cinq axes stratégiques de développement, dont l'axe n° 3 'Croissance inclusive et ancrage territorial du développement', inclus comme action prioritaire. Cette priorité pèse pour près de 60 % des ressources estimées nécessaires à la mise en œuvre du PND.

Le second secteur de concentration du programme indicatif national du 11^e FED, 'infrastructures en support au développement économique', est aligné avec l'axe n° 3 du PND. Il prévoit d'accompagner le gouvernement malgache par une remise en état et par le développement du capital 'infrastructures' nécessaire au désenclavement et à l'intégration régionale et internationale. Son objectif spécifique est d'améliorer les infrastructures permettant le développement des pôles à fort potentiel économique, et de garantir leur durabilité. Trois sous-secteurs infrastructures y sont inscrits : transports routiers, eau et assainissement, et accès à l'électricité. 3 pôles géographiques d'intervention y sont déterminés.

Secteur des Transports routiers

Dans la continuité des interventions des FED précédents, le 11^e FED améliorera la mobilité des personnes et des biens par la réhabilitation d'axes routiers permettant le désenclavement de zones à fort potentiel économique, facilitant les exportations mais aussi les échanges internes, ainsi que l'accès aux services. Il se concentre sur trois zones dont le corridor du centre qui relie la capitale au port de Tamatave, et les deux régions Nord et Sud du pays, qui permettra d'améliorer l'interconnectivité régionale via les routes d'accès aux ports régionaux de Diego Suarez et de Fort Dauphin respectivement. Les interventions seront en parfait

alignement avec la vision du gouvernement qui affiche sa ferme volonté de doter le pays d'un système de transport en mesure de répondre efficacement à toutes les demandes, selon des normes de qualité reconnues internationalement.

Une liste des tronçons routiers prioritaires identifiés par le gouvernement, en cohérence avec d'une part les objectifs du PND et d'autre part la logique d'itinéraire, sont inscrits et budgétisés dans le plan national d'investissements publics prioritaires (PIPP 2015-2019).

Le gouvernement, par le biais des deux ministères en charge du secteur des transports: le ministère des travaux publics (MTP) et le ministère des transports et de la météorologie (MTM), a établi un nouveau document de politique sectorielle des transports (PST), qui met notamment en avant l'importance d'une programmation d'investissements dans le réseau routier suivant une logique d'itinéraire, qui consiste à optimiser la continuité entre l'origine et la destination finale, et à assurer l'homogénéité des axes afin d'éviter les ruptures d'itinéraires.

L'objectif spécifique du secteur des infrastructures routières est de contribuer au développement des transports favorisant le désenclavement humain et économique des régions cibles, la croissance économique, et la circulation des biens et des personnes. L'atteinte de cet objectif dépendra de l'état du réseau routier national, dont la qualité nécessite une synergie et harmonisation des efforts des bailleurs de fonds, du secteur privé, de la société civile, et de la population bénéficiaire.

Outre le manque de financement important pour atteindre les objectifs du PND, les défis à relever dans le secteur des transports portent à la fois sur l'efficacité de ses institutions, la bonne gouvernance sectorielle, et la mise à jour du cadre juridique et réglementaire. Au niveau des réformes, l'appui de l'UE bénéficiera aux institutions du secteur routier, tel que le ministère des travaux publics, le ministère du tourisme, des transports et de la météorologie, l'autorité routière de Madagascar (ARM), et le Fonds d'entretien routier (FER).

Les principaux bailleurs du secteur (UE, Banque Africaine de Développement, Agence Française de Développement et Banque Mondiale) soutiennent la politique sectorielle des transports jugée pertinente et crédible, ainsi que sa mise en œuvre, en maintenant un dialogue conjoint et continu avec le gouvernement pour contribuer à améliorer la gouvernance sectorielle. Cela se traduit en particulier, par un suivi étroit de l'entretien des investissements, de la pérennisation du système de contrôle de la charge à l'essieu, et des capacités institutionnelles de l'autorité routière de Madagascar pour le suivi des travaux routiers.

