



**FR**  
**ANNEXE 2**

de la décision de la Commission relative au programme d'action annuel 2017 – partie 2 - en faveur d'Haïti à financer sur le 11<sup>ème</sup> Fonds européen de développement

**Document initial relatif à l'action pour l'amélioration de la gouvernance dans le secteur des transports en Haïti**

**INFORMATIONS A L'INTENTION DES DEMANDEURS DE SUBVENTION POTENTIELS**

**PROGRAMME DE TRAVAIL RELATIF AUX SUBVENTIONS**

Le présent document constitue le programme de travail relatif aux subventions au sens de l'article 128, paragraphe 1, du règlement financier applicable au FED en vertu de l'article 37 du règlement (UE) n° 323/2015, à la section suivante en ce qui concerne les appels à propositions : 5.4.1.1.

|  |  |   |                           |                                     |
|--|--|---|---------------------------|-------------------------------------|
| <b>1. Intitulé/acte de base/numéro CRIS</b>                  | Amélioration de la gouvernance dans le secteur des transports en Haïti<br>Numéro CRIS : FED/2017/040-610<br>financé par le 11 <sup>ème</sup> Fonds européen de développement |   |                           |                                     |
| <b>2. Zone bénéficiaire de l'action/localisation</b>         | République d'Haïti<br>L'action sera menée sur l'ensemble du territoire national  |   |                           |                                     |
| <b>3. Document de programmation</b>                          | Programme Indicatif National 11 <sup>ème</sup> Fonds européen de développement   |   |                           |                                     |
| <b>4. Secteur de concentration/domaine thématique</b>        | Transports   | Aide Publique au Développement :<br>OUI |                           |                                     |
| <b>5. Montants concernés</b>                                 | Coût total estimé : 18 000 000 d'EUR<br>Montant total de la contribution du FED : 18 000 000 d'EUR   |   |                           |                                     |
| <b>6. Modalité(s) d'aide et modalité(s) de mise en œuvre</b> | Modalité de projet<br>Gestion directe (Audits et évaluations) – subventions et passation de marchés de services<br>Gestion indirecte avec la République d'Haïti              |   |                           |                                     |
| <b>7. a) Code(s) CAD</b>                                     | 210 Transports et entreposage<br>21010 Politique des transports et gestion administrative<br>21020 Transport routier   |   |                           |                                     |
| <b>b) Principal canal de distribution</b>                    | Gouvernement central – 11001   |   |                           |                                     |
| <b>8. Marqueurs (issus du formulaire CRIS CAD)</b>           | <b>Objectif stratégique général</b>  | <b>Non ciblé</b>                        | <b>Objectif important</b> | <b>Objectif principal</b>           |
|  | Développement de la  | <input type="checkbox"/>                | <input type="checkbox"/>  | <input checked="" type="checkbox"/> |

|  |  |                          |                           |                           |
|--|--|--------------------------|---------------------------|---------------------------|
|  | participation/bonne gouvernance  |                          |                           |                           |
|  | Aide à l'environnement   | <input type="checkbox"/> | ✓                         | <input type="checkbox"/>  |
|  | Égalité entre hommes et femmes (y compris le rôle des femmes dans le développement)  | <input type="checkbox"/> | ✓                         | <input type="checkbox"/>  |
|  | Développement du commerce  | <input type="checkbox"/> | ✓                         | <input type="checkbox"/>  |
|  | Santé génésique, de la mère, du nouveau-né et de l'enfant  | ✓                        | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>  |
|  | <b>Marqueurs de Rio</b>  | <b>Non ciblé</b>         | <b>Objectif important</b> | <b>Objectif principal</b> |
|  | 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"/>  |
| <b>9. Programmes phares thématiques «Biens publics mondiaux et défis qui les accompagnent»</b> | N.A.   |                          |                           |                           |
| <b>10. Objectifs de développement durable (ODDs)</b>   | <p><b>Objectif ODD principal – n° 9</b> Bâtir une infrastructure résiliente, promouvoir une industrialisation durable qui profite à tous et encourager l'innovation</p> <p><b>Objectif (s) ODD secondaire(s) – 3, 8, 13 et 16</b></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> <p>Objectif n° 13 : Prendre d'urgence des mesures pour lutter contre les changements climatiques et leurs répercussions</p> <p>Objectif n° 16 : Promouvoir l'avènement de sociétés pacifiques et ouvertes à tous aux fins du développement durable, assurer l'accès de tous à la justice et mettre en place, à tous les niveaux, des institutions efficaces, responsables et ouvertes à tous</p> |                          |                           |                           |

## RESUME

Jusqu'à la fin du régime duvaliériste en 1986, le Ministère des Travaux Publics Transport et Communications (MTPTC) était un ministère fort, capable d'assurer sa mission de régulation, de faire des études et de contrôler des travaux. Il disposait d'organismes sous tutelle et de fonds dédiés pour exécuter, largement en régie, des opérations planifiées. Les 20 ans d'instabilité politique qui ont suivi (1986-2005) ont entraîné le déclin de ce dispositif, en même temps que la dégradation du réseau routier. La reprise de la coopération internationale au sortir de cette période, si elle a permis de regagner une partie du réseau routier, n'a pas notablement amélioré la situation du MTPTC, qui a encore été aggravée par le séisme de 2010, et, pour les activités relatives aux transports routiers, par la dispersion de ses ressources humaines dans des unités d'exécution de projets. La mise en place de nouvelles institutions à la suite de l'élection présidentielle de 2017 ouvre une fenêtre

d'opportunités à la mise en place d'un appui à une meilleure gouvernance du secteur des transports.

Le diagnostic de ce secteur révèle en effet quatre problématiques majeures :

- 1) Un manque de vision stratégique et de politique sectorielle inclusive de tous les modes de transport, et de planification adaptée aux moyens mobilisables.
- 2) Des activités de transport routier sans cadre légal, largement informelles, autogérées par les syndicats pour les transports de personnes, des véhicules majoritairement vétustes et en mauvais état, une concurrence modale défavorable au développement de complémentarités avec le transport maritime domestique.
- 3) Un Ministère des Travaux Publics Transport et Communications (TPTC) squelettique, qui n'arrive pas à assurer son mandat de maîtrise d'œuvre/maîtrise d'ouvrage garantissant la qualité des travaux et la pérennité des investissements. Parallèlement des projets relevant normalement du MTPTC réalisés sans concertation par d'autres entités publiques.
- 4) Un réseau de routes principales relativement récent mais qui ne dessert pas tout le territoire et marqué par un important déficit d'entretien ; des pratiques nuisibles à la conservation du patrimoine comme la surcharge des poids lourds ; une faiblesse de l'Etat à faire face aux urgences comme les dégâts provoqués par les catastrophes naturelles.

Pour contribuer à faire face à ces défis, son appui portera sur (1) la révision de la politique sectorielle, incluant le Plan National des Transports, la modernisation de la législation sur les transports en commun et la mise en place d'un cadre favorable aux partenariats public-privé dans les transports et infrastructures, (2) le renforcement des capacités de la Direction des Transports du MTPTC, (3) la sécurisation et la sauvegarde du patrimoine routier et (4) le financement d'études dans le domaine des transports et des infrastructures, notamment celles nécessaires à l'achèvement de la réhabilitation de la Route Nationale 3 entre Port au Prince et Cap Haïtien, dernière opération routière prévue dans le Programme Indicatif National (PIN) 11<sup>ème</sup> FED, et qui fera l'objet d'un projet ultérieur. Cet appui sectoriel spécifique vient en complément d'une réforme plus large de la fonction publique prévue dans le cadre de l'appui budgétaire.

## 1 CONTEXTE

### 1.1 Contexte sectoriel national / Domaine thématique

**De 1957 à 1986** Haïti connaît un régime autoritaire marqué par la centralisation, une administration forte et une planification systématique. La Loi organique du Ministère des Travaux Publics, Transports et Communications (MTPTC) date de cette période (1983). Le ministère et ses Organismes Autonomes Sous Tutelle (OAST) constituent alors un dispositif bien organisé, disposant de moyens humains, techniques et financiers satisfaisants. A la fin de cette période, le réseau routier classé se compose de 4 525 km, régulièrement entretenus en régie. Des fonds destinés à l'entretien et aux investissements routiers financés principalement par des redevances sur les carburants existent et sont gérés par la Banque Nationale de la République d'Haïti. Deux aéroports internationaux et 7 aéroports nationaux sont opérationnels. Les 9 ports internationaux sont en bon état, mais la centralisation a conduit à la fermeture de plusieurs ports de cabotages, réduits à une dizaine en 1986 contre 18 en 1957.

**En 1986**, les émeutes conduisent au départ du dictateur. Haïti subit ensuite 20 ans d'instabilité et de crises politiques, avec plusieurs coups d'Etat. Le pays est sous sanctions, l'aide internationale réduite. Les catastrophes naturelles<sup>1</sup> accélèrent la paupérisation de la majorité de la population et de l'Etat. L'administration se délite, le laissez-faire est général, l'entretien routier n'est pratiquement plus exécuté, le réseau routier carrossable est réduit à 3 572 km, essentiellement en état précaire. A partir de 1997 les projets d'infrastructures ne sont plus traités par le MTPTC seul, mais répartis entre différents organismes de l'Etat en fonction des bailleurs de fonds, et les unités parallèles de mise en œuvre des projets se multiplient, affaiblissant encore les services du ministère. Seules les infrastructures portuaires et aéroportuaires de dimension internationale sont entretenues au minimum.

**En 2005**, un président et un gouvernement provisoires sont mis en place, des élections sont organisées. Avec la normalisation institutionnelle, l'aide internationale reprend. En janvier 2010, un séisme détruit une grande partie de la capitale, y compris le palais présidentiel et la majorité des bâtiments administratifs. Le MTPTC est durement touché, avec plusieurs morts, la perte de ses locaux, de ses archives et d'une grande partie de ses outils de travail. La remise en fonctionnement des institutions sera longue et difficile. Pendant la dernière législature (2010-2015), très peu de lois ont été examinées par le Parlement. Néanmoins, avec l'aide internationale, entre 2008 et 2014 le réseau routier a été porté à 3875 km, dont 45 % en état moyen à bon en 2014. L'aéroport du Cap Haïtien a été agrandi augmentant ses capacités d'aéroport international.

**2015-2016** : Haïti connaît à nouveau deux années très difficiles sur les plans politique, institutionnel, économique et social, avec une élection présidentielle à rallonge, une forte dépréciation de la gourde et une inflation à deux chiffres. En octobre 2016, un ouragan majeur provoque des pertes humaines et matérielles considérables. Malgré tout, le gouvernement provisoire (2016) a assuré la continuité des activités et préparé le terrain pour les nouvelles institutions. Le 21 mars 2017, le nouveau gouvernement a pris ses fonctions.

