



FR

Annexe

de la décision de la Commission relative au Programme d'Action Annuel 2019 - partie 1 - en faveur de la République d'Haïti à financer sur le 11^{ème} Fonds européen de développement

Document d'action concernant l'ARN3 (Appui à la réhabilitation de la Route Nationale #3)

1. Intitulé/acte de base/numéro CRIS	ARN3 (Appui à la réhabilitation de la Route Nationale #3) Numéro CRIS: FED/2009/021-608 financé(e) par le Fonds européen de développement	
2. Zone bénéficiaire de l'action/localisation	République d'Haïti L'action sera menée à l'endroit suivant: le département du Nord d'Haïti	
3. Document de programmation	Programme Indicatif National 11 ^{ème} Fonds européen de développement	
4. ODD	<p><u>Objectif ODD principal – n° 9</u> Bâtir une infrastructure résiliente, promouvoir une industrialisation durable qui profite à tous et encourager l'innovation</p> <p><u>Objectifs ODD secondaires – n° 3; 8</u></p> <p>Objectif n° 3 : Permettre à tous de vivre en bonne santé et promouvoir le bien-être de tous à tout âge</p> <p>Objectif n° 8 : Promouvoir une croissance économique soutenue, partagée et durable, le plein emploi productif et un travail décent pour tous</p>	
5. Secteur d'intervention/domaine thématique	Transports	Aide au développement: OUI
6. Montants concernés	Coût total estimé: 13 600 000.00 EUR Montant total de la contribution du FED: 13 600 000 .00 EUR	
7. Modalité(s) d'aide et modalité(s) de mise en œuvre	Gestion indirecte avec la République d'Haïti	
8 a) Code(s) CAD	210 Transport et entreposage 21020 Transport Routier	

b) Principal canal de distribution	Gouvernement central - 11001			
9. Marqueurs (issus du formulaire CRIS CAD)	Objectif stratégique général	Non ciblé	Objectif significatif	Objectif principal
	Développement de la participation/bonne gouvernance	✓	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Aide à l'environnement	✓	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Égalité entre les hommes et les femmes et émancipation des femmes et des jeunes filles	✓	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Développement du commerce	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	✓
	Santé génésique, maternelle, néonatale et infantile	✓	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Marqueurs de la convention de Rio	Non ciblé	Objectif significatif	Objectif principal
	Diversité biologique	✓	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Lutte contre la désertification	✓	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Atténuation du changement climatique	✓	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Adaptation au changement climatique	✓	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10. Programmes thématiques phares « Biens publics mondiaux et les défis qui les accompagnent »	N.A			

RESUME

La République d'Haïti partage avec la République dominicaine l'île d'Hispaniola, dont elle occupe le tiers occidental. Elle a une superficie d'environ 27 750 km² pour une population de plus de 10 millions d'habitants. La situation actuelle de carence en infrastructure dans le secteur des transports est un des éléments essentiels qui retardent le développement du pays. Depuis 1996, l'Union Européenne s'est engagée à financer intégralement la Route Nationale #3 (RN3). Cette route relie les deux plus grandes villes et pôles économiques du pays qui sont la capitale Port-au-Prince, et le Cap-Haïtien, chef-lieu du département du Nord. Elle traverse la ville de Hinche, chef-lieu du département du centre. La RN3 désenclave une zone importante du pays, et améliore la résilience et les flux commerciaux du pays.

Le programme de réhabilitation de la RN3 a été divisé en quatre (4) parties:

- 1) Port-au-Prince/Mirebalais (financée par l'UE et déjà réalisée)
- 2) Mirebalais/Hinche (financée par l'UE et déjà réalisée)

3) Hinche/ St-Raphaël (en cours de réalisation, financé par l'UE et AFD¹)

4) St-Raphaël/Carrefour Barrière Battant (en préparation)

La troisième partie, Hinche/St-Raphaël est en cours de réalisation. Un premier contrat de travaux pour sa réhabilitation avait été résilié² et lors de la nouvelle contractualisation du marché, il a été décidé d'y ajouter la construction des contournements des deux villes, Hinche et St-Raphaël, en tranche conditionnelle. La tranche Hinche/St-Raphaël étant elle-même ferme dans le contrat. Le contournement de Hinche a été affermi en mai 2018 et est en train d'être exécuté. La présente action vise le financement du contournement de St-Raphaël qui devrait bientôt s'affermir.