Secteur de l'Eau et de l'Assainissement

Madagascar dispose d'une stratégie nationale du secteur eau-assainissement-hygiène, adoptée en conseil du gouvernement par décret n° 2013 /685 du 10 septembre 2013 et qui couvre la période 2013-2018. Elle cherche à promouvoir des actions permettant de réduire le décalage existant pour atteindre les objectifs du millénaire (OMD). Les objectifs principaux fixés par le ministère de l'Eau sont les suivants: (i) atteindre la couverture universelle en eau potable, assainissement et hygiène en 2025; (ii) enrayer la défécation à l'air libre en 2018; et (iii) mettre en œuvre la gestion intégrée des ressources en eau (GIRE).

Parmi les principaux goulets d'étranglement identifiés, on distingue: (a) la difficulté à pérenniser la maintenance des systèmes d'adduction d'eau potable existants et des interventions en matière d'assainissement; (b) la quasi-absence de personnel qualifié et de ressources financières publiques pour les municipalités; et (c) la coordination du secteur et du processus de déconcentration.

En ligne avec la première politique nationale de l'aménagement du territoire élaborée en septembre 2006 et le schéma national d'aménagement du territoire (SNAT) qui en découle, le

gouvernement a initié un programme général d'amélioration et d'urbanisation incluant un important volet d'assainissement de l'agglomération d'Antananarivo. Ce programme se structure autour de 3 phases dont la première inclut la réalisation de travaux prioritaires répondant aux urgences actuelles dans la capitale et l'élaboration d'un Schéma directeur de l'Assainissement eaux pluviales et eaux usées à l'échelle de la commune puis de l'agglomération.

Deux des cinq axes stratégiques retenus dans la nouvelle stratégie pour le secteur de l'Eau - Développement du partenariat public/privé (axe 4) et développement du secteur (axe 5) - proposent des réformes. L'axe 4 vise à promouvoir l'implication optimale du secteur privé dans les activités Eau et Assainissement, par le développement de contrats de partenariat public-privé (PPP) adaptés au contexte de Madagascar, qui mobilisent les acteurs capables de développer l'accès durable à l'eau et à l'assainissement, et des opérateurs intéressés par des délégations de gestion. L'axe 5 vise à renforcer la bonne gouvernance du secteur, réactualiser le cadre légal et institutionnel en fonction des objectifs visés et améliorer le système de suivi/évaluation.

Secteur de l'Energie

La vision du Gouvernement pour le secteur Energie est inscrite dans le projet de document d'étude de la nouvelle politique et stratégie énergétique - (NPE) (projet daté de mai 2015) - mettant à jour la vision sectorielle. Cette stratégie devrait être adoptée par le Parlement avant fin 2015.

A l'horizon 2030, cinq objectifs sont retenus pour ce secteur: i) l'accès à tous à l'énergie moderne, ii) l'abordabilité, iii) la qualité et la fiabilité des services, iv) la sécurité énergétique, et v) la durabilité.

Pour ce qui concerne l'électricité, les objectifs retenus sont: 70 % des ménages devront être connectés à un réseau électrique principal; 20 % seront connectés grâce à des mini-réseaux; 5 % seront connectés grâce à des systèmes solaires domestiques, et 5 % des ménages utiliseront des lampes solaires pour l'éclairage. Concernant le mix de production électrique à l'horizon 2030 pour le réseau interconnecté, la cible à atteindre est 75 % de l'électricité produite à partir de l'hydraulique, 15 % à partir du gaz naturel liquéfié (GNL), 8 % à partir de centrales éoliennes, et 2 % à partir de centrales solaires. Les investissements requis sur la période 2015-2030 pour atteindre ces objectifs sont estimés à 700 000 000 EUR par an.

Pour le sous-secteur de l'électricité, le cadre réglementaire et de gouvernance actuel (qui date des années 80-90) permet la participation du secteur privé dans la production, le transport et la distribution. Ce cadre doit néanmoins être mis à jour pour permettre de mobiliser davantage les opérateurs privés.