Actuellement, Haïti possède un réseau d'axes récemment bitumés ou en voie de l'être reliant entre eux la capitale, les chefs-lieux de départements et les trois principaux postes-frontières avec la République Dominicaine. Au-delà de ces axes principaux, les voies secondaires sont généralement en terre et plutôt dégradées. Les tempêtes tropicales aggravent régulièrement les conditions de circulation. De larges pans du territoire restent enclavés. Les véhicules de

---

<sup>1</sup> 10 cyclones et de nombreuses inondations faisant au total plus de 3500 morts et d'importantes destructions

transport public sont globalement en mauvais état, dangereux par eux-mêmes et par les conditions de transport imposées aux usagers (transport mixte, transport en camions ouverts, non-respect des règles de circulation, etc.). Une part relativement importante du transport est assurée par des motos, qui seules peuvent atteindre certaines zones. Les conditions du cabotage sont encore pires, du fait de la dégradation des infrastructures à terre (ports) et en mer (aides à la navigation). La voie maritime est en revanche la plus importante pour l'import/export, avec 3 ports publics commerciaux certifiés ISPS, 5 ports publics non certifiés et 2 grands ports englobant plusieurs ports privés et publics dont l'un à Port-au-Prince et l'autre au Cap Haïtien. Le pays possède deux aéroports internationaux, tous deux en zone inondable sous la cote de risque des tsunamis, et 7 aéroports locaux. Avec des ports et des aéroports majoritairement en milieu urbain, les conditions des échanges intermodaux sont difficiles. Le subventionnement excessif du prix des carburants a permis de maintenir au plus bas le coût des transports de surface, cependant, la récente décision du gouvernement, en situation financière critique, de cesser cette pratique pour rétablir les équilibres macroéconomiques, risque d'avoir un fort impact sur les usagers.

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

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 de recréer un Etat fort et de moderniser l'administration, et de 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* concernait tous les modes de transport.
- Le *Plan National des Transports et plan d'action et d'investissement 2009-2013* mettait à jour la stratégie précédente spécifiquement pour les infrastructures routières.
- Une *Stratégie de l'entretien routier* a été 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 pas pu être substantiellement financé. Le gouvernement provisoire ne voulant pas prendre des engagements pour le futur, le cadre stratégique n'a pas encore été renouvelé pour la période actuelle (2017-2019).

Le programme politique du nouveau président de la République, la Déclaration de politique générale du nouveau premier ministre et les Feuilles de route qu'il a 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 efficace et efficiente, mieux à même de mieux servir et protéger les populations ;
- un plan d'aménagement du territoire devra être établi et mis en œuvre, 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.

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 travers à la politique publique et aux réformes, au renforcement des capacités institutionnelles et à la maintenance des infrastructures, ainsi qu'au GAP-II 2016-2020 (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 d'aide au développement européenne. Par ailleurs, le PIN 11<sup>ème</sup> FED prévoit une stratégie de sortie de l'UE des infrastructures routières, et veut appuyer la réforme de l'Etat par le biais du « State Building Contrat » (SBC). Aussi, l'action proposée est complémentaire des réformes qui découleront du SBC, et prépare la sortie du secteur des routes en incluant la mise en place d'outils opérationnels (documentation, archives, formations, etc.), de processus qui pourront être repris par le ministère rénové à la suite de la réforme de l'Etat, et d'un cadre (planification et réglementation) favorisant la recherche de ressources financières alternatives. Un fonds d'études permettra la préparation de dossiers pour de futures opérations, pour une transition en douceur.

### *1.1.2 Analyse des parties prenantes*

- La Direction des Transports du Ministère des Travaux Publics Transport et Communications (MTPTC) assure la gestion des infrastructures routières ainsi - en principe - que la réglementation des services de transport terrestres. Dans les faits, comme c'était le cas avant la loi organique du MTPTC (1983), la seconde fonction est gérée en partie par la Direction Centrale de la Police Routière (permis de conduire, immatriculations, contrôle technique) et le Ministère des Affaires Sociales et du Travail (fixation du tarif du transport de voyageurs). La Direction des Transports ne dispose plus des moyens humains et matériels pour assumer correctement ses missions : des ajouts (unités, cellules, structures autonomes) à l'organigramme issu de la Loi organique se sont substitués à l'organisation administrative et l'essentiel des cadres a quitté la direction pour de meilleures conditions de travail et de rémunération. Au sein du MTPTC, les femmes sont présentes aux postes de direction et au Cabinet du Ministre. Elles sont moins représentées au sein de la Direction des Transports (DdT) et dans les unités techniques.

- L'Unité d'Entretien du MTPTC prépare les dossiers de demande de Financement à transmettre au Fonds d'Entretien Routier (FER) pour la préparation des conventions de financement entre le MTPTC et le FER. Elle réalise aussi le contrôle des travaux d'entretien courant, périodique et d'urgence, qui sont exécutés en régie par les Directions Départementales (DD) ou par les entreprises. Les ressources humaines de l'Unité d'Entretien sont très limitées car elle ne dispose que de 3 ingénieurs.
- Le Fonds d'Entretien Routier (FER), organisme autonome à caractère financier sous tutelle du MTPTC. Le FER a été créé par la loi du 24 juillet 2003. Il a pour mission de financer l'entretien routier et des interventions d'urgence sur le réseau éligible. Ces fonds permettent de financer l'entretien de plus de 1 200 km de routes (revêtues et non revêtues) et d'autres interventions nécessitées par des situations d'urgence (catastrophes). Grâce aux subventions du Programme APONTRA de l'UE durant ces dernières années (2011 – 2016), la capacité de financement du FER a été renforcée. Pour permettre au FER d'atteindre des objectifs attachés à sa mission, un projet de loi relatif à la révision à la hausse des tarifs de redevances est en cours d'examen au niveau du parlement. Depuis sa mise en opération (2004), le personnel du FER a évolué et atteint une vingtaine d'employés dont une dizaine de cadres (ingénieurs, administrateurs, financiers). Le FER dispose d'un parc de 7 véhicules pour ses différents services, notamment pour des missions de suivis des interventions.
- Le Laboratoire National du Bâtiment et des Travaux Publics (LNBTP), organisme autonome sous tutelle du MTPTC créé par un décret du 5 mars 1974, assure le contrôle de la qualité des infrastructures en construction à partir du contrôle des matériaux utilisés pour la construction des dites infrastructures. A cet effet, elle effectue les essais, études et recherches concernant les sols et matériaux de construction et émet les recommandations appropriées.
- La Direction de la Circulation et de la Police Routière (DCPR) assure le contrôle de la circulation et la sécurité routière. Elle est sous tutelle de la Direction Centrale de la Police Administrative (DCPA). Elle dispose d'un effectif moyen de 750 policiers. Pour répondre à ces exigences, la Direction devrait disposer d'un personnel qualifié et des ressources matérielles adéquates et de bonnes infrastructures.
- Les entreprises de travaux publics comme les bureaux d'ingénierie peinent à se professionnaliser du fait en particulier de la faiblesse de la commande publique (notamment pour l'entretien routier),
- Les entreprises de transport, voyageurs comme fret, sont pour leur très grande majorité des entreprises artisanales, voire souvent des investissements individuels mis en gérance auprès d'un chauffeur. L'activité connaît un embryon d'organisation avec une pléthore de syndicats locaux pour le transport de voyageurs ; une organisation faïtière tente de se faire jour. Aucune dynamique de cet ordre n'est en train d'émerger du côté du fret.
- Les usagers sont également des parties prenantes de la politique nationale des transports et sont touchés par toute réforme du transport public. Jusqu'à présent ils ne sont pas consultés sur ces questions qui restent l'affaire de spécialistes. Particulièrement pour la programmation de l'aménagement des routes, il faudra tenir compte de la diversité des usages de ces infrastructures, qui non seulement accueillent des véhicules motorisés, mais également de nombreux piétons ainsi que des chevaux et des ânes, et qui sont souvent utilisés comme lieu de commerce et de toutes les manifestations et évènements publics.
- Les Organisations Communautaires de base (OCB) dans les zones d'interventions de l'activité réalisée par le MTPTC et le FER fourniront la main-d'œuvre locale pour certaines opérations d'entretien d'urgence (nettoyage des caniveaux, curage des canaux

de drainage, nettoyage des accotements, talus, etc.) au niveau de chaque département. Ces organisations sont souvent des organisations féminines qui œuvrent pour l'égalité des genres.

Les autres structures concernées par la politique nationale des transports :

- ✓ L'Office National de l'Aviation Civile (OFNAC) a la charge de l'organisation et de la réglementation du transport aérien, et l'Autorité Aéroportuaire Nationale (AAN) assure la planification, la création, l'extension, la gestion et l'exploitation des installations aéroportuaires. Ces deux OAST du MTPTC seront des parties prenantes essentiellement pour le plan national des transports.
- ✓ Le Service Maritime et de Navigation d'Haïti (SEMANAH) s'occupe des phares et balises, de la circulation maritime et de la conformité des activités navales sur tout le territoire, et l'Autorité Portuaire Nationale gère les installations portuaires. Ces deux OAST du MTPTC seront des parties prenantes essentiellement pour le plan national des transports et le cas échéant des études spécifiques relatives aux échanges intermodaux.
- ✓ La Primature et les 6 autres ministères<sup>2</sup> participant au Comité Interministériel pour l'Aménagement du Territoire (CIAT) seront également concernés par la politique nationale des transports.

### **1.1.3 Domaines d'appui prioritaires/analyse des problèmes**

Les domaines d'appui prioritaires identifiés pour l'action proposée sont les suivants en fonction des problèmes constatés et analysés :

**(A) Politique sectorielle des Transports** incluant la revue du Plan National des Transports (PNT) et la définition de modalités permettant la mobilisation de ressources supplémentaires au travers de Partenariats Public/Privé. Cette politique tiendra compte de l'aspect genre.

- A.1 *Absence de vision stratégique qui intégrerait la contribution de tous les modes de transport à l'émergence du pays et de moyens pour sa mise en œuvre.* Le Plan Stratégique de Développement d'Haïti (PSDH) et la déclaration de politique générale du Premier Ministre de mars 2017 fixent de grands objectifs, mais la stratégie et les moyens pour les atteindre fait défaut.

**(B) Activités des services de transport routier : Etablissement d'un cadre législatif**

- B.1 *Concurrence modale défavorable au développement de complémentarités avec le transport maritime domestique* – Le camionnage bénéficie de sa capacité à faire du transport de porte-à-porte sans rupture de charge, de l'absence de règles, de contrôle et de fiscalisation par l'État et de la dégradation des ports de cabotage pour s'imposer comme mode quasi unique de transport.
- B.2 *Offre de transport routier de voyageurs bien segmentée mais dominée par des véhicules en mauvais état et dangereux* – La réglementation de l'activité par l'État est limitée aux règlements adossés à des perceptions de taxes. Les dispositions relatives à la sécurité (contrôles techniques) et à la professionnalisation du secteur

---

<sup>2</sup> Ministères du CIAT : Ministère de l'Intérieur et des Collectivités Territoriales(MICT); Ministère de l'Economie et des Finances (MEF); Ministère de la Planification et de la Coopération Externe (MPCE); Ministère de l'Agriculture, des Ressources Naturelles et du Développement Rural (MARNDR); Ministère des Travaux Publics, Transports et Communications (MTPTC); Ministère De l'Environnement (MDE).