Il est à noter que la quatrième partie était déjà prévue dans la décision APONTRA (FED/2009/21-608). Sa réalisation a été retardée car l'un des tronçons concerné traverse une zone tampon du Parc National Historique-Citadelle Sans-Soucis Ramier (PNH-CSSR) classé patrimoine mondial par l'UNESCO. En 2012 un appel d'offre a été lancé pour sa réhabilitation mais a été annulé suite à des objections de l'UNESCO. Le marché n'a ainsi jamais été attribué. Entre temps, un projet d'entretien de la route a quand même été mis sur pied et a été financé par l'UE. Des actions ont été entreprises (mission d'évaluation d'impact: assistance technique ICOMOS-UNESCO) et d'autres actions (études impacts sociaux, environnementaux, patrimoniaux –financés par la décision Transport 11° FED (FED/2017/040-610) sont en cours afin qu'une solution correcte de réhabilitation puisse enfin être trouvée. Le financement de la quatrième partie fera l'objet de la décision ASIST (FED/2019/041-848), en cours de programmation.

1 ANALYSE DU CONTEXTE

1.1 Description du contexte

En Haïti le transport routier est la modalité la plus utilisée. Environ 80% des déplacements de personnes, biens ou marchandises se fait à travers le réseau routier du pays. Ce réseau a connu plusieurs phases dans son histoire:

De 1957 à 1986 : Pendant la dictature des Duvalier, le réseau routier est porté à 4 525 km et semble régulièrement entretenu.

De 1986 à 2005 : Fin du régime Duvalier et début de crises et d'instabilités politiques. L'administration en cours faiblit et un laissez-faire général s'établit. Le traitement des projets d'infrastructure ne se fait plus uniquement par le MTPTC. L'entretien routier diminue et comme conséquence le réseau est réduit à 3 572 km de routes praticables.

De 2005 à 2014 : le pays commence à retrouver sa normalité institutionnelle, l'aide internationale, dont le financement des infrastructures routières, reprend. En janvier 2010, le pays connaît un séisme dévastateur qui détruit une grande partie de la capitale y compris le

¹ Ref. Section 4: La contribution de l'AFD au programme APONTRA (Décision FED/2009/21608) est de 38.5 M€

² Résiliation suite au malfaçons et refus de respecter les obligations contractuelles.

palais présidentiel et la majorité des bâtiments administratifs. Malgré tout, entre 2008 et 2014 le réseau routier augmente jusqu'à 3 875 km.

De 2015-2018 : Ces années furent très difficiles sur les plans politique, institutionnel et socio-économique. Ajouté à cela, en octobre 2016, un ouragan majeur a frappé le pays et causé des pertes humaines et matérielles considérables. Néanmoins, la continuité des activités a été assurée, d'abord par un gouvernement provisoire (février 2016-février 2017), puis par un gouvernement fruit des élections.

Ainsi, au fil du temps, le réseau s'est petit à petit amélioré et plusieurs routes ont été réhabilitées. Toutefois, il ne permet pas encore l'accès à toutes les parties du territoire. Certaines zones du pays demeurent enclavées et, faute de connectivité interurbaine, n'arrivent pas à connaître le développement et la croissance économique qu'engendrerait la présence d'infrastructures routières résilientes et en bon état.

Cap-Haïtien et la capitale Port-au-Prince, reliées par la RN3, constituent les deux plus grandes villes du pays, avec les deux plus grands ports et les seules dotées d'un aéroport international. A elles deux, elles constituent un apport considérable au PIB du pays. Compléter la réhabilitation de la RN3, offre non seulement une alternative plus intéressante en termes de temps de parcours, mais contribuera aussi au désenclavement total du Plateau Central Haïtien. Ce qui aura pour bénéfice la relance économique, particulièrement celle du secteur agricole et le développement général des contrées traversées, ainsi qu'un accès amélioré aux services sociaux de base comme la santé et l'éducation.

