

Fiche action pour l'Algérie

1. IDENTIFICATION

Intitulé/Numéro	Programme d'Appui à la Protection et valorisation du patrimoine culturel en Algérie		
Coût total	Contribution de l'UE : 21.5 millions d'EUR Cofinancement parallèle, Algérie, 2.5 millions d'EUR		
Méthode d'assistance Mode de gestion	Approche projet / Gestion partiellement décentralisée		
Code CAD	16061	Secteur	Culture et recreation

2. MOTIF

2.1. Contexte sectoriel

Le secteur de la culture et du patrimoine en particulier a vu sa prise en compte renforcée dans les politiques de l'Etat algérien depuis la fin des années 90 et formulé sous la forme d'un Schéma Directeur Sectoriel de la Culture (SDS) approuvé en 2007 puis intégré au Schéma National (SNAT 2010) et aux Schémas Régionaux de l'Aménagement du Territoire (SRAT). Ceci s'est traduit par :

- Un important travail législatif depuis 1998 créant le cadre légal permettant le passage d'une gestion centralisée vers une logique de déconcentration du secteur.
- La dotation de Directions de la Culture aux 48 wilayas (DCW) ; la restructuration de plusieurs Agences, Office de gestion des biens culturels et centres de recherche dans le secteur, et fin 2010, la création de l'Agence Nationale des Secteurs Sauvegardés (ANSS).

L'élaboration d'instruments de gestion appropriés tels que: le Plan Permanent de Sauvegarde et de Mise en Valeur (PPSMV) pour les ensembles habités ; le Plan de Protection et de Mise en Valeur des Sites Archéologiques et de leur Zone de Protection (PPMVSA); la création du Fonds National du Patrimoine (FNP) en 2006 et la mise en place du Centre de catalogage (2012/13) regroupant l'ensemble des données de l'inventaire.

- La mise en place de moyens budgétaires spécifiques. Ceux-ci restent néanmoins modestes, le budget du Ministère de la Culture représentant environ 0,8% du budget national en 2010.

Les enjeux actuels : L'Algérie doit aujourd'hui inventorier, cataloguer, classer puis gérer et valoriser des patrimoines immobiliers, mobiliers et immatériels considérables en nombre et en typologie et ce, sur un vaste territoire.

La refondation du secteur ne s'est pas encore traduite par la montée en puissance des acteurs et institutions mises en place depuis la loi de 1998. En l'état actuel, les missions du Ministère de la Culture et la réalisation du Schéma Directeur national ne

peuvent être implémentées efficacement faute de ressources humaines en nombre et en qualifications suffisantes, de moyens, ainsi que précision des missions et des interactions entre tous les acteurs. Dépassant la question des moyens et des postes budgétaires, cette question de la pratique de l'intersectorialité est aujourd'hui première en Algérie pour toute action visant à l'efficacité accrue des politiques publiques et s'inscrit dans les priorités du Schéma Directeur national. Par delà les acteurs institutionnels centraux du secteur de la culture et du patrimoine culturel, nombre des intervenants publics et privés qui y sont traditionnellement associés témoignent d'un retard en termes de structuration et de compétences techniques à même de leur permettre d'abonder pleinement à l'effort engagé par l'Algérie en la matière.

Nombre de métiers du patrimoine (muséographie, gestion et valorisation des sites, restaurateurs, expertise, médiation culturelle etc.), ne disposent pas de formations intermédiaires ou de spécialisations de niveau international.

Le secteur privé en matière de patrimoine est embryonnaire avec un manque de qualifications et de savoirs spécifiques. Il représente un important gisement d'emplois et de qualifications professionnelles. Les métiers de la maîtrise d'œuvre (architectes, Bureau d'étude technique) ne peuvent se déployer efficacement faute d'une maîtrise d'ouvrage avertie et de la régularité des marchés.

La société civile et le milieu associatif en particulier sont appelés à jouer un rôle premier dans toute politique de protection et de valorisation du patrimoine culturel au niveau national. La loi de 1991 sur le statut des associations a permis un essor des associations et le Ministère de la culture a intégré ces partenaires dans sa stratégie. Ce secteur manque néanmoins de structuration et de professionnalisation afin de passer d'un rôle de critique à un rôle de partenaire opérationnel en termes de mobilisation, ou de valorisation par exemple.

A un niveau régional le patrimoine culturel a souvent été associé comme une ressource au service de l'économie du tourisme mais l'Etat actuellement mets l'accent sur la valorisation des sites plutôt comme lieux culturels.

Fort de ces constats, l'intervention de l'UE vise à accompagner la structuration intersectorielle des actions du Ministère de la culture au niveau local, d'engager une coopération au niveau central et local en matière de formation spécialisée, de participer à la mise en place de filières professionnelles pérennes, de soutenir la connaissance technique et scientifique du patrimoine (inventaire) et de renforcer la professionnalisation du secteur associatif. Le projet vise enfin à développer les débouchés professionnels aux jeunes sans qualifications dans le secteur du patrimoine.

2.2. Enseignements tirés

Les enseignements s'appuieront sur les recommandations des programmes régionaux de l'UE à composantes patrimoniales dont en particulier:

Euromed Héritage (EH) 2 et la « **stratégie du patrimoine méditerranéen** » de EH 3. Les recommandations soulignent le besoin de renforcement institutionnel et en formation des cadres; l'équilibre entre recherche et actions dans les projets et la prise en compte du patrimoine immatériel et des musées.

Le programme bilatéral d'Appui aux associations algériennes de développement "ONG 2" (2006/2010): l'évaluation finale souligne la nécessité d'un Comité intersectoriel de Pilotage actif, la limitation à 10% du cofinancement, l'association des autorités locales aux projets, le besoin d'une structure de suivi des projets, de formation des ONG et de pérennisation des actions.