(licences de transporteur et de chauffeur, contrats de transport) sont tombées en désuétude. Les syndicats compensent le vide laissé par les services de l'État en matière d'organisation et de régulation (règlementation et contrôle).

- B.3 *Transport de marchandises cher, peu structuré et sans encadrement de l'État* – Plus encore que pour le transport voyageurs, l'État est absent de la régulation de l'activité de fret routier. L'activité est globalement faible, sur des distances elles-mêmes faibles, donc des kilométrages annuels réduits. La flotte est vétuste pour beaucoup. Les prix sont donc logiquement très élevés, notamment en comparaison avec ceux pratiqués par les transporteurs de la République Dominicaine (ils sont cependant convergents sur les longues distances). L'absence de contrôle à l'accès à la profession et de contrôle technique (et donc de mise à la casse) créent un parc pléthorique pour un volume d'activité restreint et irrégulier. L'absence de contrôle sur route et le coût kilométrique conduisent également à surcharger les véhicules, avec des conséquences sur les infrastructures et sur la sécurité.
- B.4 *Perspective d'augmentation forte du prix des transports publics de passagers et de marchandises* – Les caisses de l'Etat étant vides, la cessation par étapes du subventionnement des carburants est en cours. Une première hausse a eu lieu début Juin 2017, une deuxième est programmée à la fin de l'année 2017.

**(C) Capacités de l'administration en charge du secteur des transports : Renforcement opérationnel des directions du MTPTC**

- C.1 *Un important décalage entre l'organigramme découlant de la loi organique et le fonctionnement du MTPTC* – L'organigramme initial a été conçu à une période où la gestion des infrastructures de transport était marquée par un fort engagement financier de l'État, une approche planificatrice et l'option des travaux en régie. Si les Organismes Autonomes Sous Tutelle (OAST) constituaient des acteurs clés basés sur des redevances, l'administration disposait également de moyens humains et financiers importants, et de conditions d'exercice et de rémunération attractifs. La situation du secteur et de la fonction publique s'est considérablement dégradée par la suite. De nombreux autres organismes interviennent dans le secteur (autres ministères et leurs OAST, secteur privé). La coordination des actions comme des réformes sectorielles est limitée, avec en général des OAST qui tendent à se montrer plus dynamiques dans la réforme que le ministère lui-même. L'organisation est en fait devenue plus proche de la gestion par projet que de la gestion administrative.
- C.2 *Une administration sectorielle squelettique, pauvre, vieillie et sans perspective de renouvellement* - Chacune des directions du MTPTC, et en particulier la Direction chargée des transports (infrastructures et services, en principe), a de telles restrictions de personnel (de jure ou de facto) que l'encadrement est pleinement mobilisé par des tâches d'exécution, sans possibilité de les déléguer puisque les services et les sections sont de fait limités à leur responsable. De plus, pratiquement la totalité de l'encadrement est à quelques années de la retraite, avec un risque fort de perte brutale de compétences techniques.
- C.3 *Le MTPTC n'est pratiquement plus en mesure d'assumer les fonctions régaliennes*, en contradiction avec l'article 2 de sa loi organique. Ces fonctions sont déléguées à une OAST pour le transport maritime (SEMANAH) et aérien (OFNAC), mais pour le transport routier, l'absence de régulation par l'Etat est complète. Les transports routiers constituant au moins 90 % des transports, l'incidence de cette vacance pour le dynamisme économique du pays est patente.
- C.4 *La maîtrise d'ouvrage du MTPTC n'est plus garante de la qualité et de la pérennité des travaux* – Que ce soit pour les ressources du Fond d'Entretien Routier (FER), celles du budget national ou celles des bailleurs de fonds, le MTPTC n'a

plus les moyens d'assurer les fonctions essentielles de la maîtrise d'ouvrage des travaux routiers. Les surcoûts et les retards de mise en œuvre sont quasi-systématiques. Au final, le respect des spécifications techniques est mal garanti.

- C.5 *D'autres ministères, leurs propres OAST, ainsi que le secteur privé, réalisent certaines opérations en substitution du MTPTC, sans concertation avec celui-ci (construction de routes ou de ports, par exemple).*

**(D) Durabilité du patrimoine routier et sécurité routière** : interventions préventives sur les routes bitumées, travaux d'urgence notamment après les catastrophes naturelles, lutte contre la surcharge des poids lourds, amélioration de la sécurité routière

- D.1 *Un patrimoine routier partiellement récent, marqué par un important déficit d'entretien* – Les ressources reçues par le FER, pour moitié le prélèvement d'une gourde par gallon de carburant<sup>3</sup>, indifféremment essence ou gasoil, ne couvrent que 20 à 30 % des besoins d'entretien courant et périodique du réseau routier éligible (actuellement 3000 Km de routes nationales et départementales et 500 Km de voirie urbaine). Un texte augmentant cette redevance attend son adoption. Les conditions de circulation sont donc généralement extrêmement difficiles en dehors des grands axes récemment bitumés. De plus, les matériels disponibles sont inadaptés pour certaines opérations d'entretien des routes bitumées, mais le réseau est encore trop limité pour assurer la rentabilité de nouvelles acquisitions.
- D.2 *Une impossibilité à passer des réparations au coup-par-coup à une stratégie d'entretien préventif* – Du fait de la faiblesse des financements disponibles et de l'incapacité à prévoir d'une année sur l'autre les montants programmables, il n'a pas été possible au MTPTC d'entrer dans une approche de programmation annuelle de l'entretien routier, avec un cycle ordonné d'entretien courant (annuel) et périodique (tous les 7 à 10 ans). Cette option a été pourtant adoptée en 2009 (suite à un appui UE), puis à nouveau formalisée en 2015 (appui BID), à la suite d'un inventaire des routes nationales et départementales réalisé par le MTPTC en 2014. Le système actuel laisse une place importante à l'arbitraire (choix des axes, répartition par département, typologie de travaux...).
- D.3 *Les normes de qualité en vigueur pour le contrôle des matériaux datent de 1982 et sont donc obsolètes.* Pour pouvoir remplir ce rôle de contrôle de la qualité, les spécifications techniques des matériaux, en se référant aux normes de qualité en vigueur, doivent être révisées.
- D.4 *Vulnérabilité environnementale et climatique.* Particulièrement exposé aux catastrophes naturelles causées par des ouragans et des tempêtes tropicales, Haïti présente une forte vulnérabilité aux aléas météorologiques. Haïti ne dispose pas d'infrastructures permettant de faire face efficacement aux altérations et aux catastrophes climatiques auxquelles le pays est régulièrement confronté. Pour ne pas compromettre les investissements et le développement du pays, poser et prendre en charge en situation d'urgence, la question des mesures d'adaptation et de leurs coûts s'impose.

**(E) Etudes dans le domaine des transports et des infrastructures**

- E.1 *Les Spécifications standards pour la construction des routes et des ponts sont obsolètes* - Etablies en 1982, ces spécifications n'ont pas un caractère réglementaire, elles se réfèrent à des normes parfois obsolètes et sont muettes sur l'emploi de certaines techniques. Elles ne sont plus utilisées pour les travaux importants

---

<sup>3</sup> Soit environ 0,37 centimes d'euro par litre au 1<sup>er</sup> juillet 2017

financés par des fonds extérieurs, ce qui rend difficile le contrôle technique de ces travaux par l'administration. Il est également nécessaire de vérifier la capacité des infrastructures à être à l'épreuve du climat, les réglementations en matière de construction et d'environnement n'ayant pas été ajustées à la gestion du changement climatique, ou à une réponse lente aux catastrophes climatiques.

- E.2 *Un réseau de transports de surface en voie de modernisation pour les routes principales mais qui exclut encore de larges pans du territoire* – La finalisation du réseau de routes nationales est programmée, sur financements de la BID, du FED et de l'AFD (à l'exception d'une portion de 17 km sur la route nationale n°8). Elle prendra encore plusieurs années. Le maillage par des réseaux routiers secondaires et tertiaires et des corridors de cabotage qui permettra de desservir toute la population et de mettre en valeur les ressources naturelles et agricoles peine à trouver des financements, mais lorsqu'une perspective de financement apparaît, l'Etat n'est pas en position de produire rapidement une étude pour le mobiliser.
- E.3 *Des routes à usage multiple* – Le réseau est pratiquement dénué de gares routières, aires de stationnement, aires de service ou plates-formes d'échange multimodal, les trottoirs ou les accotements sont souvent occupés par le stationnement et/ou le commerce, la chaussée est le lieu de toutes sortes d'activités, rendant la circulation difficile et dangereuse pour les usagers, surtout les piétons.
- E.4 *Des équipements de sécurité routière déficients* – La signalisation, l'éclairage dans les petites agglomérations, les dispositifs de retenue nécessaires (glissières de sécurité ou murets) sont souvent absents. Lorsqu'ils sont endommagés, ils ne sont généralement pas réparés.

## 2 RISQUES ET HYPOTHESES

| Risques  | Niveau de risque (E/M/F) | Mesures d'atténuation   |
|--|--------------------------|---|
| Manque de volonté politique, instabilité politique, absence de suivi   | E                        | Le programme sera accompagné par un dialogue politique sectoriel entre l'UE, en concertation avec les autres bailleurs, et le Gouvernement d'Haïti pour mobiliser les instances politiques et les sensibiliser à la nécessité d'adopter une politique nationale des transports et de suivre les dispositions du Plan National des Transports (ci-après "PNT") arrêté. |
| Arbitrages politiques défavorables aux ressources pour le renforcement de l'administration et pour l'entretien des infrastructures   | M                        |   |
| Manque de ressources budgétaires pour recruter des agents ; retards ; conflits de compétence sur les transports routiers ; départ prématuré des jeunes formés                | M                        | Un plaidoyer concerté des bailleurs du secteur veillera à ce que le PNT intègre une nouvelle répartition des compétences sur les transports terrestres.<br>Le soutien du programme pour intégrer de manière permanente des jeunes professionnels constituera un principe directeur du renforcement institutionnel.  |
| <b>Hypothèses</b>  |                          |   |
| Consensus sur les causes des dysfonctionnements du secteur et la nécessité de changement ;<br>Le gouvernement mis en place en mars 2017 à une longévité suffisante, ou le(s) |                          |   |

gouvernement(s) suivant(s) conserve(nt) la même ligne d'action ;  
Adoption de la loi pesage (dans le cadre d'une loi sur les transports) ;  
Augmentation et prévisibilité des ressources du FER.

