

PROGRAMME D'APPUI AU SECTEUR DES TRANSPORTS EN HAITI

**GÉRÉ PAR LE MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS, TRANSPORTS, ÉNERGIE ET
COMMUNICATIONS (MTPTEC)**

FINANCÉ PAR LA BANQUE INTERAMÉRICAINNE DE DÉVELOPPEMENT (BID)

ACCORD DE FINANCEMENT NON REMBOURSABLE No. 2663/GR-HA

Pour l'exercice terminé au 30 septembre 2013

PROGRAMME D'APPUI AU SECTEUR DES TRANSPORTS EN HAÏTI
GÉRÉ PAR LE MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS, TRANSPORTS, ÉNERGIE ET
COMMUNICATIONS (MTPTEC)
FINANCÉ PAR LA BANQUE INTERAMÉRICAINNE DE DÉVELOPPEMENT (BID)
ACCORD DE FINANCEMENT NON REMBOURSABLE No. 2663/GR-HA
Pour l'exercice terminé au 30 septembre 2013

TABLE DES MATIÈRES	PAGES
Rapport des Vérificateurs Indépendants	1 – 2
État des Flux de Trésorerie	3
État des Investissements Cumulés	4
Notes Afférentes aux États Financiers	5 – 9
Annexes I – II - III	
Structure du Contrôle Interne	
Rapport des Vérificateurs Indépendants	10 – 11
Résultats	12 – 15



MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS, TRANSPORTS, ÉNERGIE ET COMMUNICATIONS (MTPTEC)

PROGRAMME D'APPUI AU SECTEUR DES TRANSPORTS EN HAÏTI

**FINANCÉ PAR LA BANQUE INTERAMÉRICAINNE DE DÉVELOPPEMENT (BID)
ACCORD DE FINANCEMENT NON REMBOURSABLE No. 2663GR-HA**

Pour l'exercice terminé au 30 septembre 2013

RAPPORT DES VÉRIFICATEURS INDÉPENDANTS

À l'Unité Centrale d'Exécution (UCE)

Rapport sur les États Financiers

Nous avons vérifié les états financiers ci-joints du Programme d'Appui au Secteur des Transports en Haïti exécuté par l'Unité Centrale d'Exécution (UCE) du Ministère des Travaux Publics, Transports, Énergie et Communications (MTPTEC), et financé par la Banque Interaméricaine de Développement (BID), Accord de Financement non Remboursable No. 2663/GR – HA, qui sont constitués de: l'État des Flux de Trésorerie pour l'exercice terminé au 30 septembre 2013, l'État des Investissements Cumulés au 30 septembre 2013, ainsi qu'un résumé des règlements comptables importants et tous autres renseignements explicatifs sur le Programme.

Responsabilité de la Direction en matière des États Financiers

La Direction du Programme est chargée de la préparation et d'une présentation fidèle des états financiers, conformément aux Normes Internationales relatives à l'établissement des rapports financiers, et de tous les contrôles internes jugés nécessaires par la direction pour la préparation des états financiers qui ne contiennent pas d'anomalies significatives, qu'elles soient dues à une fraude ou à une erreur.

Responsabilité des Vérificateurs

Notre responsabilité consiste à exprimer une opinion sur les états financiers joints au présent rapport, sur la base de notre vérification.

Nous avons réalisé notre vérification conformément aux Normes Internationales de Vérification et aux exigences spécifiques de la Banque Interaméricaine de Développement. Ces normes requièrent que nous nous conformions aux normes de déontologie en vigueur et que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir un degré raisonnable de certitude quant à l'absence d'inexactitudes importantes dans les états financiers.