La ville de St-Raphaël, chef-lieu de l'arrondissement de Saint-Raphaël, est une des dix-neuf communes du département Nord d'Haïti. L'agriculture est l'activité principale des habitants de cette ville. Son réseau routier est constitué d'une route principale nord-sud avec des ramifications de ruelles secondaires. Le tracé actuel de la Route Nationale #3 (RN3) passe à l'est de St Raphaël, pour prolonger la route principale susmentionnée. Il traverse une zone de culture en rizières qui est actuellement aménagée avec un réseau de canaux en béton. Cette zone, ayant un périmètre irrigué considérable, se développe tout au long de la rivière Bouyaha, et constitue le pilier fondamental de l'économie agricole de la ville.

Dans le but de ne pas affecter le train de vie coutumier de la population Raphaeoise, de sauvegarder dans la mesure du possible le périmètre agricole ainsi que les canaux existants, de maintenir le centre-ville de la commune en dehors du trafic de la RN3, la route de contournement de la ville de St-Raphaël a été prévue.

1.2 Cadre stratégique de l'action (mondial, UE)

Le cadre stratégique de l'UE s'articule autour de l'Agenda 2030 des Nations Unies et du nouveau Consensus européen pour le développement. Il promeut la mise en place d'institutions efficaces, redevables et inclusives, prévoit de « faciliter la mise en place d'une infrastructure durable et résiliente dans les pays en développement en renforçant l'appui financier, technologique et technique apporté (...) aux pays les moins avancés », et « d'ici à 2030, assurer l'accès de tous à des systèmes de transport sûrs, accessibles et viables, à un coût abordable, en améliorant la sécurité routière, notamment en développant les transports publics ».

Le nouveau consensus européen pour le développement spécifie que l'UE et ses États-membres appuieront le développement de réseaux de transport interconnectés et sûrs.

La Commission européenne porte une attention particulière à la politique publique et aux réformes, au renforcement des capacités institutionnelles et à la maintenance des

infrastructures, ainsi qu'au GAP (Gender Action Plan) de l'UE. Son approche de la politique publique pour les transports se concentre sur :

- La consolidation des processus de politique, de programmation et de priorisation des opérations ;
- Une attention renforcée aux modes de transports autres que la route et à l'intermodalité ;
- L'identification de quatre niveaux d'intervention : corridors internationaux, réseaux de transports nationaux, mobilité urbaine et accessibilité rurale ;
- La gouvernance sectorielle et la mise en place d'un cadre institutionnel ;
- La recherche de complémentarité entre différents modes de financement, et la promotion des partenariats avec le secteur privé.

Pour les transports, il y a donc une parfaite cohérence entre la politique nationale et la politique européenne d'aide au développement.

1.3 Analyse des politiques publiques du pays partenaire/de la région

Les politiques sectorielles sont encadrées par le Plan Stratégique de Développement d'Haïti (PSDH) adopté par le gouvernement en 2012, qui vise à faire d'Haïti un pays émergent d'ici 2030. Il prévoit entre d'autres de recréer un Etat fort, moderniser l'Administration et mettre en place un réseau de transport national intégrant le routier, le maritime et l'aérien.

Préalablement à ce plan stratégique général, ont existé plusieurs documents de stratégie pour le secteur des transports, notamment :

- La *Stratégie Nationale des Transports 2006-2011* concernant tous les modes de transport.
- Le *Plan National des Transports et plan d'action et d'investissement 2009-2013* mettant à jour la stratégie précédente spécifiquement pour les infrastructures routières.
- Une *Stratégie de l'entretien routier* élaborée en 2009.

Ces stratégies sectorielles n'ont pas été revues après l'adoption du PSDH, cependant, ce dernier a été traduit dans un cadre stratégique à moyen terme 2014-2016, accompagné d'un Programme Triennal d'Investissement (PTI) pour tous les secteurs. Ce programme, très ambitieux, tout comme les stratégies et plans précédents, n'a été que très faiblement financé moyennant des ressources propres. Le gouvernement provisoire ne voulait pas prendre des engagements pour le futur, et l'actuel n'a pas encore renouvelé le cadre stratégique pour la période triennal 2017-2019.