### **3 ENSEIGNEMENTS TIRES, COMPLEMENTARITE ET QUESTIONS TRANSVERSALES**

#### **3.1 Enseignements tirés**

Depuis la levée de la suspension partielle de la coopération européenne avec Haïti en 2005, 4 conventions de financement ont contribué au financement du secteur des transports: 2 programmes régionaux, qui ont permis la réalisation de la route entre Cap Haïtien et la frontière dominicaine et des pistes rurales dans la zone frontalières, un programme national «fourre-tout» sur laquelle ont été prises en charge les 2 premières sections de la route nationale n°3 et la reconstruction du bâtiment du MTPTC détruit par le séisme de janvier 2010, et un programme sous-sectoriel dédié aux infrastructures de transport routier (APONTRA). La mise en œuvre de ces programmes et en particulier l'évaluation à mi-parcours d'APONTRA finalisée en juillet 2017 a démontré que :

- Plus une structure est démunie, plus il lui est difficile de dégager le temps/les ressources humaines pour la réflexion stratégique et les mesures techniques (ex. rédaction de termes de référence) nécessaires à son propre renforcement;
- Un programme de renforcement, même très bien élaboré, venant de l'extérieur, à peu de chance de réussir;
- L'outil devis-programme, qui demande une spécialisation dans les procédures de l'UE et un fort investissement en temps du régisseur, est contre-productif si le régisseur est un cadre technique déjà surchargé de travail, d'autant plus s'il n'est pas directement concerné par les actions financées;
- Pour une mise en œuvre réussie des Devis Programmes, il s'avère nécessaire de mettre en place une Assistance Technique spécialisée en gestion administrative et financière maîtrisant les procédures de l'UE pour appuyer la régie;
- Les travaux sont difficiles à réaliser du fait de la faiblesse de la maîtrise d'ouvrage, des études techniques, du contrôle de travaux et des difficultés posées par les expropriations;
- L'efficacité de l'entretien routier (relativement aux moyens disponibles) et même des travaux d'urgence pâtit de la durée du dispositif d'approbation des appels d'offres par la Commission des marchés, et des contrats par la Cour des Comptes;
- Un pilotage effectif au niveau approprié du ministère (DG s'il ne s'agit que de routes, Ministre s'il y a des composantes multimodales), est indispensable à la réussite du programme. Selon les activités, le Ministre des Finances, l'OMRH, les OAST et les partenaires non institutionnels concernés devraient être informés et associés;
- Pour que l'examen d'un texte législatif par le Parlement puisse être réalisé, un fort plaidoyer est nécessaire au niveau politique (un dispositif de dialogue politique avec l'exécutif et le Parlement est à prévoir);
- Le rétablissement de la table sectorielle des transports est indispensable pour garantir la transparence des actions et des demandes de l'Etat ainsi que la coordination entre les différents intervenants (nationaux et internationaux);
- Il est indispensable de disposer d'un fonds mobilisable rapidement pour réaliser des études, et ne pas perdre des opportunités d'action.

#### **3.2 Complémentarité, synergie et coordination des donateurs**

Les principaux bailleurs de fonds du secteur sont l'UE, la Banque interaméricaine de développement (BID) et la Banque mondiale (BM). Ils se coordonnent dans un groupe

sectoriel. L'UE a été chef de file du groupe sectoriel jusqu'en fin 2016, la BID a pris le relai début 2017. Ce groupe ne se réunit pas régulièrement mais essaie néanmoins de conserver une ligne commune. Une table sectorielle a autrefois existé, elle n'a pas été réunie depuis 2012. Il n'y a plus depuis de réel dialogue politique sectoriel, mais plutôt des rencontres individuelles entre les bailleurs de fonds et le Ministre des TPTC, voire dernièrement avec le Président de la République ou son cabinet, sans implication des directions techniques chargées de la mise en œuvre des opérations. Le changement de gouvernement en début 2017 à la suite de l'entrée en fonction du nouveau président, crée des opportunités pour accompagner une éventuelle volonté de réforme du secteur et de sa gestion. La table sectorielle devrait être reconstituée car le cadre de la mise en œuvre de la Composante 1, mise en place d'une politique nationale des transports.

En interne au PIN 11<sup>ème</sup> FED, l'UE appuie la réforme de l'Etat dans le cadre du programme de renforcement de l'Etat « State Building Contract » (SBC). Il s'agit d'une réforme cohérente de l'administration dans son ensemble incluant aussi le MTPTC, dont l'audit organisationnel a fait ressortir les principales mesures à prendre pour un réel redressement de cette institution et l'élimination des incohérences entre les attributions et les actions du ministère et de ses OAST. A travers ce programme « transports », on s'attachera à rendre opérationnelle la Direction des Transports dans l'attente d'une restructuration profonde du ministère. La présente action sur la gouvernance du secteur des transports comprend aussi une étude technique pour préparer la finalisation de la construction de la RN3 (entamée sur les FED précédents), qui fera l'objet d'un autre projet sur le même PIN.

Les orientations à moyen terme de la BID sont de poursuivre ses interventions en faveur de la modernisation des infrastructures de transport, principalement l'achèvement du réseau routier prioritaire. Une plus grande attention devrait être apportée à la réorganisation du MTPTC et aux gains d'efficacité qui peuvent en être attendu, avec un recours moindre à des unités de projet, ce qui rejoint le renforcement soutenu par l'UE. Il est également envisagé par la BID de se positionner davantage sur la protection du patrimoine routier et plus particulièrement son entretien.

La Banque Mondiale finance un projet de désenclavement routier par aménagement des points critiques (sans bitumage) des départements du Centre et de l'Artibonite, qui avait fait l'objet d'une étude financée par l'UE en 2012-2013. Ce projet de « boucle Centre-Artibonite » inclut l'opérationnalisation de l'entretien routier à l'échelle de la zone desservie. D'une manière générale, la Banque mondiale a tendance à concentrer ses interventions dans le secteur sur la mobilité et l'accessibilité rurale. L'intérêt de la Banque pour le renforcement institutionnel au niveau central n'est pas marqué.

La BEI envisage d'intervenir avec des prêts bonifiés par le FED pour le désenclavement de la péninsule du Sud, à la fois par route et par mer (ports de cabotage).

Les interventions de la BID et de la BEI sont très complémentaires de celle prévue dans le présent document d'action, tandis que l'approche mise en place par la Banque mondiale devra être aussi prise en considération dans l'élaboration de la politique nationale.

### 3.3 Questions transversales

#### *Environnement / changement climatique / prévention des risques et désastres*

Dans les travaux publics, la problématique de l'environnement est prise en compte au niveau des études d'infrastructures (études d'impact environnemental) et des mesures de mitigation concernant les chantiers (choix et aménagement, réhabilitation des carrières, utilisation et prévention de la pollution des eaux de surface et des nappes phréatiques, etc.). Les capacités du MTPTC dans ce domaine seront renforcées. En particulier, la politique nationale des transports, les nouvelles normes de réglementation, et les efforts de planification dans le secteur devront prendre en compte le profil environnemental d'Haïti et les risques naturels. Pour les activités de transports, les mesures concourant à la mobilité, au rajeunissement et à un meilleur entretien du parc de véhicules devraient avoir un fort impact sur les émissions de gaz polluants et à effet de serre (CO<sub>2</sub>).

#### *Genre*

Le genre sera pris en compte dans le projet afin de réduire les différences (1) d'accès aux ressources territoriales que les transports routiers amènent; (2) de vulnérabilité aux risques physiques (ex. : accidents de la route) ou personnels (ex. : harcèlement sexuel) ; (3) de participation des femmes aux décisions les concernant directement ou indirectement. Il sera tenu compte des profils de déplacement spécifiques dans la réflexion sur le transport public, afin que les décisions prises (par exemple en matière de desserte ou de tarification) n'aient pas un impact négatif pour les femmes. Pour les études d'infrastructures routières, les besoins des femmes seront pris en compte, en particulier au moment de l'identification des tracés et en termes d'usages multiples (dont les déplacements à pied et le commerce informel).

Dans le cadre de la réalisation de certaines opérations de travaux d'entretien d'urgence par les OCB, le quota genre (quota officiel minimum de 30 % à Haïti) sera appliqué dans le cadre du recrutement de la main-d'œuvre locale au niveau des départements. Les procédures adoptées par le FER (voir le guide édité en septembre 2006) en matière d'organisation des opérations d'entretien routier avec la collaboration des OCB font justement la promotion de l'égalité des chances et des genres.

#### *Résilience*

Le secteur du transport et les infrastructures sont au cœur du débat sur le développement durable. Dans les petits états insulaires en développement des Caraïbes, on estime les pertes potentielles qui résulteraient de l'impact non atténué des changements climatiques dans le secteur des transports à 14 % du PIB de la région d'ici à 2025 (CARICOM, 2002). Les facteurs climatiques pourraient compromettre sérieusement tous les investissements, dans le cas où ils ne sont pas durables, résilients et à l'épreuve du climat. Haïti devra donc adapter les infrastructures, les services et les activités à l'évolution climatique et écologique tout en trouvant un équilibre entre ses objectifs économiques, sociaux et environnementaux, et à les rendre ainsi plus résilients.

De plus Haïti s'est engagé, en ratifiant l'Accord de Paris en février 2017, à la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Cet engagement devra être traduit dans la politique nationale des transports et le cadre réglementaire.

Des activités spécifiques de sensibilisation et de formation aux questions de la résilience et à la prise en compte des enjeux du changement climatique sont prévues dans le renforcement des capacités opérationnelles du MTPTC. Ainsi des mesures pour rendre plus performant et rapide le dispositif d'intervention d'urgence post-désastre pour les réparations des infrastructures routières seront étudiées et mise en place.

L'action intègrera la résilience dans le programme conformément à l'approche stratégique de la résilience dans l'action extérieure de l'UE définie en juin 2017 et au cadre stratégique LRRD européen 2016 -2020 en Haïti, stratégie conjointe préparée avec ECHO et les Etats Membres. Cette intégration se fera principalement en travaillant l'amélioration de l'analyse des risques, des causes et des facteurs de résilience.

### ***Droits humains***

Les groupes défavorisés ou vulnérables ont des besoins différents (notamment en ce qui concerne l'accès à l'éducation, à l'emploi ou aux soins) et sont touchés de manière différente par les obstacles existants en matière de transport. C'est pourquoi dans le domaine des transports publics, les politiques et les mesures doivent être conçues afin de répondre précisément aux besoins et aux problèmes des usagers. De plus, les transports publics jouent un rôle déterminant dans l'accentuation ou l'atténuation de l'exclusion sociale des populations vulnérables ou défavorisées, dans la mesure où ils conditionnent l'accès de ces groupes aux services de base, à l'emploi et au lien social. Les conséquences négatives du système de transport sur l'environnement, la sécurité et la santé publique ont aussi tendance à affecter de manière disproportionnée les populations défavorisées. Les transports publics ne sont pas la seule solution aux problèmes de mobilité des populations défavorisées. La résolution des problèmes de mobilité relevant de l'inclusion sociale passe par une interaction entre les politiques de transport et sociales. Ces problématiques devront être intégrées à la politique nationale des transports et au développement d'un système de transports plus inclusif priorisant l'accessibilité, la sécurité et le confort des usagers.