Une vérification implique la mise en œuvre des procédures en vue d'obtenir des éléments probants à l'appui des montants et des autres éléments d'information présentés dans les états financiers. Le choix des procédures relève du jugement des vérificateurs, de même que l'évaluation du risque que les états financiers contiennent des inexactitudes importantes imputables à des fraudes ou erreurs. En procédant à l'évaluation de ces risques, nous prenons en considération la structure de contrôle interne pertinente à la préparation et à la présentation fiable d'états financiers, afin d'utiliser des procédés de vérification appropriés dans les circonstances, et non dans le but d'exprimer une opinion sur l'efficacité du système de contrôle interne de l'entreprise. Une vérification comprend également l'appréciation du caractère approprié des principes comptables utilisés et la vraisemblance des estimations comptables faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers. Nous estimons que les renseignements obtenus sont suffisants et appropriés pour nous permettre de formuler une opinion.

Tel que décrit à la note 2, l'état des flux de trésorerie et l'état des investissements cumulés ont été préparés en se basant sur les normes de comptabilité de caisse selon IFRS (Normes Internationales de Présentation de l'Information Financière). La comptabilité de caisse tient compte des transactions et opérations uniquement lorsque les fonds (et/ou l'équivalent des fonds) ont été reçus ou décaissés par l'entité, et non pas lorsqu'ils donnent lieu, augmentent ou créent des droits ou des obligations alors qu'aucun mouvement de fonds n'a eu lieu.

Opinion

À notre avis, les états financiers mentionnés ci haut présentent fidèlement, dans tous leurs aspects significatifs, les Flux de Trésorerie du Programme d'Appui au Secteur des Transports en Haïti, No. 2663/GR – HA, pour l'exercice terminé au 30 septembre 2013, et l'État des Investissements Cumulés au 30 septembre 2013 conformément aux dispositions des Accords et aux Principes comptables décrites à la note 2.

Experts Conseils et Assurés
Comptables Agréés
Port-au-Prince, le 15 janvier 2014

PROGRAMME D'APPUI AU SECTEUR DES TRANSPORTS EN HAÏTI
GÉRÉ PAR LE MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS, TRANSPORTS, ÉNERGIE ET
COMMUNICATIONS (MTPTEC)
FINANCÉ PAR LA BANQUE INTERAMÉRICAINNE DE DÉVELOPPEMENT (BID)
ACCORD DE FINANCEMENT NON REMBOURSABLE
BID - No. 2663/GR - HA
ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE
(Exprimé en dollars des États-Unis d'Amérique)
Pour l'exercice terminé au 30 septembre 2013

	BID No 2663
	GR-HA
	<hr/>
Montants Reçus	
Financement (note 6)	\$ 19,756,330
Total des Montants Reçus	<hr/> 19,756,330 <hr/>
Dépenses Effectuées	
Requête No 1	1,199,470
Requête No 2	4,065,972
Requête No 3	678,252
Requête No 4	609,446
Requête No 5 (note 5)	-
Requête No 6	959,037
Requête No 7	2,042,033
Requête No 8	211,937
Requête No 9	2,575,812
Requête No 10 (note 5)	-
Requête No 11	4,089,677
Requête No 12	199,586
Requête No 13	176,166
Requête No 14	673,675
Requête No 15	26,150
Requête No 16	406,235
Requête No 17	178,920
Requête No 18	778,216
Dépenses non encore soumises (note 4)	741,142
Total des Dépenses Effectuées	<hr/> 19,611,724 <hr/>
Excédent des montants reçus sur les dépenses effectuées	144,606
Encaisse, au début de la période	-
Encaisse, à la fin de la période (note 3)	<hr/> \$ 144,606 <hr/>

PROGRAMME D'APPUI AU SECTEUR DES TRANSPORTS EN HAÏTI
GÉRÉ PAR LE MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS, TRANSPORTS, ÉNERGIE ET
COMMUNICATIONS (MTPTEC)

4

FINANCÉ PAR LA BANQUE INTERAMÉRICAINNE DE DÉVELOPPEMENT (BID)

ACCORD DE FINANCEMENT NON REMBOURSABLE

BID - No. 2663/GR - HA

ÉTAT DES INVESTISSEMENTS CUMULÉS

Au 30 septembre 2013

(Exprimé en dollars des États-Unis d'Amérique)