Les réformes présentées dans la NPE visent à : (a) renforcer la gouvernance du secteur et le cadre nécessaire à la mise en œuvre de la NPE, avec la création au niveau institutionnel d'une cellule de suivi de la mise en œuvre des actions stratégiques de la NPE; (b) assurer la coordination interinstitutionnelle notamment sur les aspects relatifs à l'utilisation de l'eau pour l'hydroélectricité, les droits d'accès, les déclarations d'utilité publique, les évaluations des impacts environnementaux et sociaux, (c) promouvoir la coopération régionale et internationale; (d) mettre à jour le cadre réglementaire et sa mise en œuvre, dans le sens de l'amélioration de la transparence des relations avec la société étatique de distribution d'eau et de d'électricité (JIRAMA -*Jiro Sy Rano Malagasy*), d'une indépendance accrue de l'office de régulation de l'électricité (ORE), d'une redynamisation de l'agence pour le développement de l'électrification rurale (ADER), et du Fonds national d'électrification (FNE) chargé du

financement de l'électrification rurale; et enfin (e) renforcer la coopération avec le secteur privé.

Une loi portant spécifiquement sur le partenariat public privé est en préparation, afin de régler les diverses formes de coopération entre le secteur public et privé, et attirer davantage de financements du secteur privé malgache et international.

Pour le suivi de l'ensemble des projets, le PND prévoit que le système national d'information et de suivi-evaluation (SNISE) existant soit révisé pour alimenter un schéma global de suivi-evaluation orienté vers les résultats.

1.1.2 Analyse des parties prenantes

Les principales parties prenantes de l'action sont :

1. l'Etat bénéficiaire à travers les ministères responsables des transports (ministère du tourisme, des transports et de la météorologie, ministère des travaux publics), de l'eau et de l'assainissement (ministère de l'eau), et de l'électricité (ministère de l'énergie et des hydrocarbures) et leurs organismes rattachés;
2. les autorités environnementales représentées par le ministère de l'environnement, chargées de la mise en compatibilité de l'environnement avec les investissements à Madagascar;
3. les autorités locales concernées par les projets tels que les régions, les districts, les communautés urbaines et rurales;
4. les établissements publics et opérateurs privés, participant aux activités des secteurs des transports, de l'eau et de l'assainissement et de l'électricité;

Les bénéficiaires directs sont toutes les composantes de la population de Madagascar, notamment les plus pauvres, qui bénéficieront de services améliorés dans les domaines des transports, de l'eau et de l'assainissement, et de l'électricité.

Ces investissements d'infrastructures financés par la contribution du PIN 11^e FED à l'AfIF pourront impacter les personnes vivant ou travaillant à proximité de projets qui seront mis en œuvre. Lors de la conception détaillée de ces projets, des évaluations d'impacts environnementaux et sociaux ont été ou seront réalisées pour s'assurer que les opportunités d'amélioration des revenus et des conditions de vie sont identifiées, et que des mesures appropriées sont prises pour atténuer les impacts négatifs que pourraient causer les projets.

1.1.3 Domaines d'appui prioritaires/analyse des problèmes

Le manque d'infrastructures structurantes et leur vétusté, ainsi que l'absence totale d'entretien pendant les 5 années de crise politique sont une entrave majeure au développement économique et social du pays, et constituent un facteur aggravant de la vulnérabilité de la population. Malgré un positionnement géostratégique favorable aux échanges internationaux, le commerce inter-régional reste peu développé par manque d'infrastructures adéquates. L'action va contribuer à améliorer significativement la situation dans les trois zones ciblées.

Secteur des Transports Routiers

Au niveau des infrastructures routières, Madagascar a perdu en moyenne 1 000 km de routes par an sur la période 1970-2000. Fin décembre 2013, les routes en bon état ne représentaient que 10 % de l'ensemble du réseau routier malgache.

Dans la continuité des interventions des FED précédents, le 11^e FED visera donc l'amélioration de la mobilité des personnes et des biens par la réhabilitation de connexions routières. Il contribuera ainsi à la réhabilitation et la construction d'axes routiers permettant le désenclavement de zones à fort potentiel économique, et facilitant les exportations.

Les tronçons prioritaires identifiés incluent à ce stade les routes nationales (RN) suivantes: RN6 (230 km), RN13 (105 km), RNT 12 A (240 km), RN 5 (100 km), RN 5A (160 km), ainsi que la construction de la rocade d'Antananarivo. Les projets routiers bénéficieront d'un volet d'actions sociales d'accompagnement et de genre.

Secteur de l'approvisionnement en eau et assainissement

La capitale et son agglomération, qui concentrent la moitié de la population urbaine et une grande partie des entreprises, génèrent plus de 30 % du produit intérieur brut (PIB). La situation sanitaire y est précaire du fait de la dégradation progressive de la qualité d'approvisionnement en eau et de la détérioration du réseau collectif d'assainissement qui collecte à la fois les eaux pluviales et les eaux usées.

En 2015, le taux d'accès à l'eau potable était estimé à 35 % et moins d'un quart de la population disposait d'un branchement privé. Le taux d'accès à un assainissement de base en zone urbaine était estimé à 54 % en 2013.

Le 11^e FED améliorera l'accès à l'eau potable de la capitale et de son agglomération en concentrant ses actions sur le renforcement des dispositifs de production et de distribution d'eau potable, à travers la réactivation d'un projet, initialement prévu pour être cofinancé par la Banque Européenne d'Investissement (BEI) et la Facilité Eau du FED, mais qui n'avait pas abouti en raison de la crise de 2009.

Les interventions du 11^e FED, en cofinancement avec l'Agence Française de développement (AFD), permettront la réalisation de travaux d'assainissement prioritaires et la production d'un schéma directeur d'assainissement à l'échelle de l'agglomération.

Secteur de l'Energie – sous-secteur électrique

Les infrastructures de production et de distribution d'électricité ne satisfont pas à la demande nécessaire au développement économique et à la croissance démographique. En 2013, le taux d'accès à l'électricité était estimé entre 12 et 13 %.

En 2015, Madagascar se classe ainsi au dernier rang (soit 189^e sur 189 pays) en matière de raccordement à l'électricité. Les produits pétroliers occupent une place importante dans la production de l'électricité à Madagascar tant du côté de la JIRAMA que des opérateurs privés.

Madagascar dispose cependant d'un potentiel considérable en énergies renouvelables mais insuffisamment valorisé. En ce qui concerne le potentiel en hydroélectricité, 165 MW seulement sont exploités pour un potentiel estimé à 7 800 MW. Avec une moyenne de 2 000 kWh/m².an, le potentiel en énergie solaire est également très élevé.

Le 11^e FED contribuera à l'extension des infrastructures électriques existantes, à l'augmentation de l'accès à l'électricité, à l'interconnection de réseaux par la construction des nouvelles lignes de transport, au développement des ressources en énergies renouvelables (en particulier hydroélectricité) ainsi qu'à la mise en place de mesures d'efficacité énergétique. Un effet de levier sur les ressources financières sera recherché en promouvant les investissements du secteur privé en particulier dans la production.

2 RISQUES ET HYPOTHÈSES

Risques	Niveau de risque (E/M/F)	Mesures d'atténuation
Risques contextuels		
Situation sécuritaire se dégrade dans le pays	M	Veille autour des perturbations sécuritaires et ajustement des activités
Stabilité politique non assurée	E	Dialogue politique continu
Changement climatique (impact sur les infrastructures)	E	Les standards techniques retenus pour la conception des projets devront assurer que les infrastructures sont développées pour résister aux changements climatiques anticipés, et aux événements climatiques extrêmes. Les modalités et les financements d'entretien et de réparation devront également être renforcés et correspondre aux risques. Les techniques et normes locales tiennent compte des conditions climatiques extrêmes (cyclones) fréquentes dans l'Océan Indien
Risques liés à la mise en œuvre		
Manque de volonté politique pour mettre en œuvre les réformes institutionnelles et les politiques renforçant les contextes sectoriels malgaches	M	Dialogue continu et lorsque nécessaire renforcé au niveau des politiques et stratégies sectorielles avec les divers niveaux du gouvernement et les entités sectorielles. Ce processus sera facilité par la participation actuelle de l'UE aux groupes thématiques.
Capacité d'absorption limitée des partenaires nationaux	M	Dispositifs d'appui et de renforcement de capacités Dialogue avec l'administration publique dans le cadre de la coordination des donateurs
Manque d'appropriation par les bénéficiaires directs	F	Dialogue rapproché avec les bénéficiaires lors de la formulation et de la conception détaillée des divers projets.
Financements Publics ou Privés insuffisants pour la mise en œuvre de certains projets	F	Coordination proche avec toutes les parties prenantes (publiques et privées) dans chacun des secteurs afin d'anticiper les difficultés ou les gaps de financement. La BEI et/ou l'AFD se sont déjà engagées pour le cofinancement des différents projets
Risque de mauvaise gestion financière	F	Mise en place de dispositifs d'appui et de renforcement de capacités Renforcement des contrôles et des audits
Hypothèses		
Les hypothèses seront liées à chacune des projets qui seront présentés individuellement par les institutions financières respectives au moment de la présentation au Board de l'AfIF.		