### ***Lien entre les infrastructures de transport, les échanges et la croissance économique***

Les infrastructures de transport, les échanges commerciaux et la croissance économique sont des dynamiques intimement liées. En effet, les coûts des échanges liés au transport des marchandises d'un lieu à l'autre varient considérablement, mais demeurent encore plus élevés dans les pays en développement, et peuvent passer du simple au double, voire plus dans les PMA comme Haïti. L'infrastructure de transport peut aussi influencer sur les choix d'implantation et l'organisation de l'industrie ; et de ce fait sur l'attrait des investissements. Cela peut occasionner des retombées favorables, telle que la spécialisation accrue d'un segment de la chaîne de valeur.

Des telles infrastructures permettront à Haïti de participer plus efficacement à l'intégration régionale, notamment à travers le développement et la facilitation des échanges au sein du CARIFORUM et avec l'UE dans le contexte de l'**Accord de Partenariat Economique**. Couplées à un régime douanier de contrôle effectif (de lutte contre les pratiques illicites), elles contribueront également à la sécurité et la sûreté des citoyens et des marchandises à travers les corridors identifiés (internationaux, réseaux de transports nationaux, mobilité urbaine et accessibilité rurale).

L'aboutissement de cette action permettra aux acteurs haïtiens de bénéficier de la mise en œuvre effective de l'APE entre les Etats CARIFORUM et l'UE.

## **4 DESCRIPTION DE L'ACTION**

### **4.1 Objectifs/résultats et options**

Ce programme s'inscrit dans l'Agenda 2030. Il contribue principalement à atteindre progressivement l'objectif n°9 des ODD, « Bâtir une infrastructure résiliente, promouvoir une industrialisation durable qui profite à tous et encourager l'innovation », mais il favorise aussi

les progrès vers l'obtention des Objectifs n°3 « Permettre à tous de vivre en bonne santé et promouvoir le bien-être de tous à tout âge » en développant l'accessibilité aux services de base (éducation et santé) ; n°8 « Promouvoir une croissance économique soutenue, partagée et durable, le plein emploi productif et un travail décent pour tous » en développant les échanges domestiques et les exportations ; l'objectif n°13 « Prendre d'urgence des mesures pour lutter contre les changements climatiques et leurs répercussions » ; et le n° 16 « Promouvoir l'avènement de sociétés pacifiques et ouvertes à tous aux fins du développement durable, assurer l'accès de tous à la justice et mettre en place, à tous les niveaux, des institutions efficaces, responsables et ouvertes à tous ». Cela n'implique pas d'engagement de la part d'Haïti qui bénéficie de ce programme.

**L'objectif général** de l'action est la contribution effective du secteur des transports au développement d'Haïti.

**Les objectifs spécifiques sont :**

**OS1 :** Améliorer la gouvernance institutionnelle du secteur des transports.

**OS2 :** Rendre efficace et performant le secteur des transports dans toutes ses missions.

Les **produits** visés sont les suivants :

**P.1 :** *Haïti dispose d'une politique nationale des transports pluri-modale* adaptée à sa situation économique et physique actuelle, prenant en compte les questions transversales détaillées plus haut, incluant un cadre légal pour le transport public, un cadre favorisant les opérations en partenariat public-privé tant pour les transports que pour les infrastructures, et une planification (plan national des transports) à court, moyen et long terme.

**P.2 :** *Les capacités opérationnelles du MTPTC sont renforcées*, dans le contrôle de la qualité des études routières, la prise en compte des impacts climatiques, environnementaux et sociaux-y inclus le genre- dans les projets, les procédures de marchés publics, le suivi des chantiers, la prévention des litiges et la maîtrise de l'usage des infrastructures.

**P.3 :** *La protection et la durabilité du patrimoine routier et la sécurité sont renforcées* : en réponse aux accidents et aux catastrophes naturelles qui impactent les infrastructures de transport, les accès sont rétablis rapidement, particulièrement dans les zones sinistrées par des catastrophes naturelles ; pour éviter une destruction rapide du patrimoine routier, des dispositifs de contrôle de la charge à l'essieu des poids lourds sont opérationnels et pour éviter l'expansion rapide de grandes surfaces de dégradations localisées sur les routes bitumées, des techniques de « point-à-temps » adaptées sont en place ; pour limiter les risques d'accidents, des aménagements de sécurité sont réalisés ; pour appuyer le déploiement de la police routière, la Direction de la circulation et de la police routière est renforcée.

**P.4 :** *Des études liées au secteur des transports sont disponibles*, en fonction des besoins déjà connus ou qui seront identifiés en cours de projet. En particulier, les prescriptions techniques générales pour la construction des routes en Haïti sont revues, Les études sont achevées pour la ou les portions de route(s) dont la réhabilitation est envisagée à court terme, ainsi concernant les émissions de CO<sub>2</sub> qui contribuerait à établir une ligne de base. Les études auront une sensibilité au genre.



## 4.2 Principales activités

Les principales activités liées aux quatre produits sont conçues et étroitement liées par un même processus dynamique supportant à la fois chaque produit et l'ensemble des produits.

### **Composante 1 : Mise en place d'une politique nationale des transports pluri-modale.**

Les activités liées au 1<sup>er</sup> résultat se déclinent comme suit :

**Activité 1.1** : Création de cadres de travail communs entre les différents acteurs nationaux concernés par l'aménagement du territoire et les transports pour réviser la politique nationale des transports et préparer les cadres légaux et la planification.

Outres les administrations en charge du transport, les principaux acteurs concernés sont entre autres, le Comité mixte bilatéral, les syndicats, les entreprises de transports et la société civile pour représenter les usagers.

Cette activité permettra la mise en place (i) au niveau central de la Table sectorielle et des groupes thématiques / sous – sectoriels et (ii) au niveau départemental, de groupes thématiques / sous – sectoriels.

Il s'agira concrètement :

- de créer plusieurs cadres de concertations tant au niveau central que déconcentré;
- d'assurer les échanges entre ces cadres de concertation au niveau sectoriel dans le but d'harmoniser et d'assurer la prise en compte des besoins de chaque sous-secteur;
- de créer les cadres nécessaires pour revisiter la politique nationale des transports et préparer les différents cadres légaux et de planification.

Pour la réalisation de cette activité, la Direction Générale du MTPTC aura la responsabilité de sa mise en œuvre et une Assistance Technique (AT) ponctuelle sera mobilisée à cet effet.

Cette AT appuiera entre autres la préparation du processus, l'organisation et l'animation des ateliers, la préparation de la communication / vulgarisation.

**Activité 1.2** : Etudes des documents de politique, des actes législatifs et réglementaires et des documents de planification existants ainsi que préparation de propositions de textes et documents.

Cette activité permettra la réalisation des différentes études, la prise d'actes législatifs et réglementaires nécessaires à la modernisation du secteur des transports.

Il s'agira concrètement :

- d'élaborer un nouveau référentiel des documents de politique;
- de mettre à jour et de prendre l'ensemble des textes réglementaires nécessaires à la mise en œuvre de la politique;
- de disposer de documents de planification actualisés.

Ceci inclut :

- dialogue avec le MEF, entre autre concernant le sujet des expropriations;
- dialogue avec le Ministère à la condition féminine et aux droits de la femme (MCFDF) afin d'assurer une sensibilité genre.

Pour la réalisation de cette activité, la Direction Générale du MTPTC aura la responsabilité de sa mise en œuvre et une Assistance Techniques (AT) ponctuelle sera mobilisée pour réaliser les prestations d'études et de préparation des différents textes réglementaires.

**Activité 1.3** : En cas d'adoption au niveau approprié des textes et documents avant la fin du projet, édition et vulgarisation de ceux-ci.

Cette activité permettra une fois, l'ensemble des textes et des documents élaborés, de procéder à leur édition et à leur vulgarisation tant au niveau national que départemental de ceux-ci.

Pour la réalisation de cette activité, la Direction Générale du MTPTC aura la responsabilité de sa mise en œuvre et les prestations d'une agence de communication seront mobilisées sous la forme d'un contrat de services pour sa réalisation.

**Activité 1.4** : Appui à la mise en œuvre du plan d'actions de la politique nationale des transports multi-modale.

Cette activité permettra le financement à travers de subventions des actions liées à la sécurité routière, au contrôle de la circulation routière et autres par des ONG et des Associations.

Pour la réalisation de cette activité, la Direction des Transports du MTPTC aura la responsabilité de sa mise en œuvre sous la forme de subventions.

**Les activités de la composante 1 seront mises en œuvre en gestion indirecte (i) d'un seul contrat global de service pour ce qui concerne l'Assistance Technique en gestion indirecte gérée par le BON, (ii) d'un ou plusieurs contrats de service spécifique pour la communication et (iii) de subventions dans le cadre du devis programme.**

**Composante 2 : Renforcement des capacités opérationnelles du MTPTC.** Les activités liées au 2<sup>ème</sup> résultat se déclinent comme suit :

**Activité 2.1** : Renforcement du personnel technique en charge des transports et infrastructures du MTPTC à travers le recrutement d'agents contractuels y compris les femmes (niveau ingénieur, technicien supérieur, juriste, etc., selon les besoins) pour regarnir les effectifs des différentes directions du MTPTC. Dès la 3<sup>ème</sup> année de mise en œuvre du projet, le MTPTC assurera la prise en charge progressive des salaires de manière à pérenniser ces postes. A cet effet, l'Ordonnateur National a transmis à la DUE, une lettre d'engagement formel de l'Etat (MTPTC). Les salaires financés ont été alignés sur ceux de l'Administration publique.

Pour la réalisation de cette activité, le Régisseur du Devis Programme (DP) aura la responsabilité de sa mise en œuvre (organisation des différents recrutements et paiement des salaires).

**Activité 2.2** : Renforcement de la formation d'étudiants ingénieurs y compris les femmes à travers leur intégration sous la forme de stages de courte durée dans les services du MTPTC et de certaines OAST en vue d'améliorer leur formation et de développer la connaissance et l'attrait des métiers d'ingénieur dans la fonction publique.

Cette initiative qui a le mérite d'être renforcée, est déjà mise en œuvre en partie par le MTPTC qui a pris cette année une dizaine de stagiaires sous forme de stages. Par ailleurs, elle devra être encouragée aussi au niveau des prestataires de service et les entreprises qui pourront offrir à leur tour, des stages à des étudiants.