	Investissements pour la période allant du 1 ^{er} février 2012 au 30 septembre 2013	Investissements Cumulés au 30 septembre 2013
1. Consolidation de la RN 7		
1.1 Travaux en cours, tronçon aéroport les Cayes / Jérémie	\$ -	\$ -
1.2 Compensation et atténuation socio - environnementale	46,271	46,271
Sous-total	46,271	46,271
2. Rehabilitation de la RN 8		
2.1a Travaux de réhabilitation Croix des Bouquets / Fonds Parisien	4,495,912	4,495,912
2.1b Ti Tanyen - Bon Repos	6,161,912	6,161,912
2.2 Supervision	322,334	322,334
2.3 Compensation et mitigation socio - environnementale	-	-
Sous-total	10,980,158	10,980,158
3. Entretien Routier		
3.1 Plan d'entretien de la RN 2	4,454	4,454
3.2 Entretien périodique des RN2, RN7 et RN8	-	-
3.3 Élaboration de la stratégie nationale de sécurité routière	8,060	8,060
3.4 Corridor de sécurité routière de la RN8	-	-
Sous-total	12,514	12,514
4. Renforcement Institutionnel		
4.1 Études pour le renforcement institutionnel du secteur routier	394,689	394,689
4.2 Recrutement de consultants spécialisés pour l'UCE	30,135	30,135
Sous-total	424,824	424,824
5. Pavage Urbain		
5.1 Pavage Urbain	7,420,000	7,420,000
Sous-total	7,420,000	7,420,000
6. Administration et Autres		
6.1 Administration	727,834	727,834
6.2 Suivi	-	-
6.3 Évaluation	-	-
6.4 Audit Financier firmes indépendantes	-	-
6.5 Imprévus	123	123
Sous-total	727,957	727,957
TOTAL	\$ 19,611,724	\$ 19,611,724

PROGRAMME D'APPUI AU SECTEUR DES TRANSPORTS EN HAÏTI

GÉRÉ PAR LE MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS, TRANSPORTS, ÉNERGIE ET COMMUNICATIONS (MTPTEC)

FINANCÉ PAR LA BANQUE INTERAMÉRICAINNE DE DÉVELOPPEMENT (BID)

ACCORD DE FINANCEMENT NON REMBOURSABLE No. 2663/GR-HA

Pour l'exercice terminé au 30 septembre 2013

1. Description du Programme et de son Financement

Un accord a été signé le 10 février 2012, entre la République d'Haïti et la Banque Interaméricaine de Développement (BID) pour coopérer à l'exécution d'un Programme d'Appui au Développement du Secteur des Transports en Haïti.

L'objectif spécifique du Programme est de continuer à appuyer l'exécution de travaux visant l'amélioration des caractéristiques géométriques de circulation et de sécurité sur le réseau routier national par le biais de : (i) le financement d'une partie des dépassements de coûts afin de finaliser les travaux du tronçon Les Cayes/Jérémie de la Route nationale 7 (RN7) du Financement Non Remboursable No. 1922/GR-HA; (ii) la réhabilitation du segment Croix-des-Bouquets - Fonds Parisien de la Route nationale 8 (RN8) ; (iii) l'entretien pour les investissements du programme et de la Route nationale 2 (RN2) ainsi que l'élaboration d'un plan stratégique de sécurité routière pour Haïti; (iv) le renforcement institutionnel du Ministère des Travaux Publics, Transports, Énergie et Communications (MTPTEC) par un diagnostic et une analyse des institutions du secteur routier et une proposition d'amélioration ; et (v) la création d'emplois pour les populations à faible revenu et sans formation pour l'adoquinage des rues urbaines dans des villages sélectionnés.

Pour atteindre les objectifs décrits ci-dessus, le Programme s'articule autour des cinq composantes suivantes :

Composante I. Consolidation de la RN7

Cette composante apportera les ressources manquantes pour finaliser les travaux en cours suite au dépