



MINISTERE DES TRAVAUX PUBLICS

DIRECTION GENERALE DES TRAVAUX PUBLICS

AGENCE ROUTIERE

Stratégie de Passation des Marchés du Projet pour Promouvoir le Développement (PPSD)

Programme de connectivité pour une croissance inclusive de Madagascar (PCCIM)

Pays : Madagascar

Montant : 400 millions USD

Numéro identifiant du Projet : P173711

08 Février 2022

Table des matières

1. Présentation du projet	1
A. Description du projet	1
B. Objectif de développement du projet :	1
C. Composantes du Projet.....	1
D. Indicateurs de résultats	4
2. Aperçu du Pays et du Marché	5
A. Contexte opérationnel	5
1. i. Caractéristiques générales	5
2. ii. Aspects institutionnels	5
3. iii. Aspects socio-économiques	5
4. iv. Données sectorielles.....	6
5. v. Aspects technologiques	6
6. vi. Aspects Environnementaux et de développement durable.....	7
7. vii. Cadre de passation de marchés du pays	7
B. Capacité du client et de l'Unité de Coordination de projet (UCP).....	8
8. i. Identification de l'Acheteur.....	8
9. ii. Besoin d'accompagnement/d'assistance	8
10. iii. Système de gestion des plaintes et résolutions de conflits.....	8
C. Etudes et Analyse de l'état du marché	9
11. Travaux.....	11
12. Fournitures	11
13. Consultant	12
14. Services autres que services de Consultants.....	13
15. Autres :	13
3. ANALYSE DES RISQUES LIES A LA PASSATION DE MARCHES	14
4. Analyse des risques liés à la passation de marchés	18
5. OBJECTIFS PRIORITAIRES DE PASSATION DE MARCHES	24
16. Types de stratégies achats recommandés	24
1. Plan de passation de marchés simplifié.....	27

1. Présentation du projet

Pays :	Madagascar
Nom complet du projet :	Programme de connectivité pour une croissance inclusive de Madagascar (PCCIM)
Montant total du financement (Dollars) :	US\$ 400.000.000
Numéro identifiant du projet :	P173711
Objectif de développement du Projet :	Améliorer la longévité, la sécurité et la résilience climatique de certaines routes principales revêtues à Madagascar.

A. Description du projet

Le budget pour la mise en œuvre du projet est de \$400 millions, réparti comme suit :

#	Composantes	Montant en Million USD	%
1	Amélioration des conditions et de la résilience des routes	320,00	80%
2	Améliorer l'accessibilité et les avantages socio-économiques des routes de desserte.	70,00	18%
3	Assistance Technique et Appui aux réformes du secteur du transport	10,00	3%
4	Composante d'Intervention d'Urgence Contingente (CERC)	0,00	0%
	TOTAL	400,00	100%

B. Objectif de développement du projet :

L'objectif de développement du projet est d'améliorer la connectivité, la résilience et la gestion des routes principales dans les zones rurales sélectionnées, y compris dans le sud, pour un meilleur accès aux opportunités sociales et économiques des communautés rurales.

C. Composantes du Projet

- **Composante 1 : Amélioration des conditions et de la résilience des routes (US\$320.0 millions)**

Sous-Composante 1.1. Réhabilitation des routes nationales prioritaires (US\$306.9 millions). Cette sous-composante financera des travaux et des services de conseil pour soutenir la réhabilitation et le bitumage des routes nationales dans les zones rurales, principalement le tronçon de route en terre de 100 km de la RN31 entre Mangoaka et Bealalana (70 millions de dollars) et le bitumage de la majeure partie de la RN10 (236,9 millions de dollars, sur 400 km de route en terre). La conception et les travaux incluront les besoins d'infrastructures auxiliaires le long de ces routes principales, tels que des canaux et des conduites pour simplifier la fourniture future de services publics et de câbles à fibres optiques si nécessaire et convenus avec les autorités compétentes par le biais de consultations avant l'achèvement des conceptions. Les routes seront réhabilitées conformément aux normes routières de résilience climatique nouvellement approuvées, et cette sous-composante financera également des audits de sécurité routière. Ces routes ont été identifiées à la fois dans les travaux d'analyses de la Banque mondiale sur la connectivité et dans la stratégie du secteur routier du gouvernement comme des routes hautement prioritaires pour la réhabilitation. La RN31 relie des zones agricoles clés, y

compris celles en cours de développement dans le cadre du projet agriculture durable par une approche paysage (PADAP) financé par la Banque mondiale (P154698), clé pour amener les produits agricoles sur les marchés toute l'année, y compris pendant la saison des pluies. La RN10 est la route principale dans la partie sud du pays, qui est la région la plus touchée par ce que les experts ont qualifié de famine induite par le climat. La RN10 relie les deux principales villes portuaires de Toliara et de Fort Dauphine, et l'ensemble de la RN10 n'est actuellement pas goudronné. La RN10 a été priorisée compte tenu de sa nature stratégique pour fournir une accessibilité toute l'année, qui est souvent perturbée en raison d'événements climatiques et d'un mauvais entretien, pour les efforts de secours et les opportunités économiques dans la région frappée par la famine. Les travaux de génie civil connexes offriront également une opportunité de soutenir l'emploi direct des populations locales y compris les femmes

Sous-Composante 1.2. Acquisition de terrain pour les travaux de rehabilitation (US\$13.1). Cette sous-composante financera les compensations contre argent liées à l'acquisition de terrains, aux déplacements économiques ou à la réinstallation physique d'environ 8 000 ménages affectés par le projet nécessaires pour entreprendre les travaux dans le cadre du projet (à savoir la sous-composante 1.1 et la composante 2) et pour éviter les retards potentiels dus au manque de fonds gouvernementaux. Certaines sections de la RN10 et de la RN31 pourraient nécessiter un élargissement, dont l'étendue sera déterminée à l'issue de la conception technique détaillée, tandis que d'autres sections nécessiteraient une modification mineure/localisée du tracé. Il n'est pas prévu que les terres utilisées à des fins agricoles soient affectées par le projet.

- **Composante 2 : Améliorer l'accessibilité et les avantages socio-économiques des routes de desserte (US\$70million)**

Sous-Composante 2.1. Remise en état des routes de desserte régionales et communales dans les zones prioritaires et pilotage de l'entretien communautaire des routes de desserte (US\$ 25 million). Cette sous-composante financera des travaux et des services de consultants pour soutenir la réhabilitation et l'entretien d'environ 250 km de routes de desserte prioritaires reliées aux routes nationales en cours de réhabilitation ci-dessus, et d'autres routes rurales importantes. Ces routes de desserte sont pour la plupart des routes en terre non classées, qui seront réparées ou transformées en routes en gravier, ce qui les rendra plus résistantes aux impacts climatiques. Les routes de desserte sont souvent essentielles pour assurer l'accessibilité du dernier kilomètre aux communautés locales. La sélection des routes de desserte prioritaires sera entreprise à l'aide d'un cadre de hiérarchisation multicritères piloté dans le cadre du projet PACT qui examine plusieurs indicateurs socio-économiques (population, pauvreté, accès rural, aléas climatiques, proximité des écoles et des établissements de santé). Cela sera soutenu par un outil d'analyse spatiale utilisant la cartographie SIG et une analyse spatiale de la situation de la pauvreté ainsi que la consultation des communautés locales, en particulier la consultation des femmes des communautés locales. Cette sous-composante soutiendra également des travaux et des services de conseil visant à piloter des microentreprises et d'autres programmes d'entretien communautaires dans le but d'assurer la réparation en temps opportun des routes locales et une meilleure fourniture d'infrastructures dans le dernier kilomètre de connectivité rurale et la création d'opportunités d'emploi pour les communautés (ciblant les femmes et les la jeunesse). Différentes modalités de supervision et contractuelles peuvent être testées : par exemple, des petits contrats avec des organisations communautaires, un contrat-cadre avec un entrepreneur local avec une période de maintenance prolongée, ou une nouvelle norme technique basée sur des matériaux et des compétences locales. Les programmes d'entretien intégreront les considérations liées aux risques climatiques et naturels, garantissant la disponibilité de la main-d'œuvre, des équipements et des matériaux pendant les saisons les plus sujettes aux inondations et autres catastrophes naturelles, et assurant ainsi la connectivité des populations vulnérables en toutes saisons. Les projets pilotes intégreront des mesures visant à

promouvoir la participation des femmes à la réhabilitation et à l'entretien des routes par le développement et la mise en œuvre d'évaluations et de plans d'action genres avec des activités claires qui contribueront à surmonter les obstacles auxquels les femmes sont confrontées dans le recrutement et la rétention, ainsi que les risques particuliers que auxquelles elles pourraient être confrontées pour avoir participé à ces activités, y compris différentes formes de violence comme le harcèlement sexuel sur le lieu de travail.

Sous-Composante 2.2. Pilotage de contrats basés sur la performance sur certaines routes non revêtues (équivalent à US\$ 25 million). Un contrat basé sur la performance fournit généralement une réhabilitation et un entretien des routes plus efficaces parce qu'il engage les entrepreneurs sur une période plus longue pour assurer l'état de service et la qualité des routes réhabilitées et fournit des paiements liés à la performance et à l'état des routes plutôt qu'aux quantités et aux intrants, permettant d'autres contrats contractuels. optimisations. La sélection des routes de desserte prioritaires suivra une sélection similaire à celle décrite dans la sous-composante 2.2. Cette sous-composante financera la préparation de nouveaux documents d'appel d'offres standard pour la réhabilitation et l'entretien des routes non revêtues, qui incluent des normes de performance prédéfinies en matière de résilience climatique. Quelques contrats pilotes basés sur la performance seront attribués pour couvrir la réhabilitation et l'entretien de trois à cinq tronçons routiers (environ 250 km au total), à sélectionner en fonction de leur vulnérabilité et de leur criticité climatiques pour assurer la résilience climatique du réseau de transport. La sous-composante financera également la formation du personnel du ministère et de l'agence routière sur les nouveaux contrats et financera l'équipement et les services de conseil pour superviser et mesurer l'état et la performance de la route par l'agence d'exécution conformément aux exigences des contrats.

Sous-Composante 2.3. Projet pilote d'interventions sociales complémentaires le long des routes principales et de desserte (équivalent à 20 millions de dollars)

Afin de maximiser les avantages socio-économiques des investissements dans les routes (routes primaires et routes de desserte), des interventions complémentaires seront incluses pour améliorer l'utilisation et les avantages des routes dans ces zones rurales, en particulier par différents groupes sociaux en situation de vulnérabilité. . Des kiosques d'information liés à Internet seront installés dans les grands centres de population de la région du projet, qu'ils soient connectés via des services mobiles ou de fibre optique disponibles dans ces endroits, pour contribuer au développement rural et remédier aux asymétries d'information telles que les prix du marché et les prévisions climatiques. Les femmes bénéficieront de manière disproportionnée de cette intervention car il existe normalement un écart entre les individus de sexes différents dans l'accès aux informations nécessaires pour tirer profit de l'agriculture. D'autres activités dans le cadre de ce paquet social comprendront des travaux communautaires pour l'amélioration d'autres infrastructures rurales sélectionnées, y compris des allées pavées, des pistes cyclables et des ponts pour piétons (et bétail) le long de chemins qui sont normalement utilisés comme raccourcis (en particulier par les femmes) pour les activités quotidiennes comme aller chercher l'eau, et l'installation de petites installations de stockage à des points clés qui peuvent faciliter les échanges et de meilleurs prix en permettant aux agriculteurs de regrouper les produits avant la collecte, de réduire les pertes dues à la périssabilité et, de cette manière, d'améliorer la résilience climatique. Une étude sera menée pour enquêter et évaluer les besoins de base, y compris pour les femmes, dans la zone du projet et pour éclairer la conception et la sélection d'investissements spécifiques en consultation avec les communautés et les autorités locales. Plus précisément, les femmes seront consultées dans des espaces sûrs et des environnements propices pour identifier leurs problèmes de mobilité uniques, leurs besoins et les caractéristiques routières qui les affectent de manière disproportionnée (c'est-à-dire des limitations de vitesse inférieures ou des voies piétonnes dégagées) et leurs contributions seront intégrées dans la conception des infrastructures. Les questions de sécurité seront également prises en compte pour intégrer une approche de conception environnementale basée sur la violence basée sur le genre afin d'éviter les facteurs de risque pour les

femmes, tels que le manque de visibilité. Le projet comprendra également une étude visant à analyser les obstacles à la participation des femmes aux travaux routiers (réhabilitation et entretien) et à élaborer des plans d'action sur l'égalité des sexes pour surmonter ces obstacles. Cela sera en outre soutenu par la conception et la mise en œuvre de programmes de formation spécifiques pour les emplois peu qualifiés (maintenance) et moyennement/hautement qualifiés (réhabilitation) afin de donner aux femmes les moyens d'accepter un travail dans le secteur, d'évaluer les processus de passation des marchés et les contrats de travaux de génie civil avec une perspective de genre pour veiller à ce que les processus et les politiques d'attribution des contrats encouragent une participation accrue des femmes et des initiatives visant à attirer des travailleuses potentielles vers les opportunités d'emploi directes du secteur routier et de sa chaîne d'approvisionnement. Cette sous-composante financera des travaux, des équipements et des services de consultants en appui aux activités susmentionnées.