Pour la réalisation de cette activité, le Régisseur du Devis Programme (DP) aura la responsabilité de sa mise en œuvre (organisation des différents recrutements, échanges avec les universités et paiement des frais de stage).

**Activité 2.3 :** Facilitation d’insertion de jeunes diplômés y compris les femmes dans la vie professionnelle à travers leur intégration sous la forme de stages de longue durée dans les services du MTPTC et de certaines OAST en vue d’opérationnaliser leur formation et de leur donner l’opportunité d’une première expérience professionnelle, tout en augmentant les effectifs techniques du MTPTC.

Les jeunes diplômés concernés seront des ingénieurs ou équivalents. Un stage de premier emploi préalable à l’insertion des jeunes diplômés leur sera offert sur une durée de 3 mois renouvelable une fois (soit 6 mois au total).

Le Régisseur du Devis Programme (DP) aura la responsabilité de la mise en œuvre de cette activité (organisation des différents recrutements et paiement des frais de stage).

**Activité 2.4 :** Élaboration et mise en œuvre d’un plan de formation continue, avec notamment un transfert des connaissances et des valeurs des aînés.

Les capacités du MTPTC y compris les femmes sont renforcées, dans le contrôle de la qualité des études routières, la prise en compte des impacts climatiques, environnementaux et sociaux dans les projets, les procédures de marchés publics, le suivi des chantiers, la prévention des litiges et la maîtrise de l’usage des infrastructures.

Les bureaux d’études et les PME pourront dans certains cas, être associés à ces formations.

Pour ce faire, un contrat de service pour définir les besoins et l’élaboration du plan de formation sera le préalable à la mise en œuvre de cette activité. Par la suite, il sera procédé au recrutement de formateurs pour la mise en œuvre annuelle dudit plan.

Le Régisseur du Devis Programme (DP) aura la responsabilité de la mise en œuvre de cette activité.

**Activité 2.5 :** Intégration chaque fois que nécessaire et en fonction de la pertinence, d’homologues ingénieurs, techniciens supérieurs en génie civil, et topographes y compris les femmes du MTPTC et/ou du LNBTP dans les équipes de prestataires chargées des études et du contrôle des travaux routiers. A cet effet, les frais hors salaires des homologues seront directement intégrés dans les contrats de services.

Le MTPTC devra développer l’intégration systématique d’ingénieurs et de techniciens de l’Administration dans les équipes de prestataires.

La Direction Générale du MTPTC aura la responsabilité de la mise en œuvre de cette activité.

**Activité 2.6 :** Opérationnalisation du centre d’archivage, de documentation technique et juridique et de formation continue.

Dans le cadre de l’opérationnalisation dudit centre, les principales activités suivantes seront réalisées : (i) étude pour la mise en place du système d’archivage, (ii) aménagement et équipements des salles, (iii) formation des formateurs et des utilisateurs, (iv) documentation, (v) renforcement du réseau informatique du ministère et (vi) fonctionnement du centre.

Le Régisseur du Devis Programme (DP) aura la responsabilité de la mise en œuvre de cette activité.

**Toutes les activités de la composante 2 seront mises en œuvre en gestion indirecte dans le cadre du Devis programme.**

**Composante 3 : Renforcement de la protection, de la durabilité du patrimoine routier et de la sécurité.** Les activités liées au 3<sup>ème</sup> résultat se déclinent comme suit :

**Activité 3.1 :** Maintien des connexions des infrastructures de transport en cas de risque imminent, et rétablissement en cas de rupture, notamment pour relier les zones sinistrées par

des catastrophes naturelles. Haïti est un pays vulnérable face aux catastrophes naturelles qui ces dernières années ont secouées le pays, comme c'était le cas des ouragans Matthew et Irma. Cette subvention permettra au FER de financer les opérations d'urgences pour permettre l'accessibilité des régions et de subvenir en aide aux populations en difficultés.

La mise en œuvre de cette activité se fera par le biais d'une subvention directe au Fonds d'Entretien Routier (FER) en vue du financement des opérations d'urgence.

Dans le cadre d'APONTRA, le FER a déjà reçu des subventions et la mise en œuvre des différentes activités a été satisfaisante.

Pour la réalisation de cette activité, le FER aura la responsabilité de sa mise en œuvre.

**Activité 3.2** : Mise en place de stratégies et de techniques de « point-à-temps » pour réaliser l'entretien des routes bitumées.

Cette activité sera mise en œuvre par le biais (i) d'étude de la stratégie de mise en place de la technique, (ii) d'étude sur les besoins en entretien des routes bitumées et le potentiel d'exécution (régie et entreprises), (iii) d'acquisition de matériel d'application et (iv) de formations.

Elle permettra de disposer d'un manuel de procédures du point à temps et de réaliser des travaux de point à temps.

Pour la réalisation de cette activité, le Direction des Transports du MTPTC et le LNBTP auront la responsabilité de sa mise en œuvre et sera réalisé par un contrat de service qui sera géré par le régisseur du Devis Programme.

**Activité 3.3** : Pesage à l'essieu. Recalibrage des matériels et mise à jour du logiciel pour rétablir l'automatisme des pèse-essieux existants, acquisition de matériels complémentaires pour le contrôle des charges à l'essieu et aménagement de sites de pesage en dehors des voies de circulation pour assurer la sécurité du trafic.

Pour la réalisation de cette activité, le Direction des Transports (DT) du MTPTC aura la responsabilité de sa mise en œuvre. Ce sera réalisé par un contrat de fourniture et un contrat de service géré par le régisseur du Devis Programme

**Activité 3.4** : Renforcement des capacités de la Direction de la Circulation et de la Police Routière (DCPR) pour la mise en œuvre des actions de sécurité routière.

Cette activité permettra d'accompagner le déploiement de la police routière par l'acquisition d'équipements en véhicules pour assurer le contrôle de la surcharge et contrôle de la circulation sur certains principaux axes seront acquis, de petits matériels nécessaires au contrôle (éthylotests, etc.).

Pour la réalisation de cette activité, le Régisseur du DP aura la responsabilité de sa mise en œuvre.

**Les activités de la composante 3 seront mises en œuvre en gestion indirecte sous la forme (i) d'une subvention pour ce qui concerne l'activité 3.1 et (ii) de contrats en engagement spécifique et/ou du Devis programme pour les autres activités.**

**Composante 4 : Réalisation d'études liées au secteur des transports et diffusions.** Les activités liées au 4<sup>ème</sup> résultat se déclinent comme suit :

**Activité 4.1** : Révision des Spécifications standards pour la construction des routes et des ponts en Haïti.

La DT du MTPTC et le LNBTP auront la responsabilité de la mise en œuvre de l'activité.

**Activité 4.2** : Etudes dans le domaine des transports y compris sur la possibilité d'établissement de Partenariats Publics Privés (PPP), les études sur la sécurité dans les transports, utilisation par genre et problèmes associés, les études d'impact environnemental et sur la santé, les études de signalisation, les études de sécurité routière, les études relatives à la vérification technique des véhicules, création de lignes en PPP, etc.

La DT du MTPTC aura la responsabilité de la mise en œuvre de l'activité.

**Activité 4.3** : Etudes dans le domaine des infrastructures routières (y inclus plateformes d'échanges multimodaux le cas échéant).

La Direction Générale du MTPTC aura la responsabilité de la mise en œuvre de cette activité.

**Activité 4.4** : Etude statistique sur les émissions de CO<sub>2</sub> par catégories de véhicule.

La DT du MTPTC aura la responsabilité de la mise en œuvre de l'activité.

**Les activités de la composante 4 seront mises en œuvre en gestion indirecte sous la forme de contrats en engagement spécifique ou du Devis programme.**

### **4.3 Logique d'intervention**

Le diagnostic du secteur révèle en effet quatre problématiques majeures, à savoir (i) un manque de vision stratégique et de politique sectorielle, (ii) des activités de transport routier sans cadre légal, largement informelles, (iii) un Ministère des TPTC squelettique, qui n'arrive pas à assurer son mandat de maîtrise d'œuvre/maîtrise d'ouvrage et (iv) un réseau de routes principales relativement récent mais qui ne dessert pas tout le territoire et marqué par un important déficit d'entretien et une faiblesse de l'Etat à faire face aux urgences comme les dégâts provoqués par les catastrophes naturelles.

Cet appui sectoriel spécifique vient en complément d'une réforme plus large de la fonction publique prévue dans le cadre de l'appui budgétaire qui sera mise en œuvre à plus long terme. Aussi à la suite des actions menées sur la convention APONTRA contribuant à faire face aux défis du secteur, l'action portera sur 4 axes.

Il s'agit de (1) la révision de la politique sectorielle, incluant le Plan National des Transports, l'amélioration du cadre légal sur les transports en commun et la mise en place d'un cadre favorable aux PPP dans les transports et infrastructures, (2) le renforcement des capacités de la Direction des Transports du MTPTC, (3) la sécurisation et la sauvegarde du patrimoine routier et (4) le financement d'études dans le domaine des transports et des infrastructures, notamment celles nécessaires à l'achèvement de la réhabilitation de la Route Nationale 3 entre Port au Prince et Cap Haïtien, dernière opération routière prévue dans le PIN 11<sup>ème</sup> FED, et qui fera l'objet d'un projet ultérieur. Il s'inscrit dans une logique de complémentarité avec les actions des autres bailleurs.

Le renforcement des capacités institutionnelles pour la planification, la budgétisation et le suivi de la mise en œuvre et la coordination sectorielle permettra au MTPTC d'assurer la continuité et la mise en place d'une meilleure gouvernance dans le secteur.

Par ailleurs, la réalisation d'études dans le cadre de la présente action permettra au MTPTC de disposer d'un moyen de levier lui permettant de mobiliser des financements nécessaires pour leur mise en œuvre.

## 5 MISE EN ŒUVRE

### 5.1 Convention de financement

Pour mettre en œuvre la présente action, il est 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

S'agissant du renforcement institutionnel structurel basé sur le diagnostic organisationnel que réalisé dans le cadre du SBC (*State Building Contract*), 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 les contrats et accords correspondants seront mis en œuvre, est de 60 mois à compter de la date d'entrée en vigueur de la convention 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 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° 322/2015.

### 5.3 N/A

### 5.4 Modalités de mise en œuvre

La mise en œuvre est envisagée en partie en subventions, en passation des marchés (gestion indirecte et en partie en gestion directe).