2.3. Actions complémentaires

Actions UE en cours :

Euromed Héritage IV: Il compte 12 projets dont 5 sont menés avec des partenaires algériens (institutionnels et associatifs).

Programme régional de coopération entre collectivités locales CIUDAD: Opérationnel depuis janvier 2010 ce programme régional compte quelques partenariats sur le patrimoine dans la zone du Voisinage. Des actions transversales en matière de patrimoine sont prévues et pourraient être capitalisées.

Programme d'Appui à la mise en œuvre de l'Accord d'Association "P 3A": Le Programme a inscrit une action vers le secteur de l'artisanat en Algérie. Les procédures TAIEX mises en place dans le cadre de la Politique européenne de Voisinage pourraient être mobilisées, de même que des jumelages dans le Programme P3AII, qui vient d'être signé.

Actions Etats Membres en cours :

- La coopération italienne a été active dans la formation des architectes du patrimoine et accompagne la préfiguration du Centre de Catalogage du patrimoine et de l'Ecole de Restauration et Centre National de Restauration des Biens Culturels.
- La coopération française dans le secteur se concentre sur la formation universitaire. De très nombreuses initiatives se développent (formations, bourses, stages etc.) en matière de muséographie, musique, arts plastiques via la coopération décentralisée.
- La coopération espagnole en matière de réhabilitation du patrimoine bâti s'investit via des chantiers-écoles depuis 2005, le soutien aux petites entreprises et à l'adresse des jeunes chômeurs, actions menées avec le secteur associatif et les autorités locales et soutenue pour 2011/2013 également. Elle a appuyé en outre le Ministère de la Culture pour établir la première spécialisation technique en restauration et conservation ; elle travaille dans la gestion urbaine de centres historiques, dans la sensibilisation et la participation, la formation de gestedeurs culturels, le développement de l'artisanat et l'appui à la gestion du patrimoine à travers le Fonds Africain pour le Patrimoine Mondial.
- La coopération allemande est intervenue sur les questions de muséographie et de restaurations mobilières à Cherchell en particulier.

Bailleurs multilatéraux

- Le Programme des Nations Unies pour le Développement développe pour le compte du Fonds pour l'Environnement Mondial un programme dans les deux

parcs culturels du Sud algérien et a participé au renforcement en personnel des Offices. Il a mené le Projet de Développement local intégré « Route des Ksar » patrimoine « rural ».

- Intervenant depuis l'Indépendance, l'Unesco a joué un rôle fondamental pour la question patrimoniale auprès des autorités de l'Etat Coordination des bailleurs de fonds

La coordination des actions entre Etats Membres est assurée par la Délégation de l'Union européenne. Notons que les discussions entre l'Algérie, non signataire de la Déclaration de Paris et de Accra, et les bailleurs évoluent et se renforcent à l'occasion de tels projets bilatéraux.

3. DESCRIPTION

3.1. Objectifs

L'objectif général du projet est d'accompagner la prise en compte du patrimoine culturel comme outil de développement économique et humain de l'Algérie dans la stratégie sectorielle, et de contribuer de manière significative aux actions prioritaires de son identification et de sa connaissance (inventaire), de sa protection (outils de protection) et de sa mise en valeur (outils de gestion et projets pilotes) par un soutien en outils méthodologiques, en équipements et en formations, au niveau central et local dans une logique intersectorielle suivant les orientations stratégiques du Ministère de la culture et de l'Etat.

Objectif 1 : Renforcer la méthodologie de l'inventaire, socle de toute politique patrimoniale.

L'inventaire est l'outil premier de connaissance, de planification et de gestion de tout patrimoine, il couvre les domaines du patrimoine immobilier classé et non classé, le patrimoine mobilier et le patrimoine immatériel. Actuellement, environ 10% des biens mobiliers et immobiliers sont aujourd'hui inventoriés et à même d'enrichir la base de données du Centre de Catalogage, et de permettre à terme la gestion des patrimoines de l'Algérie et leur complète protection. L'objectif est de contribuer à développer les outils d'inventaire, qui doivent servir de base à la gestion du patrimoine inventorié et au-delà à permettre la planification de toute action pour son entretien.

Objectif 2 : Renforcer les capacités et formation des acteurs.

Les compétences répondant aux besoins du secteur sont à renforcer par la mise en place de formations continues des personnels au niveau central et local; pour les professionnels de la maîtrise d'œuvre (Bureaux d'études techniques, architectes) ainsi que pour les métiers du patrimoine (conservation mobilière, Muséographie, etc.). Les filières de spécialisations des formations initiales pour les métiers de la construction sont à développer ainsi que l'apprentissage (chantiers écoles) et les actions de formation au bénéfice des associations.

Objectif 3 : Pratiquer l'intersectorialité par l'exécution de projets pilotes exemplaires

L'exécution de trois projets intégrés pilotes de démonstration (restauration physique, revitalisation archéologique, centre d'interprétation, aménagements) sur des sites remarquables classés (site archéologique, centre ancien urbain ou rural, monument...) et menée à partir des plans de développement existants (éventuellement complétés par le projet) a pour objectif de pratiquer opérationnellement l'intersectorialité en partenariat avec la société civile (chantiers écoles).

Objectif 4 : Valorisation et pérennisation

L'appropriation du patrimoine culturel national en dehors des cercles professionnels et administratifs par la société civile est une des conditions de sa pérennisation. Ceci passe par des actions de valorisation (expositions, séminaires, programmes audio visuels, publications), de sensibilisation aux questions du patrimoine, la mise place d'un débat public sur ces questions, et la diffusion des connaissances en général.

3.2. Résultats escomptés et principales activités

Résultats 1 : (indicatif) L'inventaire du patrimoine est engagé scientifiquement et enrichit la base de données du Centre de Catalogage. Les outils d'inventaire des différentes catégories des biens culturels sont développés et utilisés. Les personnels des 48 Direction de la culture (DCW), des Musées et du Centre national de Recherches Préhistoriques sont formés, les personnels des 12 DCW pilotes sont renforcés et équipés et sont activement engagés dans les opérations d'inventoriage. Des expertises techniques et scientifiques contribuent à la connaissance scientifique des patrimoines.

Résultats 2 : (indicatif) L'offre de formation de niveau Technicien Supérieur et techniciens (formation de formateurs et curricula) est développée avec le Ministère de la formation professionnelle (MFP). Les métiers de la Maîtrise d'œuvre sont formés et à même de s'engager dans la filière patrimoine. Les personnels des musées sont formés en matière de conservation, d'animation des collections et de gestion. La prise en compte du patrimoine audiovisuel est engagée, les personnels en charge de la conservation et restauration formés et équipés. Les sous-directions concernées du Ministère de la Culture bénéficient de séminaires de formation. Des chantiers écoles (apprentissage) sont menés sur les trois sites pilotes. Les Directions locales du MFP et de l'Agence nationale pour l'Emploi (ANEM) sont impliquées. Le rôle et les compétences des associations sont renforcés par les sessions de formation, le financement de projets et l'accompagnement dans la réalisation de leurs projets.

Résultats 3 : (indicatif) Une approche intégrant tous les acteurs et secteurs concernés par le patrimoine est initiée, ceux-ci sont impliqués dans la connaissance, protection, gestion et la valorisation du patrimoine. Les procédures et outils de gestion sectoriels en matière de patrimoine, d'urbanisme, de protection et de mise en valeur des sites et secteurs sauvegardés sont intégrés opérationnellement par les autorités locales avec la participation active des professionnels et de la société civile. Trois opérations pilotes de restauration sont menées et achevées par le Projet. Le secteur associatif est renforcé et collabore avec les DCW. Les jeunes sont impliqués dans les actions de valorisation du patrimoine.

Résultat 4 : (indicatif) Le débat sur le rôle du patrimoine culturel dans le développement socio-économique et culturel est diffusé au sein de la société

algérienne. Les média acquièrent une compétence spécifique au domaine. Des séminaires de réflexion impliquant la société civile, des publications, des expositions, des projections, des publications sont réalisées.

3.3. Risques et hypothèses

Risque 1 : Nombre d'institutions ne se sont pas totalement développées ou ont des missions transitoires et sont donc sujettes à une réévaluation régulière. Le Projet offre une flexibilité en développant des problématiques d'intervention qui pourront le cas échéant s'adapter

Risque 2 : Les difficultés de mise en œuvre de l'intersectorialité ont été évaluées comme une source principale du manque d'efficacité des projets. Le Projet s'attache à réduire ce risque en associant toutes les autorités compétentes dès la formulation, au niveau central et local et par la mise en place d'un comité de pilotage du projet et des comités locaux pour les pilotes.

Risque 3 : La nouveauté pour le Ministère de la Culture de la coopération avec l'UE. Les mécanismes proposés pour l'exécution des actions visent par la bonne intégration des acteurs centraux et locaux comme de la société civile dans la gestion du projet.

Risque 4 : Une capacité d'absorption limitée : cette question est première en particulier pour les actions pilotes (travaux). A cet effet les volumes de travaux projetés (temps de travaux) sont limités et concerneront des sites disposant déjà de plans de développement et d'études

Hypothèse 1 : Le soutien au Ministère de la Culture en général et à la protection du patrimoine culturel en particulier est constante depuis la loi de 98. Les orientations budgétaires ne laissent pas prévoir de réduction des budgets ou de soutien politique au secteur dans les années à venir.

Hypothèse 2 : La question du patrimoine culturel ne relève pas ou plus de considérations économiques ou idéologiques en Algérie. Des alternances politiques ne modifieraient pas cette conception.

3.4. Questions transversales

Le projet est en ligne avec les domaines applicables du «Consensus Européen sur le développement de 2005» partie 1 pour l'égalité des sexes et l'autonomisation des femmes et l'environnement durable. Une Évaluation des Impacts Environnementaux (EIE) sera menée pour les projets pilotes et l'ensemble des activités assurera une égalité de recrutement en matière de genre. L'implication des associations participe à la promotion de la participation de la société civile et à l'appropriation des résultats. Le renforcement des capacités des administrations locales participe au développement de la bonne gouvernance. Les formations et les chantiers écoles participent au développement humain en faveur des populations en situation de chômage, en particulier les jeunes, favorisant la cohésion sociale et l'emploi.

3.5. Parties prenantes

- Le Ministère de la Culture; le Ministère de l'Intérieur au niveau local ; le Ministère de la Formation Professionnelle; L'Agence Nationale de l'Emploi et les organisations professionnelles pertinents.

Groupes cibles :

- Les personnels du Ministère de la Culture, des musées, des DCW et d'autres structures ; les services déconcentrés ; le mouvement associatif, les acteurs privés et les entreprises, les journalistes, le grand public et le public averti au travers des expositions, publications et valorisations.

4. QUESTIONS DE MISE EN ŒUVRE

4.1. Mode de gestion

Gestion partiellement décentralisée via la signature d'une convention de financement avec l'Algérie (Ministère de la Culture et Ministère des Affaires Etrangères. Les contrats d'assistance technique (Unité d'Appui au Projet), d'audits et d'évaluations et les marchés de travaux seront centralisés. La Commission exerce un contrôle ex ante de toutes les procédures de passation de marchés sauf dans les cas où les devis-programmes s'appliquent, pour lesquels la Commission exerce un contrôle ex ante pour les marchés publics de plus 50.000 EUR et peut exercer un contrôle ex post pour ceux ne dépassant pas 50.000 EUR. La Commission exerce un contrôle ex ante de toutes les procédures d'attribution de subventions. Les paiements sont exécutés par la Commission, sauf dans les cas où les devis-programmes s'appliquent, pour lesquels les paiements sont exécutés par le pays bénéficiaire pour les coûts de fonctionnement et les contrats dont le montant ne dépasse pas les plafonds indiqués dans le tableau ci-après:

L'ordonnateur compétent s'assure, par l'utilisation du modèle de convention de financement en gestion décentralisée, que la séparation des fonctions d'ordonnancement et de paiement ou des fonctions équivalentes au sein de l'entité délégataire est effective et permet en conséquence de procéder à la décentralisation des paiements pour les contrats dont le montant ne dépasse pas les plafonds indiqués ci-dessous :

Travaux	Fournitures	Services	Subventions
< 300.000 EUR	< 150.000 EUR	< 200.000 EUR	• 100.000 EUR

Le changement du mode de gestion constitue un changement substantiel à la présente décision sauf dans le cas où la Commission "re-centralise" ou diminue le niveau de tâches préalablement déléguées au pays bénéficiaire.

4.2. Procédures de passation de marchés et d'octroi de subventions et devis programmes

1) Contrats :

Tous les contrats mettant en œuvre l'action doivent être attribués et exécutés conformément aux procédures et aux documents standard établis et publiés par la

Commission pour la mise en œuvre des opérations extérieures, tels qu'en vigueur au moment du lancement de la procédure en cause.

La participation au marché pour l'action décrite par la présente fiche est ouverte à toutes les personnes physiques et morales visées par IEVP. L'ordonnateur compétent peut étendre la participation à d'autres personnes physiques ou morales sous couvert du respect des conditions établies par 21(7) IEVP.

2) Règles spécifiques applicables aux subventions :

Les critères de sélection et d'attribution essentiels pour l'octroi de subventions sont définis dans le «Guide pratique des procédures contractuelles dans le cadre des actions extérieures de la UE». Ces critères sont établis conformément aux principes stipulés au Titre VI "Subventions" du règlement financier applicable au budget général. Toute dérogation à ces principes doit être dûment justifiée:

- Le financement de l'action est intégral (dérogation au principe du cofinancement) : le taux de cofinancement maximal envisageable pour les subventions est de 90%. Un financement intégral ne peut être accordé que dans les cas visés à l'article 253 du règlement de la Commission (CE, Euratom) n°2342/2002 du 23 décembre 2002 établissant les modalités d'exécution du règlement financier applicable au budget général;
- Dérogation au principe de non-rétroactivité : une subvention peut être octroyée pour une action ayant déjà commencé si le candidat peut démontrer la nécessité de démarrer l'action avant l'attribution de la subvention, conformément à l'article 112 du règlement financier applicable au budget général de l'Union européenne.

3) Règles spécifiques applicables aux devis-programmes :

Tous les devis-programmes doivent respecter les procédures et les documents standards définis par la Commission, tels qu'en vigueur au moment de l'approbation des devis-programmes concernés (cf. le Guide Pratique des procédures applicables aux devis-programmes).

La contribution financière de l'UE couvre les frais de fonctionnement courants relatifs à l'exécution des devis-programmes.

4.3. Budget et calendrier indicatifs

Durée opérationnelle prévue : 48 mois.

La ventilation indicative du budget est reprise dans le tableau suivant :

Catégories	Contribution de l'UE	Contribution bénéficiaire (indicative)	Total EUR
1. Services	11.800.000	0	11.800.000
- Assistance technique (UAP)	7.500.000	0	7.500.000
- Formations et autres services	4.300.000	0	4.300.000
2. Fournitures	900.000	0	900.000

3. Travaux	4.500.000	0	4.500.000
4. Subventions	1.600.000	0	1.600.000
5. Fonctionnement (indicatif)	0	2.500.000	2.500.000
6. Communication & visibilité	700.000	0	700.000
7. Evaluation & Audit	500.000	0	500.000
8. Imprévus	1.500.000	0	1.500.000
TOTAL	21.500.000	2.500.000	24.000.000

4.3. Suivi de l'exécution

La gestion et l'exécution du Programme sont confiées à un(e) Directeur national/régisseur et un(e) Comptable, désignés à cet effet par le Ministère de la Culture, en accord avec le Chef de Délégation.

Un Comité de Pilotage, composé du représentant du Ministère de la Culture, d'autres partenaires techniques et financiers, et du représentant de la Délégation de l'UE, valide les plans opérationnels et s'assure de leur bonne exécution à travers l'étude des rapports d'activité, se charge de la coordination stratégique du programme, la mobilisation des moyens, et l'impulsion politique sur l'ensemble des actions. Le Comité se réunit au moins deux fois par an. Le Comité de Pilotage s'appuie sur les indicateurs associés aux résultats.

4.4. Évaluation et audit

Il convient de prévoir deux évaluations du présent programme, une à mi-parcours et l'autre en fin de programme, ainsi que deux missions d'audit, une à mi-parcours et une en fin de programme. La direction de projet sera en charge des rapports de prise d'effet, semestriels et annuels.

4.5. Communication et visibilité

Le programme respectera les dispositions du Manuel de visibilité de l'UE applicables aux actions extérieures, disponible sur le site web de la Commission suivant:

http://ec.europa.eu/europeaid/work/visibility/index_en.htm.

En particulier, les activités suivant seront prévus: séminaires, formations, réunions, publications, émissions, expositions au bénéfice d'un large public pour sa sensibilisation sur différentes problématiques liées au patrimoine. Les projets pilotes de restauration contribuent également à la visibilité du projet.