- **Composante 3 : Assistance Technique et Appui aux réformes du secteur du transport (équivalent à US\$10 millions)**

La composante soutiendra les activités de renforcement des capacités et de renforcement institutionnel dans le secteur des transports dans les domaines suivants : (a) renforcement des capacités institutionnelles, réglementaires et de planification du MTP et des AR et FR nouvellement créés ; y compris sur la mise en place d'un système de gestion des patrimoines routiers résilient au changement climatique pour éclairer la planification des transports, la budgétisation et la hiérarchisation des interventions routières (entretien, réhabilitation et extension) ; (b) le renforcement des capacités sur les évaluations de la vulnérabilité climatique et les pratiques de résilience, y compris l'ingénierie et les solutions fondées sur la nature, la formation et le renforcement des capacités pour soutenir la conversion progressive de l'AR en une gestion axée sur les résultats, testant et adoptant de nouvelles approches contractuelles de maintenance (microentreprises, contrats basés sur les performances) pour une meilleure planification et gestion des infrastructures routières intégrant les considérations de résilience climatique ; et (c) la poursuite de la mise en œuvre du plan d'action de sécurité routière ; (d) le renforcement des capacités institutionnelles, réglementaires et de planification du MTP et des organismes publics rattachés ; (e) renforcer la durabilité des investissements routiers grâce à la mise en œuvre des recommandations d'une étude sur le financement du secteur routier financée dans le cadre du PDDR. Les activités nécessaires à la mise en œuvre du plan d'action VBG seront également financées à travers cette composante.

Alors que le projet sera exécuté par une unité d'exécution de projet (UEP) implantée au sein de l'AR financée dans le cadre du PDDR, cette composante fournira également un soutien supplémentaire à l'UEP, selon les besoins, comme un soutien pour renforcer les capacités de gestion, de mise en œuvre, y compris les audits de projet et les activités de sauvegarde sociale et environnementale. Une étude de diagnostic sera réalisée dans l'agence routière pour comprendre les obstacles actuels à l'égalité des sexes et les opportunités dans les politiques et pratiques des ressources humaines, en mettant l'accent sur la gestion des compétences et le développement de carrière, l'évaluation des conditions de travail et les besoins pour le développement d'un vivier de talent.

- **Composante 4 : Composante d'Intervention d'Urgence Contingente (US\$ 0)**

Cette composante facilitera l'accès à un financement rapide en permettant la réaffectation des fonds de projet non engagés en cas de catastrophe naturelle, soit par une déclaration formelle d'urgence nationale, soit à la demande formelle du gouvernement. À la suite d'une crise ou d'une urgence éligible, le gouvernement peut demander à la Banque mondiale de réaffecter les fonds du projet pour soutenir l'intervention d'urgence et la reconstruction. Cette composante tirerait parti des ressources non engagées d'autres composantes du projet pour couvrir les interventions d'urgence. Un manuel du CERC et un plan d'action d'urgence, acceptables pour la Banque mondiale, seront préparés et constitueront une condition de décaissement pour cette composante.

D. Indicateurs de résultats

Les indicateurs de résultats servant à mesurer la réalisation de l'ODP sont :

- Nombre de population rurale ayant accès à une route praticable en toutes saisons ;
- Nombre de femmes rurales ayant accès à une route praticable en toutes saisons ;
- Durée du trajet sur la RN10 de Toliara à Ambovonbe ;
- Durée du trajet sur la RN31 entre Mangoaka et Bealalana ;
- Durée des perturbations du trafic routier par an sur la RN10 dues aux événements météorologiques ;
- Pourcentage des routes en bon état par rapport à la longueur totale des routes ;

2. Aperçu du Pays et du Marché

A. Contexte opérationnel

1. i. Caractéristiques générales

Madagascar possède une superficie d'environ 578 000 km² et a une population en croissance rapide de 24,5 millions d'habitants.

Près de 80 pour cent de la population de Madagascar réside en milieu rural et les taux de pauvreté rurale sont plus de deux fois plus élevés que les taux de pauvreté urbaine.

La faiblesse de la connectivité rurale et les politiques gouvernementales défavorables ont fait que les rendements agricoles ont baissé. C'est également un facteur contribuant au faible accès aux services de soins de santé en milieu rural de Madagascar.

Le réseau de routes secondaires, qui est essentiel pour relier les routes nationales principales aux routes rurales, a longtemps été négligé, causant un faible accès des zones rurales.

Etant un facteur parmi d'autres, la faiblesse de la connectivité routière constitue un obstacle à l'amélioration des résultats scolaires.

Bien que les routes constituent le principal mode de transport à Madagascar, la densité routière est faible et près de 17 millions d'habitants du milieu rural sont déconnectés du réseau, ce qui les isole des marchés et des services sociaux.

Par ailleurs, le nombre élevé de trafics sur les réseaux routiers ainsi que les transporteurs des marchandises qui ne respectent pas les charges maximales autorisées accélèrent leurs dégradations et accroissent les coûts d'entretien et de réhabilitation.

2. ii. Aspects institutionnels

Dans le cadre actuel de la décentralisation, les autorités locales sont responsables des réseaux de routes provinciales (RP) et de routes communales (RC), mais elles ne disposent ni des capacités ni des ressources nécessaires pour les gérer. Les dépenses publiques consacrées à la réhabilitation et à l'entretien des routes sont extrêmement faibles.

La fragmentation de la structure institutionnelle est actuellement en cours de recentrage à travers des nouvelles législations et règlementations ayant transformée l'ARM en Agence Routière (AR) et le FER en Fonds routier (FR).

3. iii. Aspects socio-économiques

Après une période de stagnation économique suite à la crise politique de 2009-2013, Madagascar est entré sur une trajectoire de croissance. Cependant, la croissance ne s'est pas traduite par une réduction significative de la pauvreté.

Madagascar fait toujours partie des pays les plus pauvres au monde avec un taux de croissance annuel du PIB 2020 de -7,1 %¹ un taux d'inflation 2020 : 4,19 %². En outre, selon la note sur les Perspectives économiques de Madagascar, Banque Mondiale, décembre 2020, relative à la pandémie, « *près de 1.4 millions de personnes ont basculé dans l'extrême pauvreté en 2020 en raison des pertes d'emplois dans les secteurs clés de l'industrie et des services* ». Une contraction du PIB de 4,2% en 2020 a été observée. La croissance, toujours selon la note, devrait être aux environs de 2% en 2021 et à 5,8% en 2022.

Par ailleurs, la crise sanitaire a encore fragilisé l'économie malgache, plusieurs notes élaborées mentionnent les impacts du covid-19 sur l'économie de Madagascar. Selon les « Perspectives économiques de Madagascar (Traces la voie de la reprise), déc 2020, Banque Mondiale », la pandémie de COVID-19 a brutalement plongé le pays dans une

¹ Source : Base de données sur les comptes nationaux (sept. 2021)

² Source : NIPC 2020

profonde récession, annulant près d'une décennie de croissance du PIB par habitant. Selon également la note sur l'impact du Covid-19 sur l'économie de Madagascar, Scénarios et recommandations, PNUD, avril 2020, des risques majeurs peuvent faire surface avec toutes ses conséquences. Des recommandations ont été formulées et seront ajustées au fur et à mesure de l'évolution de la crise.

Toutefois, si la crise sanitaire a contraint l'Etat Malagasy à fermer la frontière empêchant le mouvement de personnes, elle a été réouverte, d'une manière progressive, au mois de novembre. Ce qui pourrait permettre sous certaines conditions, aux Consultants internationaux ou personnels des entreprises à entrer à Madagascar.

Une autre crise post-covid et non des moindres a été constaté, c'est la hausse du fret maritime. On note dans la période du mois de septembre 2021 une hausse de 316%, Source Midi Madagasikara du 14-09-2021. Les prix des billets d'avion aussi a connu une nette augmentation, à titre d'exemple, en novembre 2021, les prix de billets d'avion au départ de France a augmenté de 5,9% par rapport à novembre 2019. Ces prix risquent encore de connaître une flambée en 2022 étant donné que le prix du baril de pétrole augmente, Le kérosène devrait être bientôt taxé, les carburants durables coûtent beaucoup plus cher que le kérosène.

Ce qui démontre que l'économie malgache est fragile et risque d'être fragilisée encore plus. Toutefois, face à ces constats, le gouvernement a affirmé sa volonté de redresser l'économie à travers différents plans de développement.

La sécurité routière constitue un défi émergent qui pour l'instant ne trouve pas de réponse cohérente.

4. iv. Données sectorielles

Les infrastructures de transport, tous modes, sont en général en mauvais états particulièrement les infrastructures routières.

Bien que les routes constituent le principal mode de transport à Madagascar, la densité routière est faible et près de 17 millions d'habitants du milieu rural sont déconnectés du réseau, ce qui les isole des marchés et des services sociaux.

Le réseau de routes rurales, qui est essentiel pour relier les routes nationales principales aux routes rurales, a longtemps été négligé, causant un faible accès des zones rurales.

La faiblesse la connectivité rurale est un facteur contribuant au faible accès aux services de soins de santé en milieu rural de Madagascar.

Etant un facteur parmi d'autres, la faiblesse de la connectivité routière constitue un obstacle à l'amélioration des résultats scolaires.

5. v. Aspects technologiques

Même si dans l'ensemble la connectivité Internet mobile est faible (33%) dans le pays, la plupart des habitants en milieu rural des districts ciblés par le projet ont accès à l'Internet haut débit à travers des services 3G et 4G.

On note quatre fournisseurs d'accès internet à Madagascar, à savoir Blueline, Orange, Airtel et Telma. Malgré leur présence, Madagascar compte parmi les pays du monde qui n'ont pas encore démocratisé leur connectivité au web. Selon les chiffres de la Banque Mondiale, il n'y avait que 404 988 internautes sur l'île Rouge en 2011, soit 1,90% de la population, ce qui place le pays 43e sur les 54 pays d'Afrique et 168e sur les 195 pays au monde. A noter que ce nombre était de 501 internautes en 1996. Les abonnés haut débit, quant à eux, étaient 6 800 la même année, soit 0, 03% de la population.

Toutefois, la Worldwide Broadband Speed League a publié son rapport 2018 sur la vitesse de téléchargement par pays dans monde. En Afrique, c'est Madagascar qui se trouve à la première place avec sa vitesse de téléchargement de 24,87Mbps et se classe 22ème mondial. Il semble que cette performance découle du démarrage par Telma du

déploiement d'un backbone de fibre optique à travers le pays, pour renforcer davantage la connectivité à haut débit.

Les grandes villes des 23 régions de Madagascar sont couvertes par les réseaux mobiles cellulaires 2G, 3G, 4G et 5G à travers les trois opérateurs mobiles Telma, Airtel et Orange et bénéficient des services qui sont offerts.

Avec la récente augmentation de la pénétration des services de technologie de l'information et de la communication (TIC), il est possible de tirer parti de solutions numériques peu coûteuses pour améliorer la connectivité et les moyens de subsistance en milieu rural.

Par ailleurs et non des moindes, le Gouvernement Malagasy a fait une de ses priorités l'amélioration du climat des affaires et faciliter les investissements. Cela implique la mise en œuvre de réformes légales, réglementaires et procédurales afin d'accélérer les délais de traitement et de faciliter les procédures administratives. Une réforme d'envergure a alors été lancée depuis plusieurs années afin de mettre en place un système d'e-gouvernance qui mènera Madagascar vers la digitalisation de son administration publique.

L'Etat Malagasy, à travers un projet financé par la Banque Mondiale continue la mise en conformité des infrastructures des marchés aux standards internationaux.

6. vi. Aspects Environnementaux et de développement durable

L'extrême vulnérabilité de Madagascar au changement climatique exacerbe la faiblesse de la connectivité des transports et la pauvreté. Presque chaque année, le pays est touché par des phénomènes climatiques extrêmes, tels que cyclones et inondations, qui occasionnent des pertes économiques considérables. Les infrastructures de transport mal conçues ou sous-entretenu sont particulièrement vulnérables et sont facilement emportées par les eaux, occasionnant des coûts supplémentaires de redressement et des coûts dus aux perturbations de l'économie. En 2010, environ 60 pour cent des ménages extrêmement pauvres ont été affectés par un événement catastrophique ou une combinaison d'événements catastrophiques (cyclones, inondations, sécheresses, invasions de criquets pèlerins, maladies des plantes, etc.) qui ont affaibli leur bien-être économique.