3 ENSEIGNEMENTS TIRÉS, COMPLÉMENTARITÉ ET QUESTIONS TRANSVERSALES

3.1 Enseignements tirés

Une évaluation de la coopération entre Madagascar et l'UE sur la période 2002-2013 a été réalisée en 2015 et a émis plusieurs recommandations. En ce qui concerne les aspects stratégiques, l'évaluation a proposé de définir des objectifs de coopération ambitieux, mais dont le nombre soit réaliste au regard des risques identifiés (et de leur probabilité d'occurrence) en mobilisant des ressources suffisantes pour piloter et suivre les interventions, et de chercher à développer, dès le stade de la programmation, des synergies entre les diverses interventions sectorielles.

Concernant les secteurs de coopération, et plus particulièrement dans le secteur des transports, l'évaluation a recommandé de poursuivre les appuis précédents de l'UE en privilégiant les réformes institutionnelles, et en contribuant à améliorer la mobilité en recherchant un équilibre entre le maintien du service sur les axes structurants et l'accessibilité rurale.

3.2 Complémentarité, synergie et coordination des donateurs

Les 9^e et 10^e FED. Entre 2002 et 2011, la contribution de l'UE et des institutions européennes (FED, BEI, lignes budgétaires) est estimée à environ 30 % de l'aide publique au développement dont a bénéficié Madagascar, faisant de l'UE un des principaux partenaires techniques et financiers du pays.

La stratégie de coopération dans le cadre du 9^e FED (2002-2007) avait retenu trois secteurs de concentration: 1) développement rural et sécurité alimentaire; 2) transports; et 3) amélioration du cadre macro-économique.

La stratégie de coopération du 10^e FED (2008-2013) comportait deux secteurs de concentration : 1) transports; et 2) développement rural et aménagement du territoire (incluant la décentralisation) complétés par un appui budgétaire et des actions d'appui à la bonne gouvernance. En raison de la crise de 2009, le portefeuille de coopération a cependant été modifié en profondeur en priorisant les interventions d'urgence. Malgré tout, le second secteur de concentration du PIN 11^e FED s'inscrit dans la continuité des deux FED précédents.

Plusieurs partenaires au développement sont actifs dans les secteurs des transports, de l'eau et de l'assainissement, et de l'électricité.

Le PIN 2014-2020 souligne que le dialogue politique et sectoriel existant (impliquant l'État, le secteur privé, les partenaires techniques et financiers (PTF) et la société civile) sera renforcé. Un tel dialogue est jugé essentiel dans la mise en œuvre des actions visées dans les divers secteurs de concentration.

En ce qui concerne la coordination entre partenaires, plusieurs groupes thématiques ont été constitués, dont le groupe transports, le groupe eau, le groupe énergie et le groupe secteur privé. Si durant la dernière crise politique, la délégation de l'UE coordonnait les groupes transports et énergie, les ministères de tutelle reprennent progressivement ce rôle.

Par ailleurs, le dialogue sectoriel et politique existant sera maintenu avec les différents acteurs (État, secteur privé, PTF, société civile) pour la définition (ce qui est le cas de l'énergie) et la mise en œuvre des politiques, et surtout pour continuer à renforcer la gouvernance sectorielle.

3.3 Questions transversales

Les principales questions transversales impactant les projets à financer sous l'action sont celles concernant les aspects environnementaux et sociaux, le genre et la durabilité des infrastructures financées par l'action.