Fiche action pour l'Algérie

1. IDENTIFICATION

Intitulé/Numéro	Programme d'appui au secteur des Transports II (Transport II)		
Coût total	Contribution 16 millions d'EUR Dont contribution européenne: 13 millions d'EUR et contribution partenaire: 3 millions d'EUR		
Méthode d'assistance/ Mode de gestion	Approche projet – Gestion partiellement décentralisée		
Code CAD	21010	Secteur	Transport

2. MOTIF

Dans un contexte de reprise de l'économie mondiale, l'Algérie continue d'enregistrer une bonne performance économique tirée par les dépenses publiques. Les politiques macroéconomiques prudentes suivies par le passé ont permis à l'Algérie de constituer une position financière confortable avec des niveaux d'endettement très faibles. Les performances macroéconomiques restent relativement solides en 2010. La croissance hors hydrocarbures devrait atteindre plus de 5%, grâce à une bonne performance des secteurs tirés par le programme d'investissements publics (PIP).

Les ressources en hydrocarbures ont généré des réserves de changes importantes pour l'Algérie, qui alimentent des programmes d'investissement très ambitieux portés par la dépense publique. Le Programme quinquennal d'investissements publics 2010-2014 d'un montant total de 286 milliards de dollars comporte un important volet dans le domaine de l'infrastructure des transports. L'Algérie est marquée par une forte disparité entre les régions côtières et Hauts-Plateaux du nord (13% du territoire concentrant 91% de la population) et le reste du pays, et cherche à établir à travers une stratégie de désenclavement national (SNAT) et une diversification de l'économie, les axes d'un développement plus harmonieux des régions avec l'émergence de pôles d'attractivité et la création de zones intégrées de développement, et villes nouvelles, favorisant notamment l'emploi des jeunes. Le secteur des transports joue dans ce dispositif un rôle clef.

Dans bien des cas, les administrations et ministères, n'ont pas été préparées pour développer de tels programmes d'investissement, et ont du répondre dans l'urgence à des besoins immédiats. Le développement de divers aspects de leur mission a été remis à plus tard ou négligé. Cependant, les investissements dans les infrastructures doivent nécessairement s'accompagner d'une mise à niveau des services, autant du point de vue du cadre institutionnel et des normes techniques de régulation des systèmes de transport, que du système de formation des ressources humaines.

Le nouveau Programme d'appui au secteur des Transports, Transport II, inscrit au Programme Indicatif National (PIN) 2011-2013, doit poursuivre les actions engagées depuis 2006 par le programme Transport I, en particulier le renforcement de la

stratégie sectorielle dans les transports, l'intégration de l'acquis UE en matière de sécurité, de régulation ainsi que le renforcement de l'institution de la météorologie au service de l'aviation civile et du secteur maritime.

2.1. Contexte sectoriel

Sur un plan institutionnel, le secteur des transports en Algérie présente la particularité d'être divisé entre différents ministères, ayant des fonctions différentes, rendant la coordination complexe. Les fonctions régaliennes d'exploitation et de services, sont assumées par le Ministère des Transports (MT), la programmation des investissements, est couverte par le Ministère des Travaux Publics, et la fonction de planification globale du secteur est assurée par le Ministère de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement à l'origine du Schéma National d'Aménagement du Territoire (SNAT) à l'horizon 2025. Cette division des tâches ne facilite pas l'appropriation d'une vision globale et intégrée nécessaire à la réforme d'un secteur concentrant les plus grands investissements en infrastructures du pays.

Outre le Ministère des transports, le secteur des transports comporte donc de nombreux acteurs : le Ministère de l'Aménagement du territoire et de l'Environnement, le Ministère des Travaux Publics, qui réalise et entretient les infrastructures, le Ministère des Finances, les Directions des Transports de Wilaya (48), de nombreuses Agences, institutions, écoles et instituts sous tutelle du MT, et des Entreprises Publiques à caractère Industrielle et Commerciale (EPIC).

Le Ministère des Transports constitue le principal acteur de référence. Il a la responsabilité de l'élaboration et l'exécution de la politique nationale des transports conformément aux objectifs gouvernementaux et d'assurer leur alignement sur la politique communautaire. La totalité du secteur ferroviaire (infrastructures et exploitation) est sous sa responsabilité ainsi que les superstructures aéroportuaires.

L'analyse effectuée auprès du Ministère des Transports indique que ses capacités techniques et institutionnelles actuelles ne lui permettent pas de maîtriser complètement certaines problématiques comme la formulation d'une vision globale intégrant la notion de qualité de service, l'analyse des coûts économiques liés à la satisfaction des besoins, et le fonctionnement des réseaux de transport : les outils d'analyse sont à renforcer dans ce domaine. En ce qui concerne la coordination sectorielle, celle-ci n'apparaît pas être organisée et se fait plutôt de manière informelle quand elle existe.

Sur le plan de la planification stratégique, il n'existe pas à ce jour de document synthétique formalisant une véritable stratégie sectorielle, mais un ensemble de documents épars avec une vision parcellaire du secteur. Surtout les aspects qui relèvent de l'exploitation performante proprement dite dans ses différentes composantes (institutionnelle, législative et réglementaire, économique, etc.) ne sont pas encore, pris en charge. En effet, le Plan National des Transports (PNT) appuyé par le programme Transport 1 et qui reflètera ces objectifs ne devrait être disponible qu'en juin 2011 au niveau technique. La validation par les instances politiques du Ministère des Transports, ainsi que par les autres ministères, interviendra le plus tôt au deuxième semestre 2011.