Le programme politique du Président de la République, la Déclaration de politique générale du Premier Ministre et les feuilles de route remises à chacun de ses ministres constituent désormais le guide de l'action publique. On y relève notamment que :

- L'effort de réforme de l'Etat sera intensifié pour rendre l'administration plus efficace et efficiente, afin de mieux servir et protéger les populations ;
- un plan d'aménagement du territoire devra être établi et mis en œuvre et le réseau multimodal développé en cohérence avec les flux et besoins économiques et sociaux ;
- la législation sur le transport public sera revue, et les mesures seront mises en place pour améliorer le parc de véhicules et les conditions de sécurité ;
- les partenariats avec le secteur privé seront développés ;

- l'entretien routier sera développé ;
- de nouvelles ressources seront recherchées (notamment le péage routier);
- la politique d'égalité hommes-femmes du gouvernement s'applique également au secteur des transports, considéré comme étant stratégique pour les femmes.

1.4 Analyse des parties prenantes

Les parties prenantes de cette décision sont:

L'Ordonnateur National du FED comme maître d'ouvrage des contrats relatifs aux travaux routiers, le Ministère des Travaux Publics, Transports et Communication (MTPTC) comme maître d'œuvre et ses directions départementales.

D'autres structures nationales sont concernées par les phases de l'exécution du programme comme le Laboratoire National du Bâtiment et des Travaux Publics (LNBTP) ainsi que les acteurs du secteur privé et de la société civile : syndicat de transporteurs, entreprises de transport, bureaux d'études, entreprises de constructions.

Les bénéficiaires directs du programme sont les usagers des routes entretenues ou réhabilitées, les producteurs et les consommateurs de produits transportés ainsi que les entreprises et bureaux d'études du secteur des Bâtiments, Travaux Publics (BTP).

La mise en œuvre de ce programme favorisera un meilleur accès aux services sociaux de base grâce au désenclavement des zones d'habitations concernées au bénéfice d'un nombre significatif des populations des régions du Nord du pays ainsi que la croissance de l'économie du pays en général.

1.5 Analyse des problèmes/domaines d'appui prioritaires

L'économie Haïtienne est la plus faible de l'hémisphère Nord, la pauvreté et l'accès très limité aux infrastructures de base sont les inconvénients les plus sérieux auxquels fait face le pays. Cette carence en infrastructures de base impose des coûts élevés aux populations rurales, du fait des longues distances qu'il faut parcourir pour accéder aux biens et services, des prix élevés des biens de consommation et de faibles prix de vente de leurs productions. Ce déficit en infrastructures dissuade également la création de nouvelles entreprises et freine la productivité de celles qui existent.

L'appui de l'UE dans la réhabilitation du contournement de St-Raphaël contribue à la préservation de la ville de St-Raphaël. En effet, la ville de St-Raphaël concernée par ce programme se trouve au centre d'une grande zone maraîchère et représente le grenier du département du Nord du pays. On y produit principalement des bananes, fruits et légumes, maïs, petit mil, riz, patate igname manioc, carotte. On y pratique aussi l'élevage de porc, bœuf, cabri, mouton, âne... ; les produits sont écoulés au grand marché régional qui a lieu une fois par semaine dans la ville. Comme il a été mentionné plus haut, l'économie de la ville repose sur l'agriculture. Des infrastructures d'irrigation ont été construites aux fins de développer cette activité et le tracé actuel de la RN3, s'il est maintenu sans contournement approprié, mettra en péril une bonne partie de ces installations. De plus, vu les standards qu'exigent une route nationale en termes d'emprise, vu le flux et les types de véhicules susceptibles de l'emprunter, il est important que la RN3 contourne la ville au lieu de la traverser.

2 RISQUES ET HYPOTHESES

Risques	Niveau de risque (E/M/F)	Mesures d'atténuation
Instabilité politique et socio-économique du pays, pénurie de carburant dans le pays.	E	<p>1) Le gouvernement respecte les mesures annoncées visant à améliorer les conditions de vie de la population, ainsi qu'un dialogue national inclusif.</p> <p>2) Le programme prévoit de mettre en place (obligations pour contractants) une activité de médiation sociale afin de minimiser les risques de blocages au cours de la réalisation des travaux. Pour le projet en cours, l'état Haïtien s'est engagé en avril 2019 à renforcer la présence des forces de l'ordre sur les sites.</p> <p>3) La pénurie de carburant est imprévisible, il sera demandé à l'entreprise d'avoir un stock important, ainsi que plusieurs fournisseurs.</p>
Processus d'expropriation problématique	E	Le processus d'expropriation est déjà enclenché, des portions d'emprises ont déjà commencé à être libérées.
Hypothèses		
<p>Le gouvernement maintient son intérêt pour la construction de ce contournement. L'entreprise des travaux est toujours disposée à exécuter le contournement malgré les possibles difficultés politique et socio-économique du pays.</p> <p>La négociation en cours avec l'entreprise s'avère fructueuse.</p>		