#### 5.4.1 Passation de marchés (Gestion directe)

À titre indicatif, trois marchés de services et une subvention seront conclus en gestion directe.

| Objet en termes génériques, si possible   | Type (travaux, fournitures, services) | Nombre indicatif de contrats | Trimestre indicatif pour le lancement de la procédure |
|---|---------------------------------------|------------------------------|---|
| Définition du plan de visibilité et mise en œuvre d'une première phase                  | Services                              | 1 contrat                    | T2 après la date de signature de la convention        |
| Révision du plan de visibilité et mise en œuvre de la phase finale                      | Services                              | 1 contrat                    | T16 après la date de signature de la convention       |
| Renforcement de la protection, de la durabilité du patrimoine routier et de la sécurité | Subvention                            | 1 contrat                    | T3 après la date de signature de la convention        |
| Audit   | Services                              | 3 contrats                   | T6 et T14 après la date de signature de la convention |

##### 5.4.1.1 Gestion indirecte avec le pays partenaire

Une partie de l'action ayant pour objectif d'améliorer la gouvernance institutionnelle du secteur des transports ("rendre efficace et performant le secteur des transports dans toutes ses missions"), sera mise en œuvre en gestion indirecte avec l'Ordonnateur National du FED en Haïti conformément à l'article 58, paragraphe 1, point c), du règlement (UE, Euratom) n° 966/2012 FED applicable en vertu de l'article 17 du règlement (UE) n° 323/2015 conformément aux modalités suivantes :

Le pays partenaire agit en tant que pouvoir adjudicateur dans le cadre des procédures de passation de marchés et d'octroi de subventions. La Commission procède à un contrôle ex ante de toutes les procédures de passation de marchés sauf lorsque des devis-programmes sont concernés, en vertu desquels la Commission exerce un contrôle ex ante pour les marchés dont le montant est supérieur à 100 000 EUR (ou inférieur, en fonction de l'évaluation des risques) et peut exercer un contrôle ex post pour les marchés dont le montant est inférieur à ce montant. La Commission procède à un contrôle ex ante des procédures d'octroi des subventions pour tous les contrats de subvention.

Les paiements sont exécutés par la Commission sauf lorsque des devis-programmes sont concernés, en vertu desquels les paiements sont exécutés par le pays partenaire pour les frais de fonctionnement ordinaires, les marchés en régie et les contrats dont le montant est inférieur à 300 000 EUR pour les marchés et pour les subventions.

La contribution financière couvre, pour un montant de 1 500 000 EUR, les coûts de fonctionnement découlant des devis-programme. Les frais de fonctionnement incluent des postes de dépenses comme la reproduction et la publication des appels d'offres, des frais de missions -souvent hors des bureaux à Port au Prince- liés au suivi des différentes activités y incluses celles qui ne sont pas sur DP, le paiement des salaires des stagiaires et contractuels.

Conformément à l'article 190, paragraphe 2, point b), du règlement (UE, Euratom) n° 966/2012 et l'article 262, paragraphe 3, du règlement délégué (UE) n° 1268/2012 FED applicable en vertu de l'article 36 du règlement (UE) n° 323/2015 et l'article 19 c, paragraphe 1, de l'annexe IV de l'accord de partenariat ACP-UE, le pays partenaire applique les règles de passation de marchés établies à la deuxième partie, titre IV, chapitre 3, du règlement (UE, Euratom) n° 966/2012. Ces règles, ainsi que les règles applicables aux procédures d'octroi de subventions conformément à l'article 193 du règlement (UE, Euratom) n° 966/2012 FED applicable en vertu de l'article 17 du règlement (UE) n° 323/2015], seront fixées dans la convention de financement conclue avec le pays partenaire.

a) Vue d'ensemble de la mise en œuvre

| <b>Activité/objectif/résultat, y compris localisation</b>   | <b>Type de financement (marché de travaux, fournitures ou services, subvention, devis-programme)</b> |
|---|--|
| <u>Composante 1 : Mise en place d'une politique nationale des transports pluri-modale</u>                 |  |
| Activités 1.1, 1.2 et 1.3   | Marché de service  |
| Activités 1.4   | Subventions dans le cadre du DP  |
| <u>Composante 2 : Renforcement des capacités opérationnelles du MTPTC</u>                                 |  |
| Activités 2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 2.5, 2.6  | Devis programme  |
| <u>Composante 3 : la protection et la durabilité du patrimoine routier et la sécurité sont renforcées</u> |  |
| Activités 3.2, 3.3 et 3.4<br>a - Activité 3.2   | Devis Programme ou engagement spécifique   |

|   |  |
|---|--|
| b - Activité 3.3<br>c - Activité 3.4  | a- Services et fournitures<br>b- Fournitures, Service et travaux<br>c- Fournitures |
| <u>Composante 4 : Des études liées au secteur des transports sont disponibles</u> |  |
| Activités 4.1, 4.2, 4.3 et 4.4  | Devis Programme ou engagement spécifique.<br>Marché de service                     |

#### **5.4.1.2 Subventions : octroi direct « Appui à la Surveillance et aux interventions d'urgence » (gestion directe)**

(a) Objectifs de la subvention, domaines d'intervention, priorités pour l'année et résultats escomptés

Objectif : L'action consiste à renforcer la capacité de financement du Fonds d'Entretien Routier (FER) dans le cadre d'interventions d'urgence sur le réseau routier national haïtien.

Les interventions concerneront particulièrement les axes principaux du réseau routier éligible, qui sont nouvellement construites et réhabilitées.

L'octroi direct sera préparé et mis en œuvre de façon à s'assurer que l'ensemble de la subvention attribuée couvre une partie des résultats attendus de la Composante 3 du projet.

Résultats escomptés :

- La circulation automobile et piétonne sur les routes endommagées lors des intempéries est rétablie rapidement;
- Les « points critiques » de ces routes en prévision des dommages que pourraient causer les intempéries sont consolidés;
- Les dispositifs de sécurité (signalisation routière, glissière de sécurité, etc.) afin de prévenir des accidents de la route sont maintenus en état.

(b) Justification d'une subvention directe

Sous la responsabilité de l'ordonnateur compétent de la Commission, la subvention peut être octroyée sans appel à propositions au Fonds d'Entretien Routier.

Sous la responsabilité de l'ordonnateur compétent de la Commission, le recours à une procédure d'octroi sans appel à propositions se justifie car le Fonds d'Entretien Routier (FER) est la structure habilitée de financement des travaux d'entretien au MTPTC. Le FER est un organisme autonome à caractère financier, créé par une loi datée du 17 juillet 2003, jouissant de l'autonomie financière et administrative, doté de la personnalité juridique et placé sous la tutelle du MTPTC.

(c) Critères de sélection et d'attribution essentiels

Les critères de sélection essentiels portent sur la capacité financière et opérationnelle du demandeur.

Les critères d'attribution essentiels concernent la pertinence de l'action proposée au regard des objectifs de l'appel, la conception, l'efficacité, la faisabilité, la viabilité et le rapport coût/efficacité de l'action.



(d) Taux maximal de cofinancement

Le taux maximal de cofinancement possible pour cette subvention est de 80 %.

Conformément à l'article 192 du règlement (UE, Euratom) n° 966/2012 applicable en vertu de l'article 37 du règlement (UE) n° 323/2015 lorsqu'un financement intégral est indispensable à la réalisation de l'action, le taux maximal de cofinancement possible peut atteindre 100 %. Le caractère indispensable du financement intégral doit être justifié par l'ordonnateur compétent de la Commission dans la décision d'attribution, dans le respect des principes d'égalité de traitement et de bonne gestion financière.

(e) Trimestre indicatif pour la conclusion de la convention de subvention

En 2018, au premier trimestre après la signature de la convention.

## 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 sous réserve des dispositions suivantes.

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

|   | <b>Contribution de l'UE<br/>(montant en EUR)</b> |
|---|--|
| <b>Composante 1 : Mise en place d'une politique nationale des transports pluri-modale</b> composée de                 | <b>2 200 000.00</b>                              |
| 5.4.1.1 – Gestion indirecte avec l'Ordonnateur National du FED en Haïti (Marché de service)                           | 1 500 000.00                                     |
| 5.4.1.1 – Subvention / Gestion indirecte avec l'Ordonnateur National du FED en Haïti                                  | 700 000.00                                       |
| <b>Composante 2 : Renforcement des capacités opérationnelles du MPTC</b> composée de                                  | <b>3 800 000.00</b>                              |
| 5.4.1.1. – Gestion indirecte avec l'Ordonnateur National du FED en Haïti (Devis Programme)                            | 3 800 000.00                                     |
| <b>Composante 3 : Renforcement de la protection et la durabilité du patrimoine routier et la sécurité</b> composée de | <b>6 500 000.00</b>                              |
| 5.4.1.2 – Subvention : octroi direct "Appui à la Surveillance et aux interventions d'urgence" (gestion directe)       | 5 500 000.00                                     |

|  | <b>Contribution de l'UE<br/>(montant en EUR)</b> |
|--|--|
| 5.4.1.1. – Gestion indirecte avec l'Ordonnateur National du FED en Haïti (Devis Programme)                             | 1 000 000.00                                     |
| <b>Composante 4 : Réalisations d'études liées au secteur transport</b> composée de                                     | <b>5 000 000.00</b>                              |
| 5.4.1.1 – Gestion indirecte avec l'Ordonnateur National du FED en Haïti (Marché de service et <b>Devis programme</b> ) | 5 000 000.00                                     |
| <b>5.9- Évaluation et 5.10- Audits</b> (gestion directe)   | <b>300 000.00</b>                                |
| <b>5-11 Communication et visibilité</b> (gestion directe)  | <b>200 000.00</b>                                |
| Totaux   | <b>18 000 000.00</b>                             |

## 5.7 Structure organisationnelle et responsabilités

La coordination globale du programme est confiée à l'Ordonnateur national du FED en Haïti.

Pour tous les composantes en gestion indirecte, la **maitrise d'ouvrage** sera confiée à l'Ordonnateur national du FED en Haïti qui à travers un devis programme délèguera à un Régisseur et un Comptable pour la mise en œuvre de la composante 2 et une partie de la composante 3.

La **maitrise d'œuvre** sera assurée par le MTPTC.

Un comité de pilotage est mis en place pour superviser et approuver l'orientation générale et les lignes d'action du projet. Le comité de pilotage du projet se réunit à fréquence au moins deux fois par an.

Le comité de pilotage du projet est composé :

- Un représentant de l'Ordonnateur national du FED,
- Un représentant du Ministère de l'Economie et des Finances,
- Un représentant du Ministère à la Condition Féminine et aux Droits des Femmes (MCFDF),
- Deux représentants du Ministère des TPTC dont un représentant de la Direction Générale,
- Un représentant de la Délégation de l'UE en Haïti,
- Un représentant de la Direction des Transports du MTPTC,
- Un représentant du Fonds d'Entretien Routier,
- Un représentant du Laboratoire National du Bâtiment et des Travaux Publics,
- Un représentant de l'Unité d'Entretien du MTPTC,
- Un représentant de la Direction de la Circulation et de la Police Routière,
- Un représentant des Transporteurs routiers,
- Un représentant des usagers.

Le comité de pilotage du projet pourra être complété par des représentants d'organismes de supervision ou de contrôle qui interviennent statutairement et régulièrement dans le déroulement du projet. D'autres acteurs impliqués directement par la mise en œuvre du projet

tels que le Ministère du Plan, les Directions départementales concernées et les autres bailleurs, pourront participer en tant qu'observateurs.

Un comité technique de suivi sera mise en place et sera composé :

- Un représentant de l'Ordonnateur national du FED,
- Deux représentants du Ministère des TPTC dont un représentant de la Direction Générale,
- Deux représentants de la Délégation de l'UE en Haïti,
- Un représentant de la Direction des Transports du MTPTC,
- Un représentant du Fonds d'Entretien Routier,
- Un représentant du Laboratoire National du Bâtiment et des Travaux Publics,
- Un représentant de l'Unité d'Entretien du MTPTC.

Le comité technique de suivi se réunit à fréquence au moins trois fois par an

## **5.8 Suivi des résultats et rapports**

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 de mise en œuvre. À cette fin, le partenaire de 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 (réalisations et effets directs), mesurés par rapport aux indicateurs correspondants, en utilisant comme référence la matrice du cadre logique (pour la modalité de projet). Le rapport sera présenté de manière à permettre le suivi des moyens envisagés et employés et des modalités budgétaires de l'action. Le rapport final, narratif et financier, couvrira toute la période de mise en œuvre de l'action.

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).

## **5.9 Évaluation**

Eu égard à la nature de l'action, il sera procédé à une évaluation à mi-parcours et à une évaluation finale de la présente action ou ses composantes par l'intermédiaire de consultants indépendants commandée(s) par la Commission.

L'évaluation à mi-parcours sera réalisée à des fins d'apprentissage, en particulier par rapport à l'éventualité d'envisager la mise en place d'un appui budgétaire sectoriel.

L'évaluation finale sera réalisée à des fins de responsabilisation et d'apprentissage à divers niveaux (y compris la révision des politiques), en tenant compte en particulier du fait de la pérennité attendue dans l'amélioration des services de bases délivrés aux populations rurales.

La Commission informera le partenaire de mise en œuvre au moins 2 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. Le partenaire de 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.

À titre indicatif, il sera conclu un marché de services d'évaluation au titre d'un contrat-cadre qui aura en charge la réalisation de l'évaluation à mi-parcours et de l'évaluation finale respectivement aux trimestres T10 et T16 après la date de signature de la convention.

### **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.

À titre indicatif, il sera conclu 3 marchés de services d'audit au titre d'un contrat-cadre aux trimestres T6 et T14 après la date de signature de la convention.

### **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 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 et financées sur le budget indiqué à la section 5.6 ci-dessus.

En ce qui concerne les obligations légales 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 en charge. Des obligations contractuelles 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 du manuel de communication et de visibilité pour les actions extérieures de l'Union européenne.

## APPENDICE – MATRICE INDICATIVE DU CADRE LOGIQUE (POUR LA MODALITE DE PROJET)<sup>4</sup>

Les activités, les produits escomptés et l'ensemble des indicateurs, avec leurs cibles et leurs valeurs de référence qui figurent dans la matrice du cadre logique sont fournis à titre indicatif et peuvent être mis à jour au cours de la mise en œuvre de l'action sans nécessiter la modification de la décision de financement. Quand il n'est pas possible de déterminer les produits d'une action durant la phase de formulation, des effets intermédiaires devraient être présentés et les produits définis au démarrage du programme et de ses composantes. La matrice indicative du cadre logique évoluera au cours de la durée de vie de l'action : des lignes supplémentaires seront insérées pour énumérer les activités, de même que des colonnes supplémentaires pour les objectifs intermédiaires (étapes) pour les indicateurs de produits et d'effets, s'il y a lieu, et pour suivre et rendre compte des résultats obtenus. Notez aussi que les indicateurs devraient être désagrégés par sexe quand il y a lieu.

|                         | Chaîne des résultats  | Indicateurs  | Valeurs de référence<br>(y compris année de référence)  | Cibles<br>(y compris année de référence)              | Sources et<br>moyens de<br>vérification                 | Hypothèses |
|-------------------------|---|--|---|---|---|------------|
| Objectif global: impact | Le secteur des transports contribue de manière plus effective au développement inclusif d'Haïti | 1. Volume de marchandises importées et exportées<br>2. Densité routière** désagrégée par département (routes en état bon ou moyen)<br>3. Nombre de personnes qui ont accès à une route en toute saison** désagrégé par sexe et par âge | 1. Valeur de référence pour l'année fiscale 2016-2017 à déterminer après la fin de l'exercice<br>2. et 3. Calculs à faire sur la base des statistiques de population de l'IHSI et du relevé de l'état des routes de 2014 (pendant phase de formulation) | A fixer après établissement des valeurs de référence. | 1. Douanes<br>2 et 3. Calcul à partir des statistiques. |            |

<sup>4</sup> Indiquer «\*» pour les indicateurs correspondant au document de programmation pertinent et «\*\*» pour les indicateurs correspondant au cadre de résultats de l'UE.

|  |   |  |  |   |  |   |
|--|---|--|--|---|--|---|
| <b>Objectif(s) spécifique(s):<br/>Effet(s) direct(s)</b> | <p><b>OS1</b> : Améliorer la gouvernance institutionnelle du secteur des transports.</p> <p><b>OS2</b> : Rendre efficace et performant le secteur des transports dans toutes ses missions</p> | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Pourcentage de couverture des besoins en entretien courant et périodique des ouvrages routiers*</li> <li>2. Dotation budgétaire basée sur des prévisions financières fiables et correspondant aux priorités définies dans le PNT*</li> <li>3. Transparence et divulgation à temps du budget annuel et des dépenses (besoins) de l'année *</li> <li>4. Sécurité des transports de personnes améliorée **</li> </ol> | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 20 à 25 % en 2016-2017</li> <li>2. et 3. ce n'est pas le cas</li> <li>4. Nombre de personnes tuées ou blessées dans des accidents impliquant des transports de personnes en 2016 : étude à faire au démarrage des activités de la convention de financement, à financer sur composante 4...</li> </ol> | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 70 % la dernière année du projet</li> <li>2. à partir de l'exercice 2020-2021</li> <li>3. fait en 2021 (et au-delà)</li> <li>4. A fixer en fonction du résultat de l'étude</li> </ol>                                     | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. rapport FER / audit</li> <li>2. Budget national</li> <li>3. Médias</li> <li>4. Rapports des organismes d'intervention et de secours ou études</li> </ol> | <p>Adoption de la loi pesage (dans le cadre d'une loi sur les transports)</p> <p>Augmentation et prévisibilité des ressources du FER.</p> <p>Consensus sur les causes des dysfonctionnements du secteur et la nécessité de changement</p> |
| <b>Produits</b>  | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Haïti dispose d'une politique nationale des transports pluri-modale</li> </ol>  | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Avancement de l'actualisation du PNT*</li> <li>2. Avancement de l'élaboration du cadre légal du transport public**</li> <li>3. Avancement de l'élaboration du cadre des opérations en partenariat public-privé</li> <li>4. Prise en compte des besoins spécifiques des personnes vulnérables dont les femmes et les filles dans la politique des transports</li> </ol>   | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Document obsolète</li> <li>2. et 3. Pas de cadre</li> <li>4. Néant</li> </ol>  | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 2. et 3. adoptés et lois soumises au Parlement avant la fin du programme</li> <li>4. Dispositions spécifiques dans les textes</li> </ol>  | <ol style="list-style-type: none"> <li>Actes de validation et liste des textes soumis au Parlement</li> </ol>  | <p>Le gouvernement mis en place en mars 2017 à une longévité suffisante, ou le(s) gouvernement(s) suivant(s) conserve(nt) la même ligne d'action.</p>   |
|  | <ol style="list-style-type: none"> <li>2. Les capacités opérationnelles du MTPTC sont renforcées.</li> </ol>  | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Degré d'adéquation entre les missions et les moyens en personnel et logistiques du MPTC pour les transports, (analyse des fiches de poste et des compétences ; évaluation de la charge de travail)*</li> <li>2. EIES réalisées, dont rapports de</li> </ol>  | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. les fonctions relatives aux activités de transports ne sont pas remplies. Celles relatives à l'infrastructure le sont partiellement.</li> <li>2. Pas d'EIES hors bailleurs de fonds</li> </ol>   | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. A la fin du projet, toutes les fonctions sont remplies</li> <li>2. Cadre conceptuel et formation d'ici 2019. EIES et rapports de suivis des PGES systématiques pour tous les nouveaux travaux à partir de 2020</li> </ol> | <ol style="list-style-type: none"> <li>MTPTC (rapports annuels)</li> </ol>   |   |

|  |  |  |  |  |  |   |
|--|--|--|--|--|--|---|
|  |  | suivi des PGES<br>3. Taux de dépassements de délais et surcoûts des chantiers  | 3. Moyennes à quantifier pour les chantiers terminés entre 2008 et 2016  | 3. Moyennes < 25 % pour les contrats commençant après 2019   |  |   |
|  | 3. La protection et la durabilité du patrimoine routier et la sécurité sont renforcées | 1. Nombre de postes de contrôle de la charge à l'essieu, fixes ou mobiles, opérationnels<br>2. Nombre de campagnes de contrôle effectuées par an<br>3. Avancement de la mise en place du dispositif de point-à-temps sur les routes bitumées<br>4. Nombre d'aménagements de sécurité supplémentaires réalisés sur financement UE | 1. Deux postes de contrôles et trois paires de pèses essieux mobiles dysfonctionnels<br>2. Aucune depuis 2 ans<br>3. 0<br>4. 0 | 1. 3 paires de pèses essieux mobiles fonctionnels dans la 1 <sup>ère</sup> année du projet, au moins 5 dispositifs à la fin du projet.<br>2. Au moins 3 par an à partir de la 2 <sup>ème</sup> année du projet<br>3. Opérationnel sur 50 % du réseau bitumé à la fin du projet<br>4. 2 au moins à la fin du projet | MTPTC (rapports annuels)   | Dispositif de contrôle de charge à l'essieu fonctionnel, documentation technique de réparation préparé par des experts ou bureaux d'études. |
|  | 4. Des études liées au secteur des transports sont disponibles                         | 1. Avancement de l'élaboration des nouvelles <i>Spécifications standards pour la construction des routes et des ponts</i><br>2. Avancement de l'étude pour la finalisation de la RN3<br>3. Nombre d'autres études réalisées. (Intégration aspect genre dans chaque étude).   | 1. Spécifications datant de 1982.<br>2. APS sur Budget national, avancement néant<br>3. Etudes non- définies                   | 1. Terminé en 2019<br>2. APD Terminé en 2019<br>3. Au moins 5  | 1. MTPTC, LNBTP (validation technique)<br>2. et 3. rapports d'études validés |   |