Conformément à la législation nationale, et en cohérence avec les exigences de l'UE, les projets du 11^e FED feront l'objet d'études d'impact environnemental et social ou d'un programme d'engagement environnemental. Des actions d'identification, d'atténuation et de suivi des impacts sur l'environnement et la population seront développées. Selon les besoins, les dimensions sécurité et adaptation au changement climatique seront prises en compte dans la conception et l'exécution des projets. L'appui au développement des énergies renouvelables et à l'efficacité énergétique contribuera par ailleurs à l'atténuation du changement climatique.

Les questions transversales d'appui institutionnel aux autorités concernées dans les différents secteurs seront prises en compte dans le cadre d'un projet financé dans le cadre du PIN 11^e FED.

4 DESCRIPTION DE L'ACTION

4.1 Objectifs/résultats

L'objectif global de l'action est de contribuer à la réduction de la pauvreté à Madagascar, à l'accélération et au partage des résultats de la croissance économique en rendant plus efficaces et durables les secteurs des transports routiers, de l'eau et de l'assainissement et de l'énergie.

Les résultats attendus de l'action sont :

1. une connectivité et une efficacité accrue du réseau de transport national et régional routier à Madagascar.
2. une disponibilité et une qualité accrue des services d'eau et d'assainissement dans la capitale Antananarivo.
3. une disponibilité, une qualité accrue des services et une amélioration de l'accès à l'électricité à Madagascar.

4.2 Principales activités

L'activité principale de l'action consiste en une contribution à des projets d'investissements dans des infrastructures de transports routiers, d'approvisionnement en eau et assainissement, et d'accès à l'électricité.

Les projets pré-identifiés pour la recherche de financements sont indiqués ci-dessous et des détails additionnels sont fournis dans l'Appendice.

Infrastructures de Transport Routier

1. Assistance technique pour la surveillance des travaux de la route Rodeo à Antananarivo. L'institution financière chef de file est l'AFD. L'assistance technique devra être disponible à la date de démarrage des travaux (financés par un prêt BEI/AFD), estimée en mai/juin 2016.
2. Construction de 10 ponts et réhabilitation de la route nationale RN 12A (240 km)
3. Réhabilitation de la route nationale RN 6 (250 km)
4. Réhabilitation de la route nationale RN 5A (160 km)

5. Réhabilitation de la Route Nationale RN13 (110 km)

Ces 4 projets routiers sont en cours de préparation, et certains en sont au niveau de préparation de l'avant-projet sommaire (APS) et avant-projet détaillé (APD), avec des documents attendus au dernier semestre de 2015.

Infrastructures d'approvisionnement en eau et assainissement

1. Approvisionnement en eau dans la capitale Antananarivo
2. Renforcement des capacités des acteurs de l'assainissement, assistance technique pour la réalisation d'un schéma directeur d'assainissement de l'agglomération d'Antananarivo et la réalisation de travaux prioritaires (travaux d'assainissement financés par l'AFD)

En ce qui concerne les infrastructures d'approvisionnement en eau dans la capitale, la mise à jour des études datant du projet initial en 2009, est nécessaire.

Concernant le programme intégré d'assainissement, des études préliminaires ont été réalisées et le recrutement de consultants pour réaliser l'étude détaillée des travaux est en cours. L'AFD prévoit une décision de son conseil d'administration en juin 2016 pour un démarrage du projet avant la fin de l'année 2016.

Infrastructures de transport et de production d'électricité:

1. Lignes de transport d'électricité (dont l'interconnexion des réseaux électriques d'Antananarivo et de Tamatave)
2. Appui à des projets de production énergies renouvelables (production hydroélectrique, autres énergies renouvelables)

Une mission d'identification et de formulation de ces projets devrait débuter en octobre 2015 sur financement de la facilité de coopération technique (FCT), dès que la stratégie sectorielle nationale sera disponible.

La 'Contribution du PIN 11^e FED à l'*Africa Investment Facility* pour le soutien au secteur des infrastructures à Madagascar' ne financera qu'une partie de ces projets d'investissement. D'autres contributions financières sont attendues sous forme de:

3. financements concessionnels d'institutions de développement
4. contributions de la République de Madagascar; et
5. contributions du Programme Indicatif Régional (PIR) du 11^e FED pour les axes routiers à vocation régionale (au sein des régions commission de l'océan indien & l'Organisation régionale pour l'Afrique australe (SADC) notamment).

Des estimations budgétaires sont fournies dans l'Appendice. Ces estimations ne sont cependant qu'indicatives puisque plusieurs facteurs ne seront précisés qu'au moment où les financements complémentaires seront négociés et finalisés. La Banque européenne d'investissement (BEI) a déjà formalisé sa volonté de cofinancer la plupart de ces opérations dans une lettre adressée au gouvernement malgache. Ce dernier a déjà introduit des requêtes de financement spécifiques pour les projets routes et approvisionnement en eau. L'AFD a également confirmé sa volonté de cofinancer la construction de la Rocade d'Antananarivo et le programme d'assainissement auprès du gouvernement malgache et obtenu des requêtes de financements spécifiques pour ces deux projets.

L'action intitulée 'Contribution à l'*Africa Investment Facility* en appui aux secteurs des Transports, de l'Eau et de l'Energie à Madagascar' est ouverte à une participation éventuelle du secteur privé, que ce soit en termes de financements et/ou d'expertise.

4.3 Logique d'intervention

N/A.

5 MISE EN ŒUVRE

5.1 Convention de financement

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

5.2 Période indicative de mise en œuvre

La période indicative de mise en œuvre opérationnelle de la présente action, au cours de laquelle les activités décrites à la section 4.2 seront menées, et où les contrats et accords correspondants seront mis en œuvre, est de 72 mois à compter de la date d'entrée en vigueur de la convention de financement ou, s'il n'y a pas de convention de financement, de la date d'adoption par la Commission du présent document d'action). La prolongation de la période de mise en œuvre peut être approuvée par l'ordonnateur compétent de la Commission, qui modifiera la présente décision et les contrats et accords concernés; les modifications apportées à la présente décision constituent des modifications non substantielles au sens de l'article 9, paragraphe 4, du règlement (UE) n° 2015/322.

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

N/A

5.4 Modalités de mise en œuvre

5.4.1 Contribution à l'*Africa Investment Facility* (AfIF)

La présente contribution peut être mise en œuvre en gestion indirecte avec les entités, appelées institutions financières chef de file (*'Lead Financial Institutions'*), et à concurrence des montants qui seront identifiés par une décision complémentaire, conformément à l'article 58, paragraphe 1, point c), du règlement (UE, Euratom) n° 966/2012 applicable en vertu de l'article 17 du règlement (UE) n° 2015/323.

Les tâches d'exécution budgétaire confiées consistent à exécuter les marchés, subventions, instruments financiers et paiements. L'agence de l'état membre ou l'organisation internationale investie de ces tâches procède au contrôle et à l'évaluation du projet et en dresse un rapport.

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

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

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

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

L'ordonnateur compétent de la Commission peut étendre l'éligibilité géographique conformément à l'article 22, paragraphe 1, point b), de l'annexe IV de l'accord de partenariat ACP-UE en cas d'urgence ou d'indisponibilité de produits et services sur les marchés des pays concernés, ou dans d'autres cas dûment justifiés si l'application des règles d'éligibilité risque de rendre la réalisation de la présente action impossible ou excessivement difficile.

5.6 Budget Indicatif

	Contribution de l'UE - PIN (montant en EUR)	Contribution indicative de tiers (y compris 11^e FED – PIR), dans la devise indiquée
5.4.1 – Contribution à l' <i>Africa Investment Facility</i> (AfIF)*	156 000 000	Les contributions des Partenaires Financiers seront identifiées ultérieurement
5.9 – Évaluation, 5.10 – Audit	Seront couverts par une autre décision de financement	S.O
5.11 – Communication et visibilité	Couvert par la contribution à l'AfIF (5.4.1)	Les contributions des partenaires financiers seront identifiées ultérieurement
Provisions pour imprévus	S.O	S.O
TOTAL	156 000 000	Les contributions des Partenaires Financiers seront identifiées ultérieurement. (estimées à 386 000 000 EUR)

* La contribution à l'*Africa Investment Facility* comprend les frais devant être versés aux Institutions financières, tels que définis dans les dispositions contractuelles de chaque projet spécifique