3 ENSEIGNEMENTS TIRES ET COMPLEMENTARITE

3.1 Enseignements tirés

Les enseignements tirés des projets routiers antérieurs ont permis d'inscrire comme priorités, pour ce programme:

1. La nécessité de libérer totalement les emprises des routes à réhabiliter avant la signature des contrats de travaux.
2. La nécessité de mettre en place des plateformes d'informations pour assurer la bonne connaissance de la population locale des projets en cours, ou à venir, afin d'anticiper/empêcher d'éventuels blocages des travaux.
3. La nécessité de faire des audits techniques et financiers des projets en cours d'exécution.

3.2 Complémentarité, synergie et coordination des donateurs

Ce programme vient en complément à la convention de financement *APONTRA* (FED/2009/21-608), qui prévoyait les travaux de réhabilitation du tronçon Hinche/St-Raphaël de la RN3, lesquels travaux sont actuellement en train d'être exécutés. En finançant le contournement de St-Raphaël, il permet d'établir la connexion entre les tronçons Hinche/St-Raphaël et St-Raphaël/Dondon de la RN3. Un futur programme ASIST (Appui au Secteur des Infrastructures et des Services de Transports): FED/2019/41-848, sera lancé pour compléter la route nationale #3 de St-Raphaël vers Barriere-Battant.

Un travail d'appui est en cours (Décision 2017/040-610) afin de soutenir et renforcer les capacités opérationnelles du Ministère des Travaux Publics Transport et Communication (MTPTC), organisme responsable de la gestion des infrastructures de transport.

Projet BID (Banque Interaméricaine de développement): "*Transport and Departmental Connectivity grant program*". Ce Programme, doté d'un budget d'USD 225 M, a pour objectif de continuer à améliorer la qualité, l'accessibilité et la sécurité des infrastructures de transport d'Haïti grâce à un accroissement du nombre de routes revêtues, à la réhabilitation et à la modernisation des routes reliant les centres de productions aux marchés locaux. Il soutiendra également le transport aérien par le financement de la construction d'une nouvelle tour de contrôle et d'autres travaux d'amélioration de la zone de l'Aéroport International Toussaint Louverture en vue de contribuer au renforcement de la sécurité et de la gestion de l'espace aérien du pays. Le plan financera aussi la réparation et la construction de ponts sur les routes nationales, départementales et rurales. Ce programme complet constitue le financement le plus important jamais accordé pour Haïti à financement combiné de subventions.

Projet de la Banque Mondiale (BM): *Préservation du Patrimoine et Appui au Secteur Touristique dans le Nord d'Haïti*. Ce projet d'une durée de six années, est financé par la Banque Mondiale (BM) au travers de l'agence internationale de développement (IDA). Ce projet, qui a été accepté par le Conseil des Administrateurs de la BM le 21 mai 2014, consiste en un don d'USD 45 M à Haïti avec pour objectifs:

- i. La Conservation et la réhabilitation du Parc National Historique-Citadelle, Sans Souci, Ramiers (PNH-CSSR) ainsi que l'amélioration de la résistance aux risques sismiques et la valorisation touristique des bâtiments du Parc.
- ii. La Rénovation urbaine du centre historique du Cap-Haitien, en ciblant certains monuments et en aménageant des rues dans les zones ciblées.
- iii. Attirer plus de visiteurs annuels dans le Parc National Historique.
- iv. Soutenir la Création de petites et moyennes entités fournissant des services culturels et touristiques

La BM travaille également sur le réseau routier rural: ceci inclut des zones liées à la traversée de la RN3.

4 DESCRIPTION DE L'ACTION

4.1 Objectif général, objectif(s) spécifique(s), produits attendus et activités indicatives

Objectif général: Contribuer à la mise en place de services de transport routier performants et pérennes en vue d'améliorer l'accès des populations haïtiennes aux infrastructures de base.

Objectif spécifique: Réhabilitation de la route nationale #3 (RN3).

Produit attendu: Construction du contournement de St-Raphaël.

