

Annexe

1. IDENTIFICATION

Intitulé/Numéro	HAITI - Programme de Réhabilitation de la ville de Gonaïves Avenant n°2 à la Convention de Financement n°9415/HA CRIS 20-665 (9ACP HA17)		
Coût total	5.100.000 euros - Enveloppe B 10 ^{ème} FED		
Mode de gestion	Approche projet		
Code CAD	21010	Secteur	Politique des transports et gestion administrative

2. MOTIF

2.1. Contexte sectoriel

Actuellement, aucun des trois modes de transport, le routier, le maritime et l'aérien, n'est en mesure de répondre de manière adéquate aux besoins élémentaires des populations, encore moins de permettre un développement durable de l'économie du pays.

Le réseau routier, initialement structuré autour d'un maillage national, départemental et communal, est aujourd'hui anémié, constitué d'infrastructures pour l'essentiel en état de détérioration extrême. Après avoir perdu près de 30% de son extension au cours des 15 dernières années, 80% du réseau routier national est actuellement dans une situation mauvaise ou très mauvaise. La plupart des routes secondaires sont dans un état critique ne permettant pas un accès permanent tout au long de l'année. L'état actuel du réseau routier rend ainsi impossible le développement du transit de marchandises vers les pays voisins, la promotion du commerce entre les villes et les campagnes, et l'accès aux infrastructures de base et aux services sociaux en zone rurale.

L'analyse montre aussi un faible nombre d'entreprises et de bureaux d'études du secteur des travaux publics, ce qui se traduit par une faible compétition, des prix unitaires élevés et une qualité insuffisante.

Les utilisateurs des transports routiers souffrent du coût et du manque de régularité des services de transport, des problèmes de sécurité routière, d'un manque de parkings pour poids lourds et de l'insuffisance des gares routières. Le secteur des transports routiers est désorganisé. Les routes existantes ne sont pas prévues pour des usagers non mécanisés (piétons et véhicules à traction humaine ou animale), ce qui pose des problèmes de sécurité et de confort pour les usagers (piétons et véhicules) notamment lors des traversées des villes et villages.

L'absence d'une stratégie nationale pour le secteur des Transports appropriée par le Gouvernement et l'insuffisance de l'entretien a conduit à une très forte dégradation des infrastructures du pays au cours des 20 dernières années.

2.2. Enseignements tirés

Les enseignements tirés des projets routiers antérieurs ont permis d'inscrire comme priorités:

- la nécessité pour le Gouvernement de se doter d'une stratégie nationale pour le secteur des Transports,
- l'entretien du réseau routier et son financement pérenne, avec une priorité accordée à l'entretien courant des routes nationales en cours de réhabilitation,
- la définition et l'application effective d'une réglementation de contrôle de la surcharge à l'essieu, afin de préserver le patrimoine routier.

2.3. Actions complémentaires

Les interventions financées sur des ressources du 9ème FED ont contribué et contribuent toujours à avancer de façon significative vers l'amélioration du secteur des transports, à travers notamment:

- des investissements importants pour la réhabilitation de l'axe central Port au Prince-Cap et de la route reliant le Cap à la frontière dominicaine;
- un appui institutionnel au Ministère avec des missions d'expertise de courte durée et l'actualisation du Plan National Transports;
- un appui à la politique d'entretien routier par une campagne de comptage et de pesage, l'identification d'un système de base de données adéquate, l'élaboration d'une stratégie nationale d'entretien et le renforcement du Fonds d'Entretien Routier.

Le Programme d'Appui à la Politique Nationale des Transports va encore plus loin dans cette approche sectorielle en i) terminant la réhabilitation lourde des axes principaux, en ii) appuyant la politique et le système d'entretien routier et iii) en renforçant les capacités du Ministère des travaux publics et du secteur privé.

2.4. Coordination des bailleurs de fonds

A l'initiative des principaux bailleurs de fonds impliqués dans le secteur des infrastructures de Transport (Commission, Agence Française de Développement (AFD), Banque Interaméricaine de Développement (BID), Coopération Canadienne et Banque Mondiale) avec la Commission comme "chef de file", s'est constitué depuis mars 2008 un Groupe Sectoriel Transports qui se réunit régulièrement pour assurer une coordination entre toutes les actions, à commencer par les différents appuis institutionnels dans le secteur. Plus récemment, le Ministre des Travaux publics, Transports et Communications (TPTC) a décidé de réactiver la Table sectorielle Transports, qui réunit le Ministre des TPTC et les principaux partenaires impliqués dans le secteur.

AFD a délégué la gestion de son allocation dans ce domaine à la Commission européenne, via la signature d'une convention de transfert. Cette allocation viendra renforcer à hauteur de 38.5 M€ la composante Investissements du Programme d'Appui à la Politique Nationale des Transports.

3. DESCRIPTION

3.1. Objectifs

L'objectif de cet Avenant nr 2 est (i) l'augmentation du plafond financier de 9.990.000 € à 15.090.000 €, (ii) une réallocation budgétaire et (iii) l'extension des périodes de mise en œuvre et période d'exécution au 31 décembre 2011 et 31 décembre 2013 respectivement.