5.7 Structure organisationnelle et responsabilités

La contribution sera mise en oeuvre selon les modalités du cadre de financement en '*blending*' du FED, suivant un processus de décision à deux niveaux:

- Les opinions sur les projets seront formulées par le *Board* qui se tiendra, dans la mesure du possible, parallèlement aux réunions du Comité FED;

- Ces opinions seront préalablement préparées dans le cadre de réunions techniques spécifiques au cours desquelles les formulaires de demande élaborés par l'institution financière chef de file, en coordination avec la délégation de l'UE concernée et la Commission européenne, seront examinés

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

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

5.8 Suivi des résultats et rapports

Le suivi technique et financier courant de la mise en œuvre des projets individuels financés sous cette action est un processus continu et fait partie intégrante des responsabilités des partenaires de mise en œuvre. À cette fin, les partenaires de mise en œuvre doivent établir un système de suivi interne, technique et financier permanent pour les projets individuels et élaborer régulièrement des rapports d'avancement (au moins une fois par an) et des rapports finaux.

Chaque rapport rendra compte avec précision de la mise en œuvre du projet, des difficultés rencontrées, des changements mis en place, ainsi que des résultats obtenus (réalisations et effets directs), mesurés par rapport aux indicateurs correspondants, définis pour chaque projet individuel sur base du cadre de reporting des projets de mixage et du set minimum d'indicateurs définis dans ce cadre.

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

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

5.9 Évaluation

Au niveau des projets individuels, les évaluations seront mises en œuvre sous la responsabilité des institutions financières chefs de file et seront organisées selon les besoins de chaque projet.

La Commission pourra, si elle l'estime nécessaire, procéder à une évaluation d'un ou plusieurs projets mis en œuvre dans le cadre de cette action.

Dans ce cas le financement de l'évaluation sera couvert par une autre source financière.

La Commission informera le partenaire de mise en œuvre au moins un mois avant les dates envisagées pour les missions d'évaluation. Le partenaire de mise en œuvre collaborera de manière efficace et effective avec les experts en charge de l'évaluation, notamment en leur fournissant l'ensemble des informations et documents nécessaires et en leur assurant l'accès aux locaux et activités du projet.

Les rapports d'évaluation seront communiqués au pays partenaire et aux autres parties prenantes clés.

5.10 Audit

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

Le financement de l'audit sera couvert par une autre mesure constituant une décision de financement.

5.11 Communication et visibilité

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

Pour les projets individuels financés sous cette action, il y a lieu de prévoir des mesures de communication et de visibilité qui seront établies, au début de la mise en œuvre, sur la base d'un plan d'action spécifique dans ce domaine.

La Commission européenne et ses partenaires de mise en œuvre respecteront les règles de visibilité pour le financement de l'Union européenne, par des dispositions pertinentes dans les accords et contrats des différents projets individuels.

Pour chaque projet individuel, un plan de communication sera préparé par l'institution financière chef de file, permettant la participation de la délégation de l'UE aux étapes clés des projets à fort potentiel de visibilité. Des mesures de communication supplémentaires pourraient être prises si nécessaire.

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

En ce qui concerne les obligations légales en matière de communication et de visibilité, des obligations contractuelles adaptées seront respectivement prévues dans les éventuelles conventions de financement, les marchés, les contrats de subvention et les conventions de délégation.

APPENDICE - LISTE INDICATIVE DES PROJETS ET PLANS DE FINANCEMENT
(EN MILLIONS D'EUROS - A TITRE INDICATIF)

COMPOSANTE/ACTIVITE	COUT TOTAL	UE/PIN	BEI	PIR*	AFD	PRIVE
Route Nationale RN13	44	22	22	-		
Route Nationale 12 A	144	72	72			
Route Nationale RN 6	110	25	55	30		
Route Nationale RN 5A	64	32	32			
Rocade à Antananarivo	55	5	25		25	
Approvisionnement en Eau et Assainissement ville Antananarivo	88	33	30		25	
Réseaux de transport d'électricité et production d'énergie renouvelable	105	35	70			tbc

* dépendant de la décision de la Commission sur le PIR EA-SA-IO