Composante : réhabilitation d'infrastructures routières

Dans le cadre du Programme Indicatif National du 10^{ème} FED, la Commission Européenne a maintenu les infrastructures routières comme secteur de concentration (la Délégation a été désignée chef de file des bailleurs pour ce secteur). En ligne avec le Plan National Transports (PNT) de 1998 et avec la déclinaison opérationnelle du PNT diligentée en 2008 (sur financement FED), il a été décidé d'achever la réhabilitation de l'axe Port-au-Prince – Cap-Haïtien (RN3), avec les tronçons Hinche – Saint-Raphaël et Saint-Raphaël – Cap-Haïtien. Pour réaliser la réhabilitation de cet axe, la Commission a bénéficié d'une contribution de l'AFD, sous la forme d'un cofinancement conjoint à travers une convention de transfert, à concurrence de 38.5 M EUR (+ frais de gestion à concurrence de 600.000 EUR) : les travaux Hinche – Saint-Raphaël sont actuellement en cours et il est prévu qu'ils soient terminés en 2020. Le contournement de la ville de Saint-Raphaël a été également envisagé et son coût est évalué à 15.6 M EUR (dont 2 Millions Euro disponibles sur le cofinancement de l'AFD). Un avenant à la convention de Financement APONTRA est prévu en vue de la doter des 13.6 M EUR manquant afin que ce contournement puisse être construit.

Activité liée au produit attendu : construction du contournement de Saint-Raphaël

Les travaux de Hinche –Saint-Raphaël sont en cours sachant que le marché de travaux prévoyait déjà la construction des contournements (Hinche et St-Raphaël) en tranches conditionnelles: ce qui veut dire que le contrat est déjà signé et contient tous les éléments nécessaires afin d'effectuer les travaux. Le prix pour la tranche conditionnelle –contournement de St-Raphaël- est actuellement en phase de négociation en vue de signer les avenants nécessaires à son affermissement. Comme activité, il s'agit de quelques kilomètres de routes et de plusieurs ouvrages d'art/ponts, de contracter un marché de contrôle et de supervision des travaux ainsi qu'un marché d'audit technique et financier.

4.2 Logique d'intervention

La présente action: construction du contournement de St-Raphaël, établira non seulement la connexion entre deux tronçons de la RN3 assurant ainsi la continuité de la route mais aussi contribuera à la croissance économique du pays, tout en permettant l'accès de la population Raphaëloise aux infrastructures de base (soins de santé, éducation). Le diagnostic du réseau routier d'Haïti a révélé une forte dégradation des routes causée par un déficit d'entretien et une faiblesse de l'Etat à faire face aux situations d'urgences. De plus, jusqu'à présent, le réseau ne dessert pas tout le territoire, certaines zones demeurent enclavées et peinent à se développer économiquement.

4.3 Intégration des questions transversale

Il est à noter que ce programme qui concerne uniquement le contournement de St Raphael, vient en complément du programme APONTRA (FED/2009/21-608). Les questions transversales et particulièrement celles liées aux genres sont celles mentionnées dans APONTRA. Aussi, le programme d'appui Institutionnelle en cours (FED/2017/040-610) contient une sensibilisation aux aspects de genre.

La question de la résilience est ciblée par cette action. La RN3, facilitera l'accès de la population aux services de base (santé, eau, éducation...) et aidera à la reprise plus rapide des activités de la population en cas de choc (ouragan, tremblement de terre, sécheresse etc). La RN3 désenclave une zone importante du pays, et aura un impact non seulement sur les flux de personnes et de marchandises dans le pays, mais aussi sur le développement agricole dans la zone: élément important dans le cadre de sécurité alimentaire. De plus, en offrant la meilleure alternative pour raccorder les deux plus grands villes et ports du pays, elle aura un impact sur le développement administratif et institutionnel.

4.4 Contribution à la réalisation des ODD

La présente intervention s'inscrit dans l'Agenda 2030. Elle contribue principalement à la réalisation progressive de l'ODD n° 9 : « Bâtir une infrastructure résiliente, promouvoir une industrialisation durable qui profite à tous et encourager l'innovation tout en contribuant aussi à l'ODD n° 3 : « Permettre à tous de vivre en bonne santé et promouvoir le bien-être de tous à tout âge » ainsi qu'à l'ODD n° 8 : « Promouvoir une croissance économique soutenue, partagée et durable, le plein emploi productif et un travail décent pour tous ».