7. vii. Cadre de passation de marchés du pays

Un Code des marchés publics a été promulgué en juillet 2004 puis une version récente proposant des améliorations et quelques amendements est sorti en 2016. Ce code prévoit une simplification des procédures et le respect des normes internationales. Le Code des marchés publics a également été complété par des règlements, des manuels de procédures, des dossiers appels d'offres types et d'autres documents de passation de marché.

Les marchés relatifs à l'opération envisagée seront passés conformément au règlement de la Banque mondiale en matière de passation des marchés pour les emprunteurs dans le cadre de financement de projets d'investissement - Passation de marché en financement de projets d'investissement : Biens, travaux, services de conseil et autres que de conseil du 1er juillet 2016 et les dispositions stipulées dans l'Accord de financement. En outre, les Directives du 15 octobre 2006 sur la prévention et la lutte contre la fraude et la corruption dans les projets financés par des prêts de la BIRD et des crédits et subventions de l'IDA et leurs révisions de janvier 2011, s'appliqueront.

Conclusions clés :

Au vu de ce qui précède, malgré la crise sanitaire qui prévaut encore, on peut conclure que le contexte opérationnel est plutôt favorable à la bonne réalisation du projet. Ceci a été observé lors de la mise en œuvre des constructions des routes dans le cadre du Projet d'Appui à la Connectivité des Transports.

La mise à profit de l'expertise technique des partenaires du Ministère, des projets et programmes des différentes directions techniques renforcera la bonne mise en œuvre du projet et d'atteindre l'ODP visé.

B. Capacité du client et de l'Unité de Coordination de projet (UCP)

8. i. Identification de l'Acheteur

L'Unité de Coordination du projet (UCP) placé au niveau de l'Agence Routière qui agit pour le compte du Ministère des Travaux Publics, (MTP), est responsable de la mise en œuvre, la gestion des contrats, la coordination et le suivi de toutes les activités des composantes 1 et 3 du projet.

Tous les contrats de dotation en personnel de l'UCP et pour la mise en œuvre du projet (entrepreneurs en travaux, fournisseurs de biens, consultants et sociétés de conseil) seront signés par le Coordonnateur du projet. Les entités techniques nationales concernées, grâce à leur implication active, soutiendront l'UCP dans la mise en œuvre du projet par le biais de dispositions à prendre avec l'UCP, comme indiqué ci-dessous.

L'Agence routière sera techniquement impliquée dans les Composantes 1 et 3. L'AR participera à la passation de marchés avec des entrepreneurs pour les travaux et des consultants pour le contrôle des travaux (les entrepreneurs et les consultants sont recrutés par l'UCP). L'Agence routière participera également et activement à la mise en service des travaux.

Les autorités locales (district et communes) des Régions concernées seront impliquées techniquement pour les deux composantes. Avec l'appui des directions régionales du MATP, les autorités locales participeront activement à la planification des interventions sur les réseaux routiers provinciaux et communaux.

9. ii. Besoin d'accompagnement/d'assistance

Compte tenu de la mise en vigueur du nouveau Règlement de Passation des Marchés pour les Emprunteurs sollicitant le Financement de Projets d'Investissement 4^{ème} édition du mois de novembre 2020 des formations, le renforcement de capacités en matière de passation de marchés est vivement souhaitable (STEP, nouvelle réglementation, gestion de contrats) pour du personnel du projet et celle de l'Agence Routière.

10. iii. Système de gestion des plaintes et résolutions de conflits

Selon les règlements de Passation de Marchés de la Banque Mondiale, d'une manière générale les différentes plaintes connues dans des projets similaires ont été traitées convenablement. L'appropriation de la procédure de traitement des plaintes est effective. Le Ministère dispose un système acceptable relatif à gestion des plaintes. Ce système de traitement de plainte sera inséré dans le manuel de procédures du projet, conformément à la nouvelle réglementation applicable.

C. Etudes et Analyse de l'état du marché

c.1 Identification des marchés

Le nombre de marchés est d'environ 46 pour les dix-huits premiers mois d'activité. Les activités du Projet peuvent être groupées dans des catégories de marchés ou segments de marchés.

La répartition par type d'activités des marchés, objet de la mise à jour à engager, est comme suit :

TYPE D'ACTIVITES	Nombre	Montant (x1000USD)	% budget
Consultant	33	14 105	3,710%
Assistance informatique	1	10	0,003%
Assistance technique en appui à la mise en œuvre du Projet	14	3 171	0,834%
Audit	1	100	0,026%
Contrôle et supervision des travaux routiers	1	1 000	0,263%
Etudes, Contrôle et surveillance des Travaux BTP	7	4 758	1,251%
Formation et renforcement de capacité	3	665	0,175%
Etudes d'impact environnemental et social / M.O.I.S. / Communication / Audit / Mise en œuvre VBG	4	920	0,242%
Maîtrise d'Œuvre Institutionnelle et Sociale (MOIS)	2	3 482	0,916%
Fournitures	3	350	0,092%
Equipements mobiliers	3	350	0,092%
Travaux	9	365 694	96,184%
Travaux Routiers	6	361 400	95,055%
Travaux bâtiments	3	4 294	1,129%
Services autres que services de Consultants	1	52	0,014%
Appui aux maîtrises d'œuvre institutionnelle et Sociale	1	52	0,014%
Total général	46	380 201	100,000%

On peut en conclure que :

- Les travaux routiers représentent à eux seuls 95% du montant total des activités ;
- Les travaux de bâtiments représentent 1.1% montant ;
- Les marchés d'Etudes, de Contrôle et surveillance des travaux en général ne constituent que 1,5% du montant total.

En utilisant la loi de Pareto, l'analyse effectuée montre que 2 marchés de travaux (RNS10 et RNT31) représentent dans les 80% du budget concerné.

c.2 Etude du marché

Une analyse synthétique des marchés du projet par catégorie des marchés sont effectuées dans les paragraphes qui suivent.

Les prestataires cibles pour les marchés prévu à passer sont en général les entreprises, les fournisseurs, les bureaux d'études et consultants individuels, centres de formation principalement ceux spécialisés dans les domaines :

- Travaux publics et infrastructures / équipements routiers ;
- Travaux de construction de bâtiments ;
- Développement rural, mobilisation sociale, Marketing social, l'étude d'impact environnemental, Gestion et management ;
- Sécurité routière ;
- NTIC ;

A Madagascar, les entreprises du secteur BTP sont globalement segmentées en grandes, moyennes et petites entreprises. Elles sont classées en fonction de leurs capacités matérielles, financières et humaines.

On observe que les grandes entreprises soumissionnent principalement en tant qu'entrepreneur principal, les moyennes et les petites entreprises interviennent en tant que sous-traitants.

Les éléments identifiés après analyse des forces et faiblesses (facteurs internes au projet et à l'environnement) ainsi que les opportunités et les menaces (facteurs externes au projet), présentés en annexe, sont présentés sous la forme de la matrice SWOT ci-après :

Interne à l'Organisation et à l'Environnement	
FORCES	FAIBLESSES
<ul style="list-style-type: none"> - Bonnes pratiques avec les précédentes missions en permettant d'une manière optimale de faire des allotissements des marchés, la stratégie de marchés, la définition des besoins, l'approche ainsi que les leçons tirées des certaines mauvaises expériences <p>MTP et Agence Routière</p> <ul style="list-style-type: none"> - Expériences dans la mise en œuvre des projets de complexités similaires : projets gérés au niveau de l'AR, PUPIRV ... financements BM, UE, BAD... ; - Flexibilité et capacité à gérer des missions complexes ; - Expériences du MTP dans la gestion des travaux de grandes envergures. Par exemple : Projet PACT : RN44, RN12A, Station de pesage ; - Capitalisation des acquis dans la gestion du Projet, passation de marchés : élaboration des TDR, évaluation des offres et propositions ; - Appui de l'équipe du MATP ayant des expériences dans la mise en œuvre des travaux routiers, MROR, HIMO mécanisé 	<ul style="list-style-type: none"> - Difficulté dans la définition des besoins et la rédaction de certains TdRs/spécifications pour les prestations assez spécifiques ; - Plan de charge assez élevé de l'équipe fiduciaire et technique (observations générales pour la plupart des projets) ; - Connaissance non approfondie du nouveau Règlement de Passation de Marchés (observations générales) ; - Capacités fiduciaires et de passation de marchés à renforcer compte tenu de la charge de travail ; - Coûts relativement élevés de l'énergie (électricité, carburant) de la communication internet à Madagascar ;
Externe à l'Organisation	
OPPORTUNITES	MENACES
<ul style="list-style-type: none"> - Les marchés de montants élevés sont attractifs pour les entreprises internationales - Existence des prestataires locaux et internationaux pour tous types de marchés : <ul style="list-style-type: none"> • Exécution des travaux routiers, bâtiments, • Études / contrôle et surveillance des travaux, • EIES, MOIS, RDC... • Fournitures en matériels informatiques, téléphoniques, consommables ... - Marchés très diversifiés offrant des opportunités d'affaires pour tous types d'entreprises se trouvant à l'international que localement (Consultants firmes et individuels, entreprises des travaux, fournitures ...) selon des procédures d'attribution respectant les principes fondamentaux de passation de marchés, financements crédibles, paiements avec risques quasi nuls, - Ouverture des frontières favorisant les flux des personnes avec d'autres pays notamment les Consultants internationaux et les mains d'œuvre nécessaires - Renforcement de capacités des Agents de l'Etat (du MTP, MTM, des acteurs dans la gestion des routes comme l'Agence Routière, le Fonds Routier, 	<ul style="list-style-type: none"> - Impact du Covid-19 sur l'ensemble du processus (particulièrement pour les prestataires à l'étranger) : difficulté de mise en œuvre, réouverture progressive de la frontière (conditions d'entrée à Madagascar pouvant être contraignantes) ; - Impact des nouvelles dispositions EAS / HS : coûts induits, retards, disqualification d'entreprises compétentes, non maîtrise des dispositions par les parties prenantes ... ; - Difficultés pour une même entité d'intervenir pour des marchés dans des zones très éloignées les unes des autres (exemple : cas EIES - MOIS RN9 et RN12A au niveau de l'Agence Routière) ; - Surcharge de travail pour les firmes attributaires, problèmes d'acheminement ou disponibilité des matériels, disponibilité de certains experts, personnels ; - Difficultés pour les Consultants Firmes à trouver des Experts différents pour des missions en parallèles (lors de la préparation des soumissions ou pendant l'exécution) ;

Externe à l'Organisation

OPPORTUNITES

MENACES

- Capacité des carrières disponibles / Augmentation prix des matériaux / Plaintes sur l'attribution des marchés ;
- Hausse du coût du fret maritime (316% au mois de septembre 2021) affectant principalement les fournitures à l'extérieur ;
- Mauvaise compétence des Prestataires ;
- Décaissements faibles au début du Projet et souvent élevés dans la phase de réalisation des travaux ;
- Sous-estimation financière des offres ou élevée selon la méthode adoptée ;
- Non disponibilité éventuelle de consultants pour certaines prestations ;
- Existence de produits de contrefaçons et/ou de mauvaise qualité

11. Travaux

Les activités s'adressent à des Entreprises spécialisées dans le domaine des travaux publics (travaux routiers, génie civil, ouvrages d'arts) et des bâtiments (station de pesage, bâtiments administratifs et techniques / exploitation, hangars et ateliers³).

Les entreprises locales possèdent la capacité de soumissionner sur des appels d'offres de grandes envergures ainsi que pour d'autres segments de marchés. Nous pouvons citer entre autres les entreprises ci-après :

Travaux Routiers :

SOGEA, CSCEC, SINOHYDRO, CGC, CRBC, WEITC DAYU, COLAS (encore sous exclusion des financements de la Banque Mondiale), SMATP, ECE , OTI, DYNAMICS, EIFFAGE, DAIHO ...

Travaux des bâtiments :

SOGEA, OTI, METALLIKIT, SCB, STMB, ECE, CONSTRUCT, SCB, TECHNIBAT, ABC CONSTRUCTION, ARCHICONCEPT, Tan 2000,...

Les appels d'offres passés par le Projet, du MATP et de ses Organismes rattachés justifient l'existence des entreprises qualifiées afin de réaliser les travaux envisagés.

La pratique de sous-traitance est généralement utilisée dans le cadre de la promotion des PME leur permettant ainsi d'avoir accès aux grands marchés et améliorer leurs qualifications respectives.

12. Fournitures

L'analyse a fait ressortir trois segments possibles regroupant d'autres sous segments encore plus précis. Des fournisseurs dans les domaines ont été identifiés et donnés à titre d'exemple.