2.2. Enseignements tirés

Le Programme Transport I de la Commission européenne, lancé en avril 2008 et d'un budget de 20 millions d'EUR, se trouve dans sa troisième année de mise en œuvre. Il a pour objectif de mettre en place des instruments de pilotage et des outils nécessaires à la modernisation du secteur. Le programme comprend un volet politique, notamment la préparation du Plan National Transport (PNT), qui doit doter le ministère d'un plan national stratégique et d'un système d'information, permettant d'établir des politiques à moyen et long terme. Le programme comprend aussi deux volets techniques, devant soutenir l'Algérie à acquérir les outils permettant une meilleure gestion du transport (guichets uniques, plateformes logistiques, etc.). Il se trouve que ce programme, qui vient d'être prolongé jusqu'au 31/12/2011, a connu des retards dans la mise en œuvre initiale, qui s'est répercuté sur certains des résultats attendus.

Plusieurs enseignements sont à tirer:

- (a) Il apparaît que le programme est intervenu à un niveau trop technique, et n'est pas suffisamment relayé au niveau de la gestion décisionnelle et politique du ministère. L'approche pour le programme Transport II vise une meilleure approbation au niveau politique.
- (b) Quant à l'élaboration du PNT, il semble difficile de développer le moindre appui sectoriel aux transports en l'absence d'un appui significatif à la stratégie des transports. Le programme devra appuyer en priorité le Ministère des Transports dans la finalisation, la validation, et la mise en œuvre du PNT.
- (c) D'un point de vue méthodologique, le programme Transport II devra s'appuyer sur une approche plus participative, une plus grande implication des responsables du ministère, ainsi qu'une communication et une information renforcée entre le niveau opérationnel et politique.
- (d) Une approche transversale sera privilégiée dans l'atteinte des résultats plutôt qu'une approche par mode de transports.
- (e) Le surdimensionnement de l'assistance technique est apparu comme un problème récurrent de Transport I. Il est tenu compte dans Transport II de cet enseignement en proposant une enveloppe budgétaire réduite.

2.3. Actions complémentaires

Programmes régionaux:

L'Union européenne finance plusieurs programmes de transport, avec la participation active de l'Algérie, dans le cadre de la coopération régionale euro méditerranéenne dont les plus importants sont :

- Euromed Transport, qui vise à faciliter la coopération entre ses 12 pays partenaires méditerranéens dans le but de promouvoir l'intégration économique régionale en améliorant le fonctionnement et l'efficacité du système de transport méditerranéen. Une forte coordination et complémentarité sera recherchée avec ce programme.

- Euromed Aviation, a été lancé en janvier 2007 et aborde 5 domaines du transport aérien: accès au marché, sécurité, sûreté, protection de l'environnement et gestion du trafic.
- Safe Med vise à approfondir le développement de la coopération Euro-méditerranéenne en matière de sécurité maritime et de prévention de la pollution par les navires.

Actions Etats Membres et coopération bilatérale:

Seule la France soutient un projet de partenariat entre l'Office National de Météorologie et météo-France ainsi que l'Institut Hydrométéorologique de formation et de Recherche d'Oran. S'y ajoute une convention entre Météo France et l'aviation civile.

La France, la Belgique, Allemagne, l'Espagne, l'Italie sont actives dans le secteur des transports mais uniquement à travers un engagement privé via leurs entreprises et des contrats commerciaux dans le cadre de l'important programme d'investissement du gouvernement algérien.

Avec les programmes Transport I et Transport II, l'Union européenne représente donc le seul bailleur de fonds dans ce secteur.

2.4. Coordination des bailleurs de fonds

Dans le cadre de l'efficacité de l'aide, la coordination des bailleurs, et en particulier des Etats Membres, est assurée par la Délégation de l'Union européenne avec la mise en place d'une matrice de l'aide regroupant les principaux projets et programmes des bailleurs en Algérie, d'un groupe de l'efficacité de l'aide et des plusieurs groupes thématiques. Ces groupes de travail thématiques couvrent les secteurs dans lesquels plusieurs autres bailleurs de fonds sont actifs et où la coopération est partagée (Education, Société civile, etc.) Cependant le secteur des transports n'est pas représenté faute de bailleurs hormis la Commission européenne.

3. DESCRIPTION

3.1. Objectifs

L'objectif global du programme est d'accompagner la mise en œuvre de la nouvelle stratégie des transports par des réformes institutionnelles et réglementaires, et d'améliorer la sécurité et la qualité des transports.

Les objectifs spécifiques sont :

- Les réformes institutionnelles sont adaptées aux besoins de l'aménagement de l'infrastructure et du développement de l'économie.
- La réglementation est adaptée.
- La sécurité des transports est améliorée.

- La qualité de service dans les systèmes de transports est améliorée.

3.2. Résultats escomptés et principales activités

Les résultats attendus et les activités associées sont les suivants :

R1 - Le Ministère des Transports est modernisé et dispose d'un système de management performant.

La logique exprimée derrière ce résultat suit la volonté d'appuyer au niveau politique la planification stratégique du Ministère des Transports en soutenant en particulier la finalisation, et la mise en œuvre, du Plan National des Transports (PNT) et son implication budgétaire à travers un Cadre des Dépenses à Moyen Terme Sectoriel (CDMT), de consolider le système d'information et de contrôle, et de promouvoir une gestion des ressources humaines performante s'organisant autour des nouvelles priorités stratégiques. Ces aspects sont également en cours de réalisation dans Transport 1.

Activités associées au résultat (à titre indicatif).

A1 : Appuyer la validation et la mise en œuvre du PNT, en particulier dans la définition d'un nouveau projet de management interne de l'administration des transports et dans le développement du système d'information (SIT).

A2 : Appuyer l'organisation du Ministère des Transports, la Direction des Grands projets, élaborer et diffuser les manuels des procédures et de normalisation.