5 MISE EN ŒUVRE

5.1 Convention de financement

Pour mettre en œuvre la présente action, il est envisagé de conclure un avenant à la convention de financement APONTRA avec le pays partenaire.

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 seront menées et les contrats et accords correspondants seront mis en œuvre, est de 42 mois à compter de l'adoption par la Commission de la présente décision de financement.

La prolongation de la période de mise en œuvre peut être approuvée par l'ordonnateur compétent de la Commission, qui modifiera la présente décision, ainsi que les contrats et les accords concernés.

5.3 Modalités de mise en œuvre

La Commission veillera au respect des règles et des procédures pertinentes de l'UE pour l'octroi de financements à des tiers, notamment des procédures de réexamen s'il y a lieu, ainsi qu'à la conformité de l'action avec les mesures restrictives de l'UE³.

5.3.1 *Gestion indirecte avec le pays partenaire*

La présente action ayant pour objectif de construire le contournement de St Raphaël, elle sera mise en œuvre en gestion indirecte avec l'Ordonnateur National du FED conformément aux modalités suivantes:

Le pays partenaire agira en tant que pouvoir adjudicateur/administration contractante dans le cadre des procédures de passation de marchés et d'octroi de subventions. La Commission procédera à un contrôle ex ante de toutes les procédures de passation de marchés et d'octroi de subventions

Les paiements sont exécutés par la Commission.

Le pays partenaire applique les règles de la Commission en matière de passation de marchés et d'octroi de subventions. Ces règles seront fixées dans la convention de financement qui sera conclue avec le pays partenaire.

Vue d'ensemble de la mise en œuvre

Activité/objectif/produit, y compris localisation	Type de financement (marché de travaux, de fournitures ou de services, subvention, devis-programme)
<u>Composante : réhabilitation infrastructures routières</u> -Travaux de construction du contournement (incluant les ponts) -Supervision des travaux	Marché de travaux, marchés de service

³ www.sanctionsmap.eu Il est à noter que la carte des sanctions est un outil informatique permettant de répertorier les régimes de sanctions. Les sanctions résultent d'actes juridiques publiés au Journal officiel (JO). En cas de divergence entre les actes juridiques publiés et les mises à jour sur le site web, c'est la version du JO qui prévaut.

5.4 Budget indicatif

	Contribution de l'UE (montant en EUR)
Composante 1: réhabilitation infrastructures routières composé(e) de:	13 000 000
Gestion indirecte avec l'Ordonnateur national du FED (Marché de supervision et de travaux)	13 000 000
Audit (voir section 5.8)/Vérification des dépenses	100 000
Provision pour dépenses imprévues	500 000
Totaux	13 600 000

5.5 Structure organisationnelle et responsabilités

L'Ordonnateur National du FED en Haïti sera chargé de la coordination globale de ce programme.

Pour les activités en gestion indirecte, la maîtrise d'ouvrage sera confiée à L'Ordonnateur National du FED en Haïti.

Le MTPTC assurera la maîtrise d'œuvre et déléguera la supervision des travaux à un maître d'œuvre délégué à travers un contrat de supervision.

5.6 Suivi de la performance et des résultats et rapports

La portion de route financée par cette action sera aussi sujette au suivi rigoureux établi dans le programme APONTRA (FED/2009/21-608) à savoir: rapports mensuels des bureaux de supervision, réunions et visites de chantier mensuelles, comité de pilotage avec suivi des actions et des indicateurs, rapports d'évaluation et audit.

Le suivi technique et financier courant de la mise en œuvre de la présente action est un processus continu et fait partie intégrante des responsabilités du partenaire chargé de la mise en œuvre. À cette fin, le partenaire chargé de la mise en œuvre doit établir un système de suivi interne, technique et financier permanent pour l'action 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 de l'action, des difficultés rencontrées, des changements mis en place, ainsi que des résultats obtenus (produits et effets directs), mesurés par rapport aux indicateurs correspondants, en utilisant comme référence la matrice du cadre logique (pour la modalité de projet) ou la liste du plan d'action stratégique ou de réforme du partenaire (pour l'appui budgétaire).

Les indicateurs relatifs aux ODD et, le cas échéant, les indicateurs définis d'un commun accord, par exemple dans le document de programmation conjointe, devront être pris en considération.