Les fournitures catégorisées en trois segments ci-après :

Equipements mobiliers

³ Hormis les entités figurant dans la liste d'exclusion de la Banque Mondiale : <https://www.worldbank.org/en/projects-operations/procurement/debarred-firms>

- Matériels de transport s'adresse uniquement à UNOPS.
- Matériels informatiques, bureautiques, mobiliers de bureau : plusieurs fournisseurs locaux interviennent dans le domaine, entre autres BRICOBAT, MALGADECOR, SODIM, ITET, CLINIC INFO, IMM INFO, CANDY, HANDY, TEKNET, SMARTEO, NTIX, COMPUTECH, HK MEDIA, NEXTHOP etc

Pour chaque fourniture spécifique, diverses spécifications techniques sont disponibles sur les marchés locaux, suivant le rapport qualité/prix. Il s'avère toutefois faire preuve de vigilance sur les produits de contrefaçons et de mauvaises qualités qui inondent le marché.

Remarques générales : Il est à noter que toutes fournitures importées risquent une augmentation des prix étant donné la flambée des coûts actuellement.

13. **Consultant**

Concernant les prestations de service, le marché local dispose des consultants qualifiés capables de réaliser les activités prévues dans le cadre du projet. Ils ont également la capacité à soumissionner sur les marchés de consultance nécessitant des expériences internationales.

Pour les Etudes et Contrôle et Surveillance Travaux routiers : CIRA, ASA TARATRA, SETEC INTERNATIONAL, STUDI INTERNATIONAL, HYDROARCH, OTCE INFRA, TECMAD, EGIS INFRAMAD, TECHNIPLAN, BRL, DAVINCI, SYSTRA ...

Ils peuvent se constituer en groupement avec d'autres entités telles que : MEG, GEO ECO CONSULT, Groupement 4SL, AFID, GAACE GmbH, FICOMA ...

En études de bâtiments (gares, bâtiments d'exploitation / commercial / administratif, hangars, ateliers, stations de pesage ...) : plusieurs cabinets d'études et / ou d'architectures sont disponibles à Madagascar : Bureau d'études JARY, ACAD, Trano, A2D, MEC, SEAP, SERT, les bureaux d'études mentionnés pour les études des travaux routiers ci-dessus peuvent également participer au processus de sélection

Pour les Etudes d'Impact Environnemental et Social, VBG, mobilisation sociale, MOIS : Savaivo, AEQUO, BRL, CIRA, EGIS, CEExi, Biodev, GLW, BIOTOP, INSUCO, LAND RESSOURCES, Artelia ...

Toujours dans le cadre des études d'impact environnemental et social / M.O.I.S. / Communication / Audit environnemental / Mise en œuvre VBG mais ayant recours aux Consultants individuels, il pourrait s'avérer nécessaire de demander auprès des Cabinets spécialisés les consultants qualifiés et établir les listes restreintes sur cette base. Les registres des Projets existants peuvent également être utilisés.

Pour le cas des prestations de renforcement de capacité et de formation, le Projet peut s'adresser, selon les thèmes ou besoins identifiés aux Consultants individuels, Consultants firmes comme les cabinets en gestion, des Instituts ou universités ou centre de formation à l'extérieur.

Particulièrement, pour les prestations de renforcement des capacités pour tester et adopter de nouveaux régimes d'entretien (micro-entreprises, contrats basés sur la performance) pour une meilleure planification et gestion des infrastructures routières, le Projet envisage de passer le marché avec ININFRA ou Institut National de l'Infrastructure qui est la seule entité fournissant lesdites prestations à Madagascar, d'autant plus que le faible montant ne requiert pas une concurrence ouverte à l'internationale.

Dans le cas où le Projet aura besoin de services tels que l'assistance en informatique, au niveau du marché local, plusieurs fournisseurs sont identifiés entre autres OPTIMUS Technology, Mada-informatique, CODEUR MADAGASCAR, Netapsys, HighPerfectSERVICE, MMC Madagascar, Madasoftware, Zamitech, Optimus Offshore Madagascar, Info Media Center, iCone, Service Info Net, ilo madagascar, CybAirMAX,

Teknet Group, Misaina Virtuel, Portoloin, etc. Le Projet peut s'adresser également à des Consultants individuels qui sont faciles à trouver à Madagascar.

En conclusion, pour l'ensemble, les passations de marchés passés par le Projet justifient l'existence des Firmes (entreprises, bureaux d'études, ONG, Consultants Individuels) qualifiés afin de réaliser les activités envisagées.

14. Services autres que services de Consultants

Les prestations concernent principalement les recrutements des agences d'exécution chargées des paiements des indemnités relatives aux PARs.

Plusieurs agences de micro finances sont présentes à Madagascar. Dans le cadre des activités de mêmes genres, le Projet peut faire appel à des ONG et Associations locaux (cas du FID pour les activités Vatsin'ankohonana), ou bien utiliser les mobiles money (cas du projet PURSAPS - BVPI dans les activités de Teracing) ou des agences de microfinances pouvant offrir leurs services dans les zones des projets.

Le Consultant chargé des missions de maîtrise d'œuvre sociale dans les zones des travaux appuiera le Projet dans l'élaboration des spécifications techniques ou TDR ainsi qu'à l'identification desdits Agex pour éviter les risques tels que détournement des fonds, indisponibilité des fonds dans leurs caisses au moment des indemnisations, la sécurité des fonds etc.

Dans le cas présent, le choix s'est porté sur le recours aux services d'institutions de microfinance pouvant réaliser les prestations. Nous pouvons citer entre autres : ACEP, APEM, CECAM, MADA CREDITO, Réseaux OTIV, PAMF⁴ ... En effet, l'utilisation des ONG / Associations locaux présentent des risques de détournements ou vols, l'utilisation de mobile money a déjà subi les mêmes expériences et a présenté des problèmes de retards de paiement. Lesdits risques sont moindres pour les services des institutions de microfinance mais à condition que les agex soient bien encadrés par le Consultant MOIS et de faire un choix approprié (services fournis, réputation ...).

15. Autres :

Pour les Contrôles techniques obligatoires relatifs à l'Assurance couvrant la responsabilité décennale, nous pouvons citer : Socotec, Dekra, Apave ou Bureau Veritas.

c.3 Justification des allotissement et séparation des activités en marchés

L'allotissement et séparation des activités ont été basés sur les aspects, sans être exhaustifs, ci-après :

- Conditions géographiques ou éloignement des sites d'intervention ;
- Coûts des activités ;
- Facilité de gestion ;
- Obtention de résultats palpables et mesurables dans un délai plus réduit ;
- Les bonnes expériences passées du MTP, de l'AR, Projets similaires (PACT, PUPIRV...) ;
- Les leçons tirées des mauvaises expériences ou échecs ;
- Des conditions semblables d'exécution.

Pour les travaux, la RN31 et RN10, dans le stade actuel des deux activités, étant donné que les études sont en cours, il n'est pas encore possible d'allotir respectivement les deux marchés. Par ailleurs, les deux sites sont éloignés et leurs programmations peuvent différées pour être combinés.

⁴ <http://www.apimfmada.mg/index.php/imf-membres>

En tenant compte des expériences pour des prestations exécutées dans des conditions semblables, il est plus pertinent de séparer les activités. C'est le cas notamment des Etudes d'impact environnemental et social / M.O.I.S. A titre d'exemple, des prestations ont été confiées à un seul prestataire au niveau de la RN9 et RNT12A entraînant ainsi des problèmes de gestion dans leurs exécution (gestion des consultants, planning et programmations...)

3. ANALYSE DES RISQUES LIES A LA PASSATION DE MARCHES

Plusieurs risques ont été identifiés avec leurs probabilités d'occurrence respectives. Lesdits risques ainsi que les mesures d'atténuations pour y remédier sont résumés dans les tableaux ci-après

Services de consultant

Type de marchés	Risques	Méthodes d'atténuation du risque	Détenteur du risque
<ul style="list-style-type: none"> - Pour l'ensemble des prestations de Consultants 	<ul style="list-style-type: none"> - TDR mal élaborés / manquants de précisions / spécifications pas assez bien identifiées / retard dans l'élaboration / besoins incompatibles, mal définis ou inappropriés - Contraintes imposés par l'existence de Covid 19. Réouverture encore progressive de la frontière - Plaintes : LR, clauses et articles des DP, attributions, pendant exécution, résiliation ... 	<ul style="list-style-type: none"> - Implication des acteurs concernés dans le processus : élaboration des TDR, élaboration DP, évaluation, négociation et faire des suivis rigoureux, Objectifs à bien définir dans les TDRs - Elaborer des critères de qualification adéquats / catégorisation de prestataires / plan de charge des prestataires / respect du planning - Rigueur dans l'élaboration des spécifications techniques, des besoins réels - Bien identifiés les objectifs à atteindre et les résultats attendus lors de l'élaboration des TDR ainsi que les cibles particulièrement pour les renforcements des capacités - Tenir compte des impacts du Covid sur les critères : disponibilité des consultants à l'étranger - Capitalisation des acquis (MATP, ...) lors des précédentes missions similaires, exécution du marché, validation des études partielles ... - Validation des résultats partiels à prévoir dans les TDR - Implication de tous les acteurs durant l'élaboration des documents, identifier et pallier les lacunes 	UGP Consultant AR
<ul style="list-style-type: none"> - Assistance informatique - Assistance technique en appui à la mise en œuvre du Projet 	<ul style="list-style-type: none"> - Qualité du Candidat due au nombre élevé de Consultants (activités informatiques) - Définition de prix arbitraire par la firme - Indisponibilité de Consultants locaux ayant déjà élaborer ou participer à l'élaboration de PPSD - Proposition financière relativement élevée dans le cas de consultants à l'étranger - Ingérence des autorités locales Compensation sociale et environnementale retardée (non disponibilité du Fonds Gouvernement) - Rôle du CPRD flou, besoin mal exprimé ou identifié - Dispositions relatives aux EAS / HS mal appliquées - Recrutement retardé - Retard dans l'attribution du Contrat 	<ul style="list-style-type: none"> - Mettre l'accent particulièrement sur l'élaboration des critères de qualification des Consultants - Négociation - Capitalisation des acquis avec le projet en cours (ex PACT,) - Négociation - Communication adéquate - Cadre de gestion de plainte efficace mis en place - Suivi rigoureux des plannings - Adapter les TDR existants de l'Expert VBG / VCE au besoin de l'EAS / HS - Ne pas attendre le délai critique pour le lancement - Mener à bien la négociation - Exiger la maîtrise du Cadre Environnemental et Sociale (CES) de la Banque mondiale. 	UGP AR Consultant

Type de marchés	Risques	Méthodes d'atténuation du risque	Détenteur du risque
	<ul style="list-style-type: none"> - Routine dans l'exécution - Formation inadéquate - Evaluation post-formation non satisfaisante - Non maîtrise du nouveau Cadre Environnemental et Sociale (CES) de la Banque mondiale. 		
- Audit	- Retard d'attribution	- Ne pas attendre le délai critique pour le lancement du processus	UGP AR Consultant
- Contrôle et supervision des travaux routiers	- Approche non maîtrisée (MEROR) Critères de sélection inappropriés	- Former les acteurs dans l'approche MEROR	AR - UGP - Consultant
- Etudes, Contrôle et surveillance des Travaux BTP	<ul style="list-style-type: none"> - Approche HIMO non maîtrisée - Etudes ne prenant pas en compte des aspects importants du projet - Etudes mal faites - Ingérence des autorités locales - Barrières sanitaires imposés par l'existence de Covid 19 - Approche MEROR non maîtrisée - DAO mal fait - Conseil en supervision inapproprié - Critères de mesure inadéquats - Augmentation des prix des matériaux de construction sur le marché local - Spécifications techniques incomplètes ou mal élaborées - Mauvaise organisation sur l'acheminement des matériels vers les chantiers - Exécution travaux pendant la période des pluies - Etudes ne prenant pas en compte des aspects importants du projet - Etudes mal faites 	<ul style="list-style-type: none"> - Exiger la qualification HIMO pour certains personnels clés - Capitaliser l'acquis de l'Administration, de l'AR durant la conception et la mise en œuvre de l'Approche - Capitaliser l'expérience acquise sur les AO précédents : Bien organiser l'acheminement des matériaux et matériels vers les sites, tenir compte du facteur climatique (saison des pluies) 	Bénéficiaires Autorités Bureaux d'études et Entreprise
<ul style="list-style-type: none"> - Etudes d'impact environnemental et social / M.O.I.S. / Communication / Audit environnemental / Mise en œuvre VBG - Maîtrise d'Œuvre Institutionnelle et Sociale 	<ul style="list-style-type: none"> - Ingérence des autorisés locaux - Etudes et exécutions mal élaborées ou ne prenant pas en compte tous les aspects requis - Compensation sociale et environnementale retardée - Non maîtrise du nouveau Cadre Environnemental et Sociale (CES) de la Banque mondiale. 	<ul style="list-style-type: none"> - Capitaliser les acquis des précédentes missions similaires - Exiger la maîtrise du Cadre Environnemental et Sociale (CES) de la Banque mondiale. - Bonne communication des enjeux des prestations - Le Consultant devra disposer d'une expérience probante en Audit et évaluation de PR (pour ce type de prestation) - Le Consultant devra disposer d'une expérience probante en formation EIES - Stratégie de communication adéquate (approche par thème ou par cible, média principal et d'appoint, canaux de communications, messages ...) 	UGP AR Consultant Autorités Bénéficiaires
- Assistance technique en appui à la mise en œuvre du Projet (études sur les genres, identification de projets ...)	<ul style="list-style-type: none"> - Besoins mal identifiés - Retards des livrables 	<ul style="list-style-type: none"> - Implication d'un panel de la population cible durant les missions - Capitaliser les acquis (mapping), utiliser l'entente directe si prestations avec PACT satisfaisantes - Mettre les Consultants dans les meilleures conditions d'exécution de leurs prestations (informations complètes, précisions sur les interventions) 	UGP AR Consultant