A3 : Appuyer la mise à niveau des ressources humaines du Ministère des Transports et la formation initiale et continue.

R2 – Les textes législatifs et réglementaires sont harmonisés et mis en cohérence avec la nouvelle politique nationale, les autorités de régulation sont opérationnelles.

Il s'agit d'adapter la réglementation et l'harmoniser pour faciliter le développement des infrastructures et de l'économie dans le cadre de la nouvelle stratégie des transports et les réalisations du programme Transport 1. Plusieurs activités sont déjà identifiées comme le cadre législatif du transport ferroviaire, la loi du transport terrestre, cadre juridique et réglementaire d'autorités régulatrices et d'autorité organisatrice du transport urbain. D'autres actions seront définies à l'issue du PNT. La cohérence avec le plan d'action régional de transport pour la région Méditerranéenne 2007-2013 sera assurée.

Le programme prévoit l'appui aux structures de régulation et, en cas de nécessité, à une assistance à l'élaboration d'un projet de service et sa mise en œuvre, à la formation de formateurs, de cadres et de responsables.

Activités associées au résultat (à titre indicatif):

A4 : Adapter les lois et les réglementations pour accompagner le développement de la nouvelle politique nationale de transport.

A5 : Accompagner les autorités de régulation pour faciliter leur installation et leur opérationnalité.

R3 - Des institutions ou structures chargées de la sécurité sont appuyées et assistées dans leur installation et développement.

Le programme appui les structures ou institutions chargées de la sécurité par une assistance à l'élaboration de projet de services et sa mise en œuvre (stratégie, organisation, ressources humaines, formation de formateurs). Plusieurs aspects sécuritaires sont prévus comme la sécurité de transports guidés, la lutte contre les accidents de la route, la sécurité du transport routier, la sécurité maritime et portuaire. Un projet de mise à niveau est prévu pour un appui à l'Office National de Météorologie, ayant des compétences dans la sécurité dans tous les domaines des transports.

Activités associées au résultat (à titre indicatif):

A6 : Soutenir les institutions ou les structures chargées de la sécurité et sûreté

A7 : Appuyer la conception et la mise en œuvre d'un plan de modernisation de l'Office National de Météorologie.

R4 - La professionnalisation des métiers du transport est adaptée aux besoins des usagers.

Il s'agit de l'identification des besoins de formation du secteur, le développement de plans pluriannuels de formation et la formation de formateurs. En parallèle, la mise à niveau de l'Ecole de transport terrestre de Batna et l'appui à la création d'une cellule pédagogique. Ce projet représente une approche pilote sectorielle dans la mise à niveau d'institut de formation du secteur des transports, pouvant être transféré à d'autres écoles ou instituts de formation.

Activités associées au résultat (à titre indicatif):

A8 : Identifier les besoins de formation du secteur des transports et mettre en œuvre des plans pluriannuels de formation.

A9 : Mettre à niveau l'Ecole Nationale de Transport Terrestre (ENTT) de Batna dans le cadre d'un programme pilote de mise à niveau des instituts de formation du secteur des transports.

R5 - Les autorités, les opérateurs et les usagers sont sensibilisés et responsabilisés sur la nouvelle politique nationale des transports.

Cette composante intervient de manière transversale dans l'ensemble des activités du programme et concerne la communication interne et externe à destination de cibles multiples. Dans le cadre d'une stratégie de communication, des supports de communication interne et externe seront préparés.

Activité associée au résultat (à titre indicatif):

A10 : Elaborer et mettre en œuvre une stratégie de communication et des plans d'action.

3.3. Risques et hypothèses

Hypothèse

- Le Gouvernement valide et met en œuvre le nouveau Plan National des Transports.
- Le Gouvernement introduit les réformes et les réglementations nécessaires, harmonise et adopte les textes et lois nécessaires aux besoins de l'aménagement de l'infrastructure et du développement de l'économie.
- Les Administrations concernées soutiennent à leur plus haut niveau la mise en œuvre des réformes adoptées et s'engage à créer un groupe interministériel de coordination.
- Les Administrations concernées s'engagent à mettre en œuvre les propositions validées, à mobiliser les ressources d'encadrement opérationnel et de soutien, mettre à disposition du programme le personnel nécessaire et à les libérer pour les formations retenues.

Risques

- L'absence d'implication de la hiérarchie du ministère des transports dans le programme.
- La coordination intersectorielle dans le domaine du transport n'est pas opérationnelle.
- Difficulté d'accès à l'information. Le manque de documentation, tant au niveau national qu'au niveau sectoriel fait que les stratégies des sous secteurs ne sont pas formulées dans des documents écrits, diffusés, et restent souvent à l'état de projet.
- Le manque de communication et de coordination entre les parties prenantes.

3.4. Questions transversales

Le programme Transport II intègre de façon transversale les questions environnementales au sein de chaque résultat décliné, à voir: le volet réglementaire et législatif (résultat 2) devra prendre en comptes tous les aspects relatifs à l'environnement; le projet d'appui à la sécurité maritime (résultat 3) contribuera à préserver l'environnement notamment dans la prévision et la lutte contre les accidents maritimes; les programmes de formation (résultat 4) doivent prendre en charge la protection de l'environnement notamment dans le domaine des transports maritimes. Finalement, la composante communication (résultat 5) qui prévoit une sensibilisation du public et des consommateurs devra aussi assumer ses responsabilités dans ce domaine.

Le présent programme est également de nature à assurer des retombées positives dans la mise en œuvre des politiques de genre, notamment dans l'amélioration de la formation des cadres et des agents féminins.