La Commission peut effectuer d'autres visites de suivi du projet, par l'intermédiaire de son propre personnel et 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).

5.7 Évaluation

Eu égard à la nature de l'action, il sera procédé à une évaluation finale de la présente action ou de ses composantes par l'intermédiaire de consultants indépendants. La Commission informera le partenaire chargé de la mise en œuvre au moins 1 mois avant les dates envisagées pour les missions d'évaluation. Le partenaire chargé de la mise en œuvre collaborera de manière efficace et effective avec les experts chargés de l'évaluation, notamment en leur fournissant l'ensemble des informations et des documents nécessaires et en leur assurant l'accès aux locaux et aux activités du projet

Les rapports d'évaluation seront communiqués au pays partenaire et aux autres parties prenantes clés. Le partenaire chargé de la mise en œuvre et la Commission analyseront les conclusions et les recommandations des évaluations et décideront d'un commun accord, le cas échéant en accord avec le pays partenaire, des actions de suivi à mener et de toute adaptation nécessaire et notamment, s'il y a lieu, de la réorientation du projet.

Un ou plusieurs marchés de services d'évaluation pourront être conclus au titre d'un contrat-cadre. Le financement de l'évaluation sera couvert par une autre mesure constituant une décision de financement.⁴

5.8 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. Il est prévu qu'un ou plusieurs marchés de services d'audits techniques et financiers pourront être conclus.

5.9 Communication et visibilité

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

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

En ce qui concerne les obligations juridiques en matière de communication et de visibilité, les mesures seront mises en œuvre par la Commission, le pays partenaire, les contractants, les bénéficiaires de subvention et/ou les entités responsables. Des obligations contractuelles

⁴ Il s'agit de la décision APONTRA (FED/2009/21-608). L'évaluation finale prévue sur APONTRA couvrira aussi la portion de route faisant l'objet de cette présente décision ARN3.

adaptées seront respectivement prévues dans la convention de financement, les marchés, les contrats de subvention et les conventions de délégation.

Le plan de communication et de visibilité de l'action ainsi que les obligations contractuelles adaptées seront établis sur la base des exigences de communication et de visibilité applicables aux actions extérieures de l'Union européenne (ou de tout document ultérieur).

La présente action doit donner lieu à un avenant à la Convention de Financement APONTRA qui avait déjà prévu une modalité pour la communication et la visibilité de chacune de ses composantes. Il s'agissait de séances de signatures pour chacun des contrats de réhabilitation, de cérémonies de lancement de travaux, d'inaugurations officielles, etc...

APPENDICE – MATRICE INDICATIVE DU CADRE LOGIQUE

	Chaîne des résultats: principaux résultats attendus (au maximum 10)	Indicateurs (au moins un indicateur par résultat attendus)	Sources des données	Hypothèses
Impact (objectif général)	Contribuer à la mise en place des services de transport routier performants et pérennes en vue d'améliorer l'accès des populations haïtienne aux infrastructures de base.	-Part du réseau routier en bon état accessible en tout temps de l'année. -Evolution des données socio-économiques en matière d'accès à l'eau, aux soins de santé, à l'éducation de base et aux zones de marchés.	-Direction des transports du MTPTC -Institut Haïtien de Statistique et d'Information (IHSI) -Ministère de la Santé Publique et de la Population (MSPP) -Ministère de l'Education Nationale et de la Formation Professionnelle (MENFP)	<i>Sans objet</i>
Effet(s) direct(s) [objectif(s) spécifique(s)]	<i>Réhabilitation de la Route Nationale #3(RN3)</i>	<i>-Augmentation du linéaire de routes réhabilitées et bitumées et du nombre de ponts construits.</i>	-Direction des transports du MTPTC -Centre Nationale de l'Information Géo-Spatiale (CNIGS)	Le gouvernement et l'entreprise des travaux maintiennent leur intérêt pour la construction de ce contournement L'emprise de la route à construire est totalement libérée
Produits	<i>Construction du contournement de St-Raphaël</i>	-construction de 3.3 km de route et de 3 ouvrages de traversées.	-Direction des transports du MTPTC Rapports final du bureau de supervision - certificat de réception provisoire et définitive.	La négociation en cours avec l'entreprise chargée des travaux est fructueuse