3.2. Résultats escomptés et principales activités

La Convention ci-mentionnée prévoit un volet SANTE (délivrance de médicaments et formation), un volet EAU (réhabilitation du réseau d'eau potable de la ville des Gonaïves) et un volet AGRICOLE. Ce dernier volet consiste en une rectification du lit de la Rivière Quinte pour i) protéger la ville des risques d'inondations (comme celles survenues en 2004 et 2008) et ii) aménager des prises d'irrigation.

Le volet AGRICULTURE est bien avancé, les travaux de rectification de la Rivière Quinte (hors ouvrages d'art) devant se terminer en juillet 2010.

Cependant, la fréquence et la force des cyclones qui se sont abattus sur le pays en 2004 puis en 2008 ont conduit les équipes du projet à modifier les spécifications techniques des travaux d'aménagement de la Rivière. Ainsi, comme cela a été expressément demandé par les 2 Ministères techniques concernés (Agriculture et Travaux publics) puis confirmé par l'expertise technique internationale diligentée conjointement par l'Ordonnateur national (ON) et la Délégation, le lit de la Rivière Quinte a été élargi à 40m pour permettre le bon écoulement des eaux en amont et à proximité immédiate de la ville. Cette modification a entraîné des travaux additionnels, notamment la nécessité de construire 2 nouveaux ponts sur les 2 sites de Mapou (amont) et Gaudin (aval) et l'aménagement des environnements immédiats.

Constituant l'essentiel de cet Avenant N°2, le redimensionnement de ces 2 ponts permettra de compléter les travaux d'aménagement et de rectification de la Rivière Quinte et de limiter de façon très significative les risques d'inondation sur la ville de Gonaïves, avec un retour centennal. Par ailleurs, la réalisation de ces ouvrages situés sur la route nationale 1 à l'entrée et en sortie de Gonaïves permettra de consolider le réseau routier avec la suppression de 2 points critiques extrêmement sensibles (l'obstruction de l'un de ces passages suite aux cyclones 2008 ayant entraîné la coupure du principal accès à la région pendant plusieurs semaines).

3.3. Risques et hypothèses

Cet avenant n'a pas d'impact sur les facteurs de risque initialement prévus dans la convention de financement.

3.4. Questions transversales

Cet avenant n'a pas d'impact sur la prise en compte des questions transversales, telle qu'initialement prévue dans la convention de financement.

3.5. Parties prenantes

Cet avenant n'a pas d'impact sur l'implication des parties prenantes, telle qu'initialement prévue dans la convention de financement.

4. QUESTIONS DE MISE EN ŒUVRE

4.1. Mode de gestion

Cet avenant ne modifie pas les modalités de mise en œuvre ou modes de gestion, prévus initialement dans la convention de financement.

4.2. Procédures de passation de marchés

Tous les contrats mettant en œuvre l'action doivent être attribués et exécutés conformément aux procédures et aux documents standard établis et publiés par la Commission pour la mise en œuvre des opérations extérieures, tels qu'en vigueur au moment du lancement de la procédure en cause.

La participation au marché pour l'action décrite par la présente fiche est ouverte à toutes les personnes physiques et morales visées par le règlement FED. L'ordonnateur compétent peut étendre la participation à d'autres personnes physiques ou morales sous couvert du respect des conditions établies par l'article 20 de l'annexe IV de l'accord de Partenariat ACP-CE.

En application de l'article 19 de l'Annexe IV de l'Accord de Cotonou, les dépenses encourues par le Bénéficiaire à compter du 15 avril 2010 dans le cadre de la mise en œuvre du financement additionnel de 5.100.000 € seront éligibles au financement de la Communauté.

4.3. Budget et calendrier

Au niveau calendrier, des périodes de mise en œuvre et période d'exécution sont prolongées au 31 décembre 2011 et 31 décembre 2013 respectivement.

Afin de permettre l'endossement des contrats après adoption de l'avenant nr 2, la date limite de contractualisation est reportée au 31/12/2010.

L'impact budgétaire de cet avenant nr 2, tant au niveau réallocation entre composante qu'en terme d'augmentation de l'enveloppe financière globale, peut être présenté comme suit:

Montants en EUR

RUBRIQUES	Montant avant Avenant 2	Modifications Avenant 2	Montant après avenant 2
EAU	5.880.000	0	5.880.000
AGRICULTURE	1.350.000	4.650.000	6.000.000
SANTE	2.000.000	0	2.000.000
Fonctionnement / A.T	700.000	300.000	1.000.000
Audits	30.000	0	30.000
Evaluations	30.000	0	30.000
Imprévus	0	150.000	150.000
TOTAL	9.990.000	5.100.000	15.090.000

4.4. Suivi de l'exécution

Cet avenant n'a pas d'impact sur les modalités de suivi, prévues initialement dans la convention de financement.

4.5. Évaluation et audit

Cet avenant n'a pas d'impact sur les modalités d'évaluation et audit, telles qu'initialement prévues dans la convention de financement.

4.6. Communication et visibilité

Cet avenant n'a pas d'impact sur les provisions pour communication et visibilité, telles qu'initialement prévues dans la convention de financement.