3.5. Parties prenantes

Le secteur des transports est complexe et les intervenants sont nombreux. Compte tenu de la capacité institutionnelle limitée du Ministère des Transports, c'est ce dernier qui doit être le principal bénéficiaire, notamment via les départements les plus impliqués dont la Direction de la planification et du développement, la Direction de l'administration générale, la Direction de la réglementation et de la coopération, et les Directions des transports terrestres et urbains, marine marchande et ports, aviation civile et météorologie, ainsi que le cabinet du ministre.

Les bénéficiaires secondaires du programme sont l'Ecole Nationale du Transport Terrestre de Batna, et l'Office National de la Météorologie. D'autres institutions sous tutelle, sociétés publiques de transports, associations professionnelles de la société civile, pourraient bénéficier indirectement de l'assistance technique comme par exemple la formation.

4. QUESTIONS DE MISE EN ŒUVRE

4.1. Mode de gestion

Le mode de gestion est de type approche projet avec une gestion partiellement décentralisée. Une convention de financement d'un Programme d'appui au secteur des transports sera signée entre le Gouvernement de la République Algérienne Démocratique et Populaire représenté par le Ministère des Transports et l'Union Européenne représentée par la Délégation UE en Algérie.

Seuls les contrats pour l'assistance technique UAP et pour le suivi, l'évaluation et l'audit seront centralisés.

La Commission exerce un contrôle ex-ante de toutes les procédures de passation de marchés sauf dans les cas où les devis-programmes s'appliquent, pour lesquels la Commission exerce un contrôle ex-ante pour les marchés publics de plus 50.000 EUR et peut exercer un contrôle ex post pour ceux ne dépassant pas 50.000 EUR. La Commission exerce un contrôle ex-ante de toutes les procédures d'attribution de subvention. Les paiements sont exécutés par la Commission, sauf dans les cas où les devis-programmes s'appliquent, pour lesquels les paiements sont exécutés par le pays bénéficiaire pour les coûts de fonctionnement et les contrats dont le montant ne dépasse pas les plafonds indiqués dans le tableau « 1 » ci-après.

L'ordonnateur compétent s'assure, par l'utilisation du modèle de convention de financement en gestion décentralisée, que la séparation des fonctions d'ordonnancement et de paiement ou des fonctions équivalentes au sein de l'entité délégataire est effective et permet en conséquence de procéder à la décentralisation des paiements pour les contrats dont le montant ne dépasse pas les plafonds indiqués ci-dessous :

Travaux	Fournitures	Services	Subventions
---------	-------------	----------	-------------

< 300.000 EUR	< 150.000 EUR	< 200.000 EUR	• 100.000 EUR
---------------	---------------	---------------	---------------

Le changement du mode de gestion constitue un changement substantiel à la présente décision sauf dans le cas où la Commission "re-centralise" ou diminue le niveau de tâches préalablement déléguées au pays bénéficiaire.

4.2. Procédures de passation de marchés et d'octroi de subventions et devis programmes

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

La participation aux marchés pour l'action décrite par la présente fiche est ouverte aux personnes physiques et morales visées par le règlement IEVP. L'ordonnateur compétent peut étendre la participation à d'autres personnes physiques ou morales sous couvert du respect des conditions établies par les articles 21(7) IEVP.

Tous les devis-programmes doivent respecter les procédures et les documents standards définis par la Commission, tels qu'en vigueur au moment de l'approbation des devis-programmes concernés (cf. le Guide Pratique des procédures applicables aux devis-programmes).

La contribution financière de l'UE couvre les frais de fonctionnement courants relatifs à l'exécution des devis-programmes.

4.3. Budget et calendrier indicatifs

Le programme bénéficie d'un financement européen de 13 millions d'EUR et d'une contribution du bénéficiaire de 3 millions d'EUR. La période de mise en œuvre opérationnelle du Programme est de 48 mois.

La ventilation indicative du budget est reprise dans le tableau suivant :

Ventilation indicative du budget	Contribution UE (en EUR)	Contribution ALG (en EUR)
Services (assistance technique, formation, études)	11.300.000	
Audits, évaluations, suivi	400.000	
Fonctionnement	400.000	
Visibilité	500.000	
Imprévus	400.000	
Total	13.000.000	3.000.000

4.4. Suivi de l'exécution

La gestion et l'exécution du Programme sont confiées à un(e) Directeur national/régisseur et un(e) Comptable, désignés à cet effet par le Ministère des Transports, en accord avec le Chef de Délégation.

Un **Comité de Pilotage (CP)**, composé du représentant du Ministère des Transports, et d'un représentant de l'UE et d'autres partenaires techniques et financiers, le Comité

valide les plans opérationnels et s'assure de leur bonne exécution à travers l'étude des rapports d'activité, se charge de la coordination stratégique du programme, la mobilisation des moyens, et l'impulsion politique sur l'ensemble des chantiers. Le Comité se réunit au moins deux fois par an. Le Comité de Pilotage s'appuie sur les indicateurs associés aux résultats.

4.5. Évaluation et audit

Il convient de prévoir deux évaluations du présent programme, une à mi-parcours et l'autre en fin de programme, ainsi que deux missions d'audit, une à mi-parcours et une en fin de programme. Par ailleurs, des missions de vérification de dépenses seront prévues pour chaque devis-programme.

4.6. Communication et visibilité

Le programme respectera les dispositions du Manuel de visibilité de l'UE applicables aux actions extérieures, disponible sur le site web de la Commission suivant:

http://ec.europa.eu/europeaid/work/visibility/index_en.htm.

Sans préjuger des initiatives de communication que prendra la contrepartie algérienne et que l'UE pourra elle-même appuyer par le biais de l'assistance technique, le programme pourra inclure notamment les mesures suivantes: (i) communiqué de presse à la signature de la Convention de financement (ii) visibilité sur toutes les études et rapports d'intérêt général, (iii) séminaire de démarrage et de clôture au début et à la fin du programme.