Type de marchés	Risques	Méthodes d'atténuation du risque	Détenteur du risque
		demandées, pertes de temps unitiles ...)	
- Formation et renforcement de capacité	- Formation inadéquate - Evaluation post-formation non satisfaisante - Manque de pratiques - Indisponibilité des consultants formateurs	- Capitalisation des acquis au niveau du MATP (Travaux MEROR) - Formation des formateurs - Bonne planification de la formation, négociation	UGP Consultant Communes ININFRA, Centre de Formation

Fournitures et services autres que services de consultant

Type de marchés	Risques	Méthodes d'atténuation du risque	Détenteur du risque
- Pour l'ensemble des fournitures à importés	- Augmentation du fret maritime (316% au mois de septembre 2021 - Source 14-09-2021 par Midi Madagasikara) - Augmentation des prix des matériaux de construction sur les marchés locaux - Augmentation des prix des matières premières - Variation du coût de transports - Délai de transit/dédouanement non maîtrisé - Spécifications techniques incomplètes ou mal élaborées - Manque de vérification de conformité (qualitative et quantitative) lors de livraison et de réception de ballasts - Modalités de livraison mal définies - Manque de disponibilité de carrière conforme aux besoins - Plaintes : LR, clauses et articles des DAO, DC, attributions, pendant exécution, résiliation ...	- Capitaliser l'expérience acquise sur les AO précédents (spécifications techniques...) - Bonne planification des acquisitions, études des coûts et optimisation des ressources (groupage, magasinage ...) identification des solutions optimales - Mettre des critères de qualification appropriés - Bien définir les modalités de réception et de livraison - Prévoir la clause sur la possibilité d'augmenter les cautions - Implication de tous les acteurs durant l'élaboration des documents, identifier et pallier les lacunes	Fournisseurs
- Matériels de transport	- indisponibilité des véhicules	- Ne pas attendre le délai critique pour passer la commande	UGP AR et UNOPS
- Equipements mobiliers	- Produits de mauvaise qualité ou contre façon, Matériels de contrefaçon, non authentiques - Besoins mal définis - Coûts mal définis : frais des transports, dédouanements, - Besoins mal exprimés - Matériels non disponibles sur le marché - Spécifications techniques non précises / mal élaborées / besoins mal définis - Variation du coût de transports - Délai de transit/dédouanement non stable - Produits de mauvaise qualité ou contre façon	- Bien définir les matériels par rapport aux besoins - Exiger des certificats d'authenticité - Cautions de garantie - Bien cadrer les spécifications techniques par rapport aux besoins réels et des matériels existant sur le marché	MTP et Fournisseur

Type de marchés	Risques	Méthodes d'atténuation du risque	Détenteur du risque
- Appui aux maîtrises d'œuvre institutionnelles	- Mauvaise qualité des prestations de l'AGEX de paiement	- Bien choisir les prestataires parmi ceux existants : appui du Consultant chargé des missions MOIS (élaboration des TDR,	UGP - AR - AGEX - Consultant MOIS

elle et Sociale (Services autres que services de consultants)	<ul style="list-style-type: none"> - Détournement des fonds par l'AGEX ou autres tiers, indisponibilité des fonds au moment de l'indemnisation - AGEX ne disposant pas les ressources nécessaires : humaines, logistiques ..." Indemnités non payées ou retard dans les paiements 	<ul style="list-style-type: none"> termes des contrats, suivi des paiements ...) - Prospection et études des services fournis et réputation 	
--	---	---	--

Travaux

Type de marchés	Risques	Méthodes d'atténuation du risque	Détenteur du risque
<ul style="list-style-type: none"> - Bâtiments - Travaux Routiers 	<ul style="list-style-type: none"> - Un seul attributaire pour tous les grands travaux - Disponibilité des ressources nécessaires principalement les équipements et matériels présentés dans les offres - Retard d'exécution, non-respect du planning - Plaintes : LR, clauses et articles des DAO, DC, attributions, pendant exécution, résiliation ... 	<ul style="list-style-type: none"> - Critères d'attribution prenant en compte la capacité des entreprises, leurs plans de charge, la disponibilité des matériels ... - Exiger la disponibilité d'une grande partie ou la totalité des équipements et matériels à Madagascar - Vérification de visu de l'existence des équipements et matériels - Suivi rigoureux, augmenter la fréquence des visites, des réunions, implication et responsabilisation du Consultant chargé du Contrôle et surveillance... - Prévoir la clause sur la possibilité d'augmenter les cautions - Implication de tous les acteurs durant l'élaboration des documents, identifier et pallier les lacunes 	UGP - AR Maître d'œuvre - Entreprise
	<ul style="list-style-type: none"> - Contraintes imposées par l'existence de Covid 19. Réouverture encore progressive de la frontière - Augmentation des prix des matériaux de construction sur le marché local - Spécifications techniques incomplètes ou mal élaborées - Conflit durant l'attribution - Modification de prix (révisions des prix) - Nouveaux éléments dus aux différents aléas (climatiques ou autres) - Non-paiement des indemnités par l'Etat (expropriation) - Risque environnemental lié particulièrement aux carrières / matériaux - Non-respect de planning d'exécution - Difficultés liées aux exigences relatives au covid-19, particulièrement pour les employés étrangers - Risques liés aux EAS / HS : disqualification des Entreprises / sous-traitant / personnel qualifié (Dispositions relatives aux EAS / HS mal appliquées) - Plaintes à l'attribution - Qualité des mises en œuvre insatisfaisante 	<ul style="list-style-type: none"> - Tenir compte des impacts du Covid sur les critères : disponibilité des consultants à l'étranger - Anticipation objective (estimation, plainte, révision, réactualisation des prix ...) - Bonne communication / information sur le process de l'EAS/HS et les risques encourus par les Entreprises* - Mise en place de suivi rigoureux : nomination d'un point focal, implication de tous les acteurs, mise en place d'un système de suivi efficace - Capitalisation des acquis des travaux routiers de mêmes envergures ou exécutés dans des conditions semblables - Capitalisation des acquis sur les précédentes mises en place des stations de pesage (exemple : Projet PUPIRV) - Capitaliser l'expérience acquise sur les AO précédents : Bien organiser l'acheminement des matériaux et matériels vers les 	UGP - AR Maître d'œuvre - Entreprise

Type de marchés	Risques	Méthodes d'atténuation du risque	Détenteur du risque
	<ul style="list-style-type: none"> - Plan de charge des entreprises locales qualifiées - Mauvaise organisation sur l'acheminement des matériels vers les chantiers - Exécution travaux pendant la période des pluies - Modification de prix (révisions des prix) - Non-paiement des indemnités par l'Etat (expropriation) 	<ul style="list-style-type: none"> sites, tenir compte du facteur climatique (saison des pluies) - Identification des tous les facteurs de bocage et insertion d'articles, clauses et mesures de mitigations dans le DAO 	
	<ul style="list-style-type: none"> - Non maîtrise des techniques HIMO - Non maîtrise du concept MROR / MEROR - Spécifications techniques incomplètes ou mal élaborées 	<ul style="list-style-type: none"> - Exiger la certification HIMO - Capitalisation des acquis dans les travaux MEROR / MROR avec l'Administration - Formation en MEROR / MROR des acteurs principaux - Allotissement objectif des travaux 	AR Maître d'œuvre - Entreprise

4. Analyse des risques liés à la passation de marchés

Les marchés prévus sont au nombre de 46 et représente 95% du crédit alloué. La répartition est la suivante.

CATEGORIE	Montant (x1000USD)	% Montant	Nombre	% Nombre
Consultant	14 105	3,71%	33	71,74%
Fournitures	350	0,09%	3	6,52%
Travaux	365 694	96,18%	9	19,57%
Services autres que services de Consultants	52	0,01%	1	2,17%
Total général	380 201	100,00%	46	100,00%

En considérant les diverses analyses effectuées auparavant, la liste des marchés par catégorisation est présentée dans les tableaux ci-après :

STRATEGIQUE

Réf	Comp	S/com p	Libellé du Marché	Catégorie du Marché	Coûts estimatifs en \$ x1000
1T	1	11	Travaux de bitumage de la RN10	Travaux	236 900,00

LEVIER

Aucun marché dans cette catégorie.

GOULOT D'ETRANGLEMENT

Réf	Comp	S/com p	Libellé du Marché	Catégorie du Marché	Coûts estimatif en \$ x1000
2T	1	11	Travaux de bitumage de la RN31	Travaux	70 000,00
3T	1	12	Travaux de réhabilitation de type HIMO Mécanisé des routes de dessertes reliées à la RN10	Travaux	18 500,00
4T	2	22	Travaux de réhabilitation (MROR) basés sur la performance en 3 lots pour la RN31	Travaux	18 000,00
7C	1	13	Mise en oeuvre du plan d'action de réinstallation des travaux de bitumage de la	Consultant	3 301,00

Réf	Comp	S/comp	Libellé du Marché	Catégorie du Marché	Coûts estimatif en \$ x1000
			RN10, RN31 et routes tertiaires - "Mission de maîtrise d'oeuvre sociale"		
8C	1	11	Elaboration DAO, Contrôle et Surveillance des Travaux de réhabilitations de la RN10 et station de pesage	Consultant	1 500,00
9T	1	11	Mise en place de station de pesage sur la RN10	Travaux	1 447,00
10T	1	11	Mise en place de station de pesage sur la RN31	Travaux	1 447,00
11T	2	21	Travaux de construction de kiosques d'informations numériques le long des RN31 et RN10	Travaux	1 400,00
12C	1	11	Sécurisation des emprises du projet des travaux de la RN10 et station de pesage	Consultant	1 122,16
14C	1	12	Etudes APS, APD, DAO, Contrôle et surveillance des entretiens routiers de type HIMO Mécanisé sur la RN10	Consultant	900,00
15C	1	11	Elaboration DAO, Contrôle et Surveillance des Travaux de réhabilitations de la RN31 et station de pesage	Consultant	807,69
16C	3	32	Sécurisation des emprises du projet des travaux de la RN31 et station de pesage	Consultant	604,24
18C	1	12	EIES, y compris PGES et PAR des routes de dessertes reliées à la RN10 - Maîtrise d'Œuvre Institutionnelle et Sociale (MOIS) de la RN10	Consultant	500,00
20C	2	21	Etudes, Contrôle et surveillanceTravaux d'amélioration d'environ 250 km de routes provinciales, communales et non classées dans la région de la RN31	Consultant	400,00
21C	2	21	Etudes, Contrôle et surveillanceTravaux d'amélioration d'environ 250 km de routes provinciales, communales et non classées dans la région de la RN10	Consultant	400,00
22C	2	23	Etudes et évaluation des besoins de base pour l'amélioration des infrastructures rurales dans les zones du Projet	Consultant	300,00
23C	2	23	Etudes, identification et analyse des obstacles à la participation des femmes aux travaux routiers dans les zones du Projet	Consultant	300,00
24C	2	23	Etudes d'identification des travaux, équipements et mise en place de kiosques d'information dans les zones du Projet	Consultant	300,00
27C	1	11	EIES, y compris PGES et PAR des routes de dessertes reliées à la RN31 Maîtrise d'Œuvre Institutionnelle et Sociale (MOIS) des routes de dessertes reliées à la RN31	Consultant	180,77
28C	2	21	EIES, y compris PGES et PAR des travaux (piste) d'amélioration d'environ 250 km de routes provinciales, communales et non classées dans les régions de la RN12A	Consultant	150,00
29C	2	21	EIES, y compris PGES et PAR des travaux d'amélioration d'environ 250 km de routes provinciales, communales et non classées dans la région de la RN44	Consultant	150,00
30C	2	21	Etudes, Contrôle et surveillance des travaux de construction de Kiosques d'informations numériques le long des RN10 et RN31	Consultant	150,00

Réf	Comp	S/com p	Libellé du Marché	Catégorie du Marché	Coûts estimatif en \$ x1000
39S	1	12	Recrutement des Agences d'Exécution PAR chargés des paiements des indemnités	Services autres que services de Consultants	52,00

NON CRITIQUE

Réf	Comp	S/comp	Libellé du Marché	Catégorie du Marché	Coûts estimatifs en \$ x1000
5T	2	21	Travaux d'amélioration d'environ 250 km de routes provinciales, communales et non classées dans les régions de la RN10	Travaux	9 000,00
6T	2	21	Travaux d'amélioration d'environ 250 km de routes provinciales, communales et non classées dans la région de la RN31	Travaux	9 000,00
13C	1	11	Contrôle et supervision mécanisée de l'état et la performance de la route	Consultant	1 000,00
17C	2	22	Elaboration DAO, Contrôle et Surveillance pour superviser et mesurer l'état et la performance (MROR) sur route non-revêtue pour la RN31	Consultant	600,00
19C	2	22	Formation du personnel du MTP et AR	Consultant	400,00
25F	3	33	Matériels de transport	Fournitures	200,00
26C	3	31	Renforcement des capacités institutionnelles, réglementaires et de planification du MTP et de la MTTM et l'AR et le FR	Consultant	200,00
31C	1	11	Analyse et audit de la sécurité routière RN10	Consultant	120,00
32C	3	32	Missions de suivi environnemental, social et VBG	Consultant	120,00
33C	2	21	Etudes et analyse spatiale (mapping) dans les zones du projet	Consultant	100,00
34F	3	33	Matériels informatiques et bureautiques	Fournitures	100,00
35C	3	33	Audit du Projet	Consultant	100,00
36C	3	33	Assistance technique sous forme de conseil en gestion de projet - Renforcement de capacité de l'UCP	Consultant	100,00
37C	3	31	Renforcement des capacités pour tester et adopter de nouveaux régimes d'entretien (micro-entreprises, contrats basés sur la performance) pour une meilleure planification et gestion des infrastructures routières	Consultant	65,00
38C	1	11	Analyse et Audit de la sécurité routière RN31	Consultant	64,62
40C	3	32	Recrutement du Comité de prévention et de règlement des différends pour les travaux du Projet (CPRD)	Consultant	50,00
41F	3	33	Mobiliers de bureau	Fournitures	50,00
42C	3	33	Achat et mise à jour du logiciel de gestion financière : Tom2Pro	Consultant	50,00
43C	3	33	Elaboration/mise à jour Manuel Opérationnel du Projet	Consultant	30,00
44C	3	31	Amélioration de la sécurité routière	Consultant	25,00
45C	3	33	Assistance informatique : configuration des matériels informatiques de l'UCP, assistance en cas de pannes, entretiens	Consultant	10,00
46C	3	33	Appui à la mise à jour du PSD du Projet MPA	Consultant	5,00

Conclusion clé

En termes de classement PARETO :

- Un (01) marché de travaux sur la RN10 représente 62% du montant total estimatif des contrats à engager (Classe A).

Son réalisation pourrait entraîner des impacts sur le rythme de décaissement et sur l'atteinte de l'objectif du projet, de ce fait, les processus nécessitent une vigilance particulière. Un retard au pendant la phase études pourrait avoir des répercussions énormes durant la phase d'exécution des travaux (le Projet est appelé à suivre de près le délai critique)

- Les 45 marchés restants, soit environ 98% en termes de nombre de marchés, constituent les 38% du montant total estimatif des contrats à engager (Classe B et C).
- Notons toutefois que le marché des travaux sur la RN31 qui représente 18,41% en termes de montant (classe B) nécessite un traitement particulier au même titre que les travaux sur la RN10 eu égard du montant assez élevé.

Classe	Nombre	% Nombre	Montant \$ x1000	% Montant
A	1	2,17%	236 900,00	62,31%
B	2	4,35%	88 500,00	23,28%
C	43	93,48%	54 801,47	14,41%
Total général	46	100,00%	380 201,47	100,00%

En termes de risque :

- 35% des marchés présentent des risques minimes, ils représentent 5% du montant à engager (probabilité des risques 1 à 2) ;
- 65% des marchés présentent des risques modérés, ils représentent plus de 95% du montant à engager (probabilité des risques 3) ;

Aucun risque élevé n'a été noté, ceci est dû aux effets d'expérience de l'équipe du Projet avec l'appui du MTP dans les mises en œuvre des marchés antérieurs.

Les risques même avec des probabilités minimes ou modérés doivent être atténués par des mesures appropriés durant leurs mises en œuvre respectives.

Probabilité des risques (1 à 5)	Nombre	% Nombre	Montant \$ x1000	% Montant
1	9	19,57%	1 135,00	0,30%
2	7	15,22%	18 380,00	4,83%
3	30	65,22%	360 686,47	94,87%
Total général	46	100,00%	380 201,47	100,00%

1 à 2 : risque minime - 3 à 4 : risque modéré - 5 risque élevé

En termes d'impact sur la réalisation :

- La réalisation des 10 marchés entrainera un impact considérable sur l'atteinte des objectifs du projet. Ils constituent 22% des marchés à engager en termes de nombre, soit environ 91% en termes de montant (impact 5) ;

Impact des risques sur la réalisation (1 à 5)	Nombre	% Nombre	Montant \$ x1000	% Montant
2	1	2,17%	50,00	0,01%
3	10	21,74%	2 109,62	0,55%
4	25	54,35%	32 513,46	8,55%
5	10	21,74%	345 528,40	90,88%
Total général	46	100,00%	380 201,47	100,00%

1 à 2 : impact minime - 3 à 4 : impact moyen - 5 impact élevé

Classement KRALJIC

L'importance du montant de chaque marché et de leur criticité ont aboutissent à la classification KRALJIC suivante :

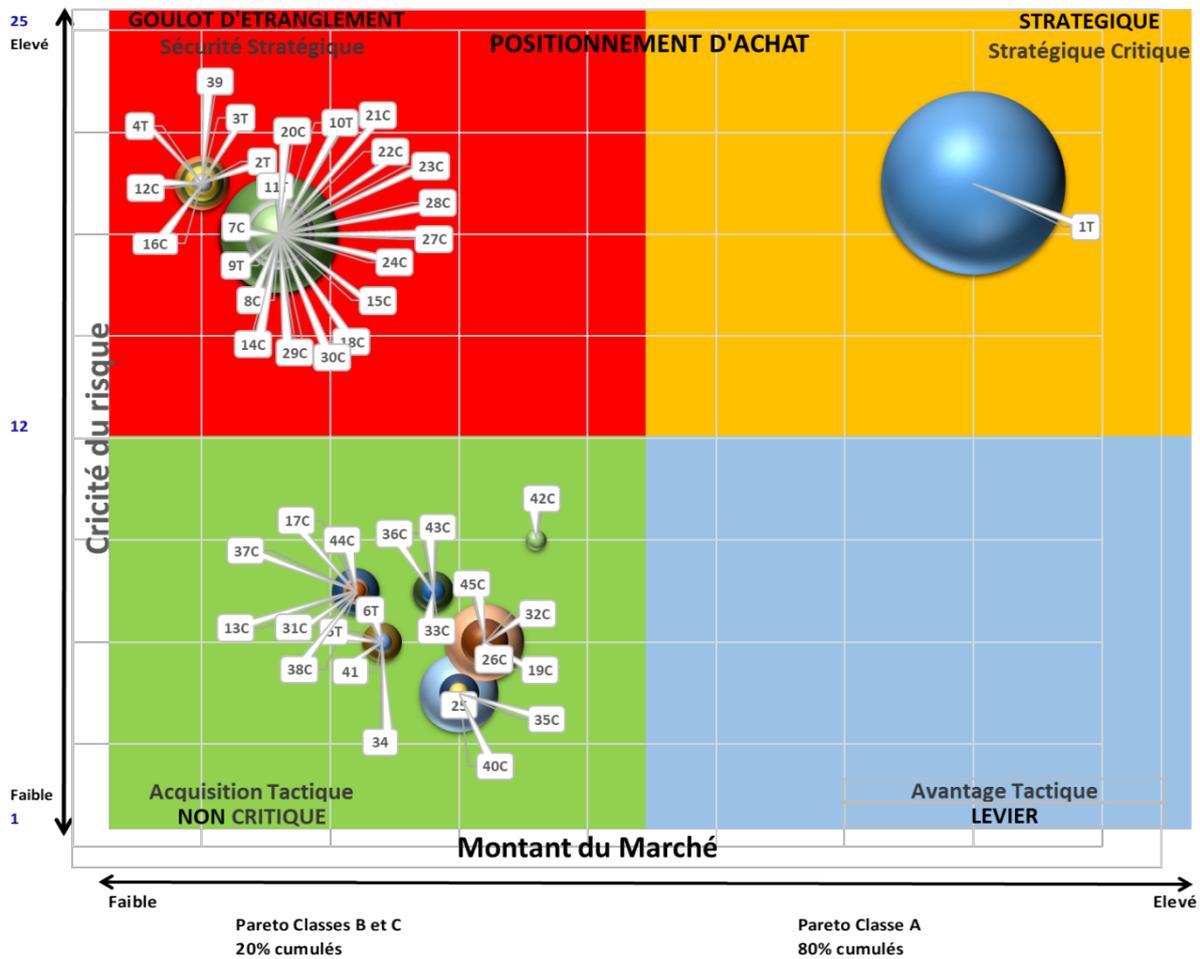
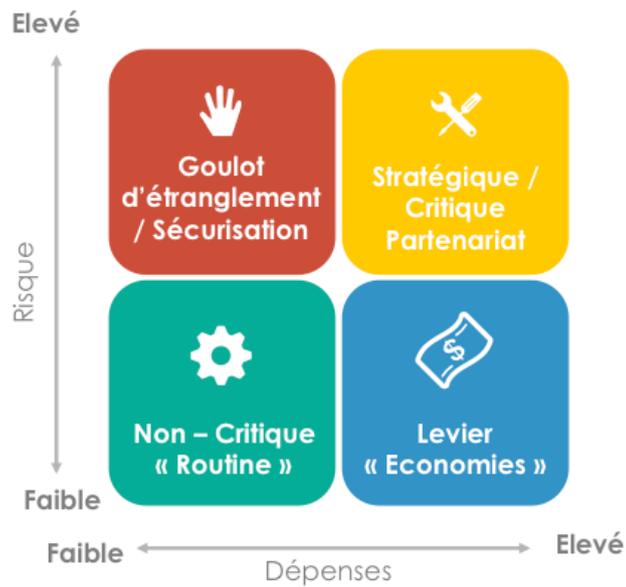
Classement KRALJIC	Catégorie du Marché	Coût estimatif en \$x1000	% Coûts estimatif	Nombre	% Nombre
GOULOT D'ETRANGLEMENT	Consultant	11 065,86	2,91%	16	34,78%
	Travaux	110 794,00	29,14%	6	13,04%
	Services autres que services de Consultants	52,00	0,01%	1	2,17%
NON CRITIQUE	Consultant	3 039,62	0,80%	17	36,96%
	Fournitures	350,00	0,09%	3	6,52%
	Travaux	18 000,00	4,73%	2	4,35%
STRATEGIQUE	Travaux	236 900,00	62,31%	1	2,17%
Total général		380 201,47	100,00%	46	100,00%

- Les marchés « **stratégiques** » :
 - sont à caractère prioritaire pour l'unité d'exécution ; et
 - nécessitent l'implication effective de tous les acteurs.
- Les marchés « **goulot d'étranglement** » :
 - nécessitent une stratégie d'achats bien étudiée pour ne pas affecter le bon déroulement de l'unité d'exécution ;
 - constituent une étape obligatoire pour réaliser certaines activités.
- Les marchés « **levier** » :
 - sont des activités importantes à coûts élevés, mais avec une criticité de risque modérée (aucun dans le cadre de la présente étude).
- Les marchés « **non-critiques** » :
 - doivent pouvoir être traités simplement et efficacement en mobilisant un minimum de temps et de ressources au niveau de l'équipe de l'unité d'exécution.

La priorité est donc ciblée sur les marchés classés stratégiques. Ils présentent les niveaux de criticité les plus élevés associés aux montants engagés. Les marchés classés goulot d'étranglement nécessitent aussi une attention particulière et une stratégie spécifique pour ne pas affecter le bon déroulement du projet.

Dans le cas présent, il s'agit de la réalisation des travaux sur la RN10 qui est classé stratégique représentent environ 62% en termes de montant.

Bien que classé dans la catégorie goulot d'étranglement selon la méthodologie d'élaboration du PPSD, les travaux sur la RN31 nécessitent également une attention particulière étant donné que l'activité représente 18% du montant total des marchés. Il devrait être traité au même titre que les travaux sur la RN10.



5. OBJECTIFS PRIORITAIRES DE PASSATION DE MARCHES

- Réaliser des Appels d’Offres en visant le meilleur rapport qualité-prix possible ;
- Minimiser les perturbations et maximiser le bénéfice économique local des travaux ;
- Garantir le respect des spécifications techniques et fonctionnelles et des performances attendues ;
- Allouer les risques à la partie la mieux placée pour les gérer ;
- Minimiser le risque de défaillance et/ ou d’incompétence des firmes ;
- Respect des délais contractuels ;
- Garantir l’intégrité, la transparence et l’équité.

Pour ce faire :

- Les dossiers d'appels d'offres et leurs conditions doivent être robustes, transparents et clairs,
- Au-delà des exigences techniques et fonctionnelles, les autres facteurs locaux pouvant affecter de manière significative les coûts du projet, doivent être identifiés et intégrés dans les DAO,
- Les spécifications techniques et fonctionnelles, les critères de performance et les paramètres d’appel d’offres doivent être suffisamment clairs et appropriés pour éliminer toute ambiguïté et inviter un grand nombre de soumissionnaires à participer, en augmentant ainsi la concurrence,
- Le contrat doit être accordé à un Soumissionnaire qualifié et expérimenté sans prolonger la période de validité des offres pour obtenir le résultat souhaité du contrat.

Conclusion clé

Le projet veillera à ce que les fournisseurs, les entreprises et les consultants qui seront recrutés disposent les qualifications nécessaires pour l’exécution des prestations. L’élaboration des termes de références et des spécifications techniques devrait être établie d’une façon minutieuse et répondent aux besoins de l’organisation de manière à optimiser les ressources.

16. Types de stratégies achats recommandés

STRATEGIE PREFERENTIELLE PRECONISEE	JUSTIFICATIONS	TYPE DE MARCHÉ
AO Ouverte Internationale	<ul style="list-style-type: none"> - Nécessite une concurrence ouverte - Existence des Entreprises qualifiées - Entreprises internationales intéressées : montant élevé ou attractif - Risque de tomber sur des produits de mauvaises qualités sur le marché local 	Travaux routiers : bitumage, réhabilitation, amélioration de routes de dessertes
AO Ouverte nationale	<ul style="list-style-type: none"> - Maîtrise de délai obligatoire (chemin critique) - Existences d'entreprises locales qualifiées - Montant non attractif pour les entreprises à l'étranger (montant moyen) - Expériences et bonnes pratiques déjà acquises lors des précédentes Appel d'Offres Ouverts au niveau national - Montant moins de 200,000 USD mais Concurrence ouverte nécessaire 	Bâtiments : station de pesage, kiosques
DC restreinte nationale	<ul style="list-style-type: none"> - Facilité de constitution de registres, existence de registres au niveau d’autres Projets (exemple PACT) - Concurrence ouverte non nécessaire 	Equipements mobiliers : matériels informatiques, mobiliers de bureau

STRATEGIE PREFERENTIELLE PRECONISEE	JUSTIFICATIONS	TYPE DE MARCHE
	<ul style="list-style-type: none"> - Existences d'entreprises locales qualifiées - Montant non attractif pour les entreprises à l'étranger - Expériences et bonnes pratiques déjà acquises - Fournitures classiques - Faible montant - Exigence en termes de qualité des produits (facilité de contrôle, vérification, réception) et éviter les produits de contrefaçon ou mauvaises qualité 	
Individuel Directe : national ou international	<ul style="list-style-type: none"> - Consultant identifié 	<ul style="list-style-type: none"> - Assistance technique en appui à la mise en œuvre du Projet : mapping, sécurité routières, manuel, PPSD, - Assistance informatique
Individuel Ouverte nationale	<ul style="list-style-type: none"> - Consultant permanent travaillant au sein du Projet (Personnel de l'UGP) 	<ul style="list-style-type: none"> - Assistance technique en appui à la mise en œuvre du Projet
Individuel restreinte internationale	<ul style="list-style-type: none"> - Existence de base de données - Ne nécessite pas de travail d'équipe 	<ul style="list-style-type: none"> - Assistance technique en appui à la mise en œuvre du Projet
Individuel restreinte nationale	<ul style="list-style-type: none"> - Existence de Consultants qualifiés et base de données - Montant faible - Prestations classiques - Prestations assez pointues - Ne nécessite pas de travail d'équipe - Montant faible 	<ul style="list-style-type: none"> - Assistance technique en appui à la mise en œuvre du Projet - Assistance informatique - Formation et renforcement de capacité
NU	<ul style="list-style-type: none"> - Risque moindre voire quasi inexistant 	<ul style="list-style-type: none"> - Equipements mobiliers (véhicules)
SD nationale/Internationale	<ul style="list-style-type: none"> - Centre de Formation en Infrastructures routières identifié : ININFRA - Institut National de l'Infrastructure 	<ul style="list-style-type: none"> - Formation et renforcement de capacité
	<ul style="list-style-type: none"> - Représentant unique du logiciel à Madagascar 	<ul style="list-style-type: none"> - Assistance technique en appui à la mise en œuvre du Projet
	<ul style="list-style-type: none"> - Expériences passées avec les institutions de microfinance avec des projets similaires (exemple : PACT) - Eviter les microfinances de mauvaise réputation (garantir la sécurité des fonds d'indemnisation) 	<ul style="list-style-type: none"> - Appui aux maîtrises d'œuvre institutionnelle et Sociale
SFQC Ouverte Internationale	<ul style="list-style-type: none"> - Nécessite une concurrence ouverte à l'internationale - Existence de Consultants qualifiés dans des domaines de natures similaires - Marché attractif pour les Consultants à l'étranger - Existence ou plusieurs Consultants qualifiés - Montant attractif pour les Consultants à l'étranger 	<ul style="list-style-type: none"> - Contrôle et supervision des travaux routiers - Assistance technique en appui à la mise en œuvre du Projet - Etudes, Contrôle et surveillance des Travaux BTP - Etudes d'impact environnemental et social / M.O.I.S. / Communication / Audit / Mise en œuvre VBG
SFQC Ouverte nationale	<ul style="list-style-type: none"> - Plusieurs firmes qualifiées au niveau national - Prestations assez spécifiques - Nécessite une concurrence ouverte au niveau national - Montant pouvant ne pas être attractif pour les firmes à l'international 	<ul style="list-style-type: none"> - Etudes d'impact environnemental et social / M.O.I.S. / Communication / Audit / Mise en œuvre VBG
SMC restreinte nationale	<ul style="list-style-type: none"> - Cabinets identifiés et présélectionnés 	<ul style="list-style-type: none"> - Audit externes
SQC ouverte nationale	<ul style="list-style-type: none"> - Montant faible - Prestations classiques - Nécessite une concurrence ouverte - Plusieurs firmes qualifiées - Prestations assez spécifiques 	<ul style="list-style-type: none"> - Etudes, Contrôle et surveillance des Travaux BTP - Etudes d'impact environnemental et social / M.O.I.S. / Communication / Audit / Mise en œuvre VBG

STRATEGIE PREFERENTIELLE PRECONISEE	JUSTIFICATIONS	TYPE DE MARCHE
	<ul style="list-style-type: none"> - Peut également être confié à des Cabinets en gestion, Universités ou Instituts spécialisés pour certains types de prestation 	<ul style="list-style-type: none"> - Assistance technique en appui à la mise en œuvre du Projet
<p>CI Ouverte / restreinte internationale</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Nécessite une concurrence ouverte à l'international - Nombre de Consultants nationaux insuffisant - Ne nécessite pas de travail d'équipe - Montant attractif pour les Consultants individuels à l'international 	<ul style="list-style-type: none"> - Etudes d'impact environnemental et social / M.O.I.S. / Communication / Audit / Mise en œuvre VBG - Assistance technique en appui à la mise en œuvre du Projet

1. Plan de passation de marchés simplifié

Consultants

Code marché	Sous-Composante	Description	Méthode de sélection	Montant estimatif en USD '000	Revue à priori ou à posteriori	Prép & Soumission TDR / Spéc Tec	Signature Contrat	EAS / HS (*)
7C	12	Mise en oeuvre du plan d'action de réinstallation des travaux de bitumage de la RN10, RN31 et routes tertiaires - "Mission de maîtrise d'oeuvre sociale"	SFQC	3 301,0	a priori	1-juin-22	22-nov.-22	
8C	11	Elaboration DAO, Contrôle et Surveillance des Travaux de réhabilitations de la RN10 et station de pesage	SFQC	1 500,0	a priori	1-juin-22	22-nov.-22	
12C	11	Sécurisation des emprises du projet des travaux de la RN10 et station de pesage	SFQC	1 122,2	a priori	1-mai-22	22-oct.-22	
13C	11	Contrôle et supervision mécanisée de l'état et la performance de la route	SFQC	1 000,0	a priori	1-juil.-22	22-déc.-22	
15C	11	Elaboration DAO, Contrôle et Surveillance des Travaux de réhabilitations de la RN31 et station de pesage	SFQC	807,7	a priori	1-juin-22	22-nov.-22	
16C	11	Sécurisation des emprises du projet des travaux de la RN31 et station de pesage	SFQC	604,2	a priori	1-mai-22	22-oct.-22	
18C	11	EIES, y compris PGES et PAR des routes de dessertes reliées à la RN10 - Maîtrise d'Œuvre Institutionnelle et Sociale (MOIS) de la RN10	SFQC	500,0	a posteriori	1-avr.-22	21-août-22	
27C	11	EIES, y compris PGES et PAR des routes de dessertes reliées à la RN31, Maîtrise d'Œuvre Institutionnelle et Sociale (MOIS) des routes de dessertes reliées à la RN31	SFQC	180,8	a posteriori	1-mai-22	23-sept.-22	
31C	11	Analyse et audit de la sécurité routière RN10	CI	120,0	a posteriori	1-avr.-22	18-mai-22	
38C	11	Analyse et Audit de la sécurité routière RN31	CI	64,6	a posteriori	1-mai-22	17-juin-22	
14C	22	Etudes APS, APD, DAO, Contrôle et surveillance des entretiens routiers de type HIMO Mécanisé sur la RN10	SFQC	900,0	a priori	1-juin-22	22-nov.-22	
17C	22	Elaboration DAO, Contrôle et Surveillance pour superviser et mesurer l'état et la performance (MEROR) sur route non-revêtue pour la RN31	SFQC	600,0	a posteriori	1-juin-22	24-oct.-22	
19C	22	Formation du personnel du MTP et AR	SD	400,0	a posteriori	15-janv.-23	17-mars-23	
20C	21	Etudes, Contrôle et surveillance Travaux d'amélioration d'environ 250 km de routes provinciales, communales et non classées dans la région de la RN31	SFQC	400,0	a posteriori	15-mai-23	7-oct.-23	
21C	21	Etudes, Contrôle et surveillance Travaux d'amélioration d'environ 250 km de routes provinciales, communales et non classées dans la région de la RN10	SFQC	400,0	a posteriori	15-mai-23	7-oct.-23	
22C	23	Etudes et évaluation des besoins de base pour l'amélioration des infrastructures rurales dans les zones du Projet	SQC	300,0	a posteriori	1-juin-23	16-oct.-23	

Code marché	Sous-Composante	Description	Méthode de sélection	Montant estimatif en USD '000	Revue à priori ou à posteriori	Prép & Soumission TDR / Spéc Tec	Signature Contrat	EAS / HS (*)
23C	23	Etudes, identification et analyse des obstacles à la participation des femmes aux travaux routiers dans les zones du Projet	SQC	300,0	a posteriori	1-juin-23	16-oct.-23	
24C	23	Etudes d'identification des travaux, équipements et mise en place de kiosques d'information dans les zones du Projet	SQC	300,0	a posteriori	1-juin-23	16-oct.-23	
28C	21	EIES, y compris PGES et PAR des travaux (piste) d'amélioration d'environ 250 km de routes provinciales, communales et non classées dans les régions de la RN12A	SQC	150,0	a posteriori	6-nov.-23	22-mars-24	
29C	21	EIES, y compris PGES et PAR des travaux d'amélioration d'environ 250 km de routes provinciales, communales et non classées dans la région de la RN44	SQC	150,0	a posteriori	6-nov.-23	22-mars-24	
30C	21	Etudes, Contrôle et surveillance des travaux de construction de Kiosques d'informations numériques le long des RN10 et RN31	SQC	150,0	a posteriori	15-mai-23	29-sept.-23	
33C	21	Etudes et analyse spatiale (mapping) dans les zones du projet	CI	100,0	a posteriori	15-mars-22	1-mai-22	
14C	0	Formation du personnel du MTP et AR	CI	400,0	a posteriori	1-avr.-22	18-mai-22	
20C	32	Renforcement des capacités institutionnelles, réglementaires et de planification du MTP et de la MTTM et l'AR et le FR	CI	200,0	a posteriori	1-juin-22	18-juil.-22	
22C	33	Missions de suivi environnemental, social et VBG	SQC	120,0	a posteriori	1-mai-22	15-sept.-22	
23C	33	Audit du Projet	SMC	100,0	a posteriori	1-oct.-22	31-janv.-23	
24C	32	Assistance technique sous forme de conseil en gestion de projet - Renforcement de capacité de l'UCP	SQC	100,0	a posteriori	1-juin-22	16-oct.-22	
25C	11	Renforcement des capacités pour tester et adopter de nouveaux régimes d'entretien (micro-entreprises, contrats basés sur la performance) pour une meilleure planification et gestion des infrastructures routières	SD	65,0	a posteriori	1-oct.-22	1-déc.-22	
26C	32	Recrutement du Comité de prévention et de règlement des différends pour les travaux du Projet (CPRD)	CI	50,0	a posteriori	1-juin-23	18-juil.-23	
28C	33	Achat et mise à jour du logiciel de gestion financière : Tom2Pro	SD	50,0	a posteriori	1-août-22	26-sept.-22	
29C	33	Elaboration/mise à jour Manuel Opérationnel du Projet	CI	30,0	a posteriori	1-juil.-22	17-août-22	
30C	31	Amélioration de la sécurité routière	CI	25,0	a posteriori	1-juil.-22	17-août-22	
31C	33	Assistance informatique : configuration des matériels informatiques de l'UCP, assistance en cas de pannes, entretiens	CI	10,0	a posteriori	1-avr.-22	18-mai-22	
32C	33	Appui à la mise à jour du PPSD du Projet MPA	CI	5,0	a posteriori	1-juil.-22	17-août-22	

Fournitures

Code marché	Sous-Composante	Description	Méthode de sélection	Montant estimatif en USD '000	Revue à priori ou à posteriori	Prép & Soumission TDR / Spéc Tec	Signature Contrat	EAS / HS (*)
25F	33	Matériels de transport	NU	200,0	a posteriori	15-avr.-22	15-mai-22	
34F	33	Matériels informatiques et bureautiques	DC	100,0	a posteriori	15-avr.-22	4-juil.-22	
41F	33	Mobiliers de bureau	DC	50,0	a posteriori	15-avr.-22	4-juil.-22	

Services autres que services de consultants

Code marché	Sous-Composante	Description	Méthode de sélection	Montant estimatif en USD '000	Revue à priori ou à posteriori	Prép & Soumission TDR / Spéc Tec	Signature Contrat	EAS / HS (*)
39S	13	Recrutement des Agences d'Exécution PAR chargés des paiements des indemnités	SD	52,0	a posteriori	3-nov.-22	13-nov.-22	

Travaux

Code marché	Sous-Composante	Description	Méthode de sélection	Montant estimatif en USD '000	Revue à priori ou à posteriori	Prép & Soumission TDR / Spéc Tec	Signature Contrat	EAS / HS (*)
1T	11	Travaux de bitumage de la RN10	AOI	246 024,6	à priori	22-déc.-22	8-avr.-23	
2T	11	Travaux de bitumage de la RN31	AOI	86 152,4	à priori	22-déc.-22	8-avr.-23	
3T	12	Travaux de réhabilitation de type HIMO Mécanisé des routes de dessertes reliées à la RN10	AOI	18 500,0	à priori	30-juin-23	15-oct.-23	
9T	11	Mise en place de station de pesage sur la RN10	AON	1 447,0	à posteriori	8-avr.-23	2-juil.-23	
10T	11	Mise en place de station de pesage sur la RN31	AON	1 447,0	à posteriori	8-avr.-23	2-juil.-23	
4T	22	Travaux de réhabilitation (MEROR) basés sur la performance en 3 lots pour la RN31	AOI	18 000,0	à priori	10-janv.-00	26-avr.-00	
5T	21	Travaux d'amélioration d'environ 250 km de routes provinciales, communales et non classées dans les régions de la RN10	AOI	9 000,0	à posteriori	1-août-23	25-oct.-23	
6T	21	Travaux d'amélioration d'environ 250 km de routes provinciales, communales et non classées dans la région de la RN31	AOI	9 000,0	à posteriori	1-août-23	25-oct.-23	
11T	21	Travaux de construction de kiosques d'informations numériques le long des RN31 et RN10	AON	1 400,0	à posteriori	1-août-23	25-oct.-23	

(*) : le risque EAS / HS pour les travaux est défini par la Banque Mondiale. La revue pourrait changer en conséquence et passée "à priori".

Seuil de revue à priori

	Méthode de Passation de marchés	Seuil de revue à priori	Commentaires
Fouritures, Système d'information, et Services autres que les services de consultant			
1.	AOI	>4.000.000\$	M>500.000
2.	AON	Néant	M<500.000
3.	DC	Néant	M<100.000
4.	UNOPS	>4.000.000	
Travaux			
4.	AOI	>15,000,000	M>3,000,000
5.	AON	Néant	M<3,000,000
6.	DC	Néant	M<200,000
7.	Entente directe	Même que AOI	

	Méthode de sélection	Seuil de revue à priori	Commentaires
1.	Toute méthode confondue pour une firme	>2.000,000	
2.	Entente directe pour une firme	>2.000,000	
3.	Consultation individuelle	>400,000	
4.	Entente directe pour un CI	>400,000	

AOI = Appel d'Offres International ; **AON** = Appel d'Offres National Ouvert ; **DC** = Demande de Cotation ; **SFQC** = Sélection Fondée sur la Qualité et le Coût ; **SFQ** = Sélection Fondée sur la Qualité ; **SQC** = Sélection Fondée sur les Qualifications des Consultants ; **SCBD** = Sélection dans le Cadre d'un Budget Déterminé ; **SMC** = Sélection au Moindre Coût ; **SED** = Sélection par Entente Directe ; **CI** = Consultants Individuels

PROCUREMENT PLAN Madagascar : Connecting Madagascar for Inclusive Growth

General Information
Country: Madagascar **Bank's Approval Date of the Original Procurement Plan:** 2024-06-05
Revised Plan Date(s): (comma delineated, leave blank) 2024-07-31
Project ID: P173711 **GNP Date:** 2023-11-21
Project Name: Connecting Madagascar for Inclusive Growth
Loan / Credit No: IDA / 70600
Executing Agency: CERC PCMCI

Activity Reference No. / Description	Loan / Credit No.	Component	Review Type	Method	Market Approach	Procurement Process	Prequalification (Y/N)	High SEA/SH Risk	Procurement Document Type	Estimated Amount (US\$)	Actual Amount (US\$)	Process Status	Draft Pre-qualification Documents		Prequalification Evaluation Report		Draft Bidding Document / Justification		Specific Procurement Notice / Invitation		Bidding Documents Issued		Proposal Submission / Opening / Minutes		Bid Evaluation Report and Recommendation for Award		Signed Contract		Contract Completion	
													Planned	Actual	Planned	Actual	Planned	Actual	Planned	Actual	Planned	Actual	Planned	Actual	Planned	Actual	Planned	Actual		Planned
003-W-PCMCI-CERC-2024 / Travaux d'urgence sur la zone Sofia (RNP6 section 02)	IDA / 70600	Improving Condition and Resilience of Primary Roads	A priori	Passation de marché de gré à gré	Direct - National				Demande de cotations - DTPM Petits travaux (urgence) - Sans compétition	21,000,000.00	0.00	En cours d'examen					2024-06-19	2024-06-24	2024-06-24									2024-08-13		2027-01-05
004-W-PCMCI-CERC-2024 / Travaux d'urgence après passage des cyclones sur les routes nationales RNP 4 Section 01 et RNP 6 Section 02	IDA / 70600	Improving Condition and Resilience of Primary Roads	A priori	Passation de marché de gré à gré	Direct - National				Demande de cotations - DTPM Petits travaux (urgence) - Sans compétition	24,000,000.00	0.00	Annulé					2024-06-19	2024-06-28	2024-06-24									2024-08-13		2027-01-05
005-W-PCMCI-CERC-2024 / Travaux d'urgence pour la remise en état du Port de Mahajanga après passage du Cyclone Avato	IDA / 70600	Improving Condition and Resilience of Primary Roads	A posteriori	Appel d'offres	Limited - National	Single Stage - One Envelope			Edital de Licitación - Obras Directo Civil Francés (Francés) SPD	8,850,000.00	0.00	En cours d'exécution					2024-06-19	2024-06-25	2024-06-24				2024-07-09		2024-07-19		2024-08-14		2026-12-07	

Activity Reference No. / Description	Loan / Credit No.	Component	Review Type	Method	Market Approach	Procurement Process	Prequalification (Y/N)	Estimated Amount (US\$)	Actual Amount (US\$)	Process Status	Draft Pre-qualification Documents		Prequalification Evaluation Report		Draft Bidding Document / Justification		Specific Procurement Notice / Invitation		Bidding Documents Issued		Proposal Submission / Opening / Minutes		Bid Evaluation Report and Recommendation for Award		Signed Contract		Contract Completion
											Planned	Actual	Planned	Actual	Planned	Actual	Planned	Actual	Planned	Actual	Planned	Actual	Planned	Actual	Planned	Actual	

Activity Reference No. / Description	Loan / Credit No.	Component	Review Type	Method	Market Approach	Procurement Process	Prequalification (Y/N)	Estimated Amount (US\$)	Actual Amount (US\$)	Process Status	Draft Pre-qualification Documents		Prequalification Evaluation Report		Draft Bidding Document / Justification		Specific Procurement Notice / Invitation		Bidding Documents Issued		Proposal Submission / Opening / Minutes		Bid Evaluation Report and Recommendation for Award		Signed Contract		Contract Completion
											Planned	Actual	Planned	Actual	Planned	Actual	Planned	Actual	Planned	Actual	Planned	Actual	Planned	Actual	Planned	Actual	

Activity Reference No. / Description	Loan / Credit No.	Component	Review Type	Method	Market Approach	Contract Type	Estimated Amount (US\$)	Actual Amount (US\$)	Process Status	Terms of Reference		Expression of Interest Notice		Short List and Draft Request for Proposals		Request for Proposals Issued		Opening of Technical Proposals / Minutes		Evaluation of Technical Proposal		Combined Evaluation Report and Draft Negotiated Contract		Signed Contract		Contract Completion
										Planned	Actual	Planned	Actual	Planned	Actual	Planned	Actual	Planned	Actual	Planned	Actual	Planned	Actual	Planned	Actual	

Activity Reference No. / Description	Loan / Credit No.	Component	Review Type	Method	Market Approach	Contract Type	Estimated Amount (US\$)	Actual Amount (US\$)	Process Status	Terms of Reference		Invitation to Identify/Selected Consultant		Draft Negotiated Contract		Signed Contract		Contract Completion	
										Planned	Actual	Planned	Actual	Planned	Actual	Planned	Actual		
001-C-PCMCI-CERC-2024 / Assistance au Maître de l'Ouvrage pour les missions de contrôle et surveillance des travaux d'urgence sur Betsiboka, Beery et Sofia (RNP4 et RNP6) avc	IDA / 70600	Improving Condition and Resilience of Primary Roads	A priori	Sélection de consultants par entente directe	Direct - National		3,000,000.00	0.00	En cours d'examen	2024-06-19		2024-06-29					2024-08-14		2027-01-06
002-C-PCMCI-CERC-2024 / Assistance au Maître de l'Ouvrage pour les missions de contrôle et surveillance des travaux d'urgence sur le Port de Mahajanga	IDA / 70600	Improving Condition and Resilience of Primary Roads	A priori	Sélection de consultants par entente directe	Direct - National		1,150,000.00	0.00	En cours d'examen	2024-06-19		2024-06-29					2024-08-14		2026-12-07
006-CI-PCMCI-CERC-2024 / Recrutement Comptable	IDA / 70600	Improving Condition and Resilience of Primary Roads	A posteriori	Sélection de consultants par entente directe	Direct - National		16,500.00	0.00	En attente d'exécution	2024-07-10		2024-07-12					2024-07-20		2025-09-30
007-CI-PCMCI-CERC-2024 / Recrutement Responsable Passation de Marchés	IDA / 70600	Improving Condition and Resilience of Primary Roads	A posteriori	Sélection de consultants par entente directe	Direct - National		25,000.00	0.00	En attente d'exécution	2024-07-10		2024-07-12					2024-07-20		2025-09-30
008-CI-PCMCI-CERC-2024 / Recrutement Spécialiste en Gestion de Risques Sociaux	IDA / 70600	Improving Condition and Resilience of Primary Roads	A posteriori	Sélection de consultants par entente directe	Direct - National		21,000.00	0.00	En attente d'exécution	2024-07-10		2024-07-12					2024-07-20		2025-09-30
009-CI-PCMCI-CERC-2024 / Recrutement Spécialiste en Gestion de Risques Environnementaux	IDA / 70600	Improving Condition and Resilience of Primary Roads	A posteriori	Sélection de consultants par entente directe	Direct - National		21,000.00	0.00	En attente d'exécution	2024-07-10		2024-07-12					2024-07-20		2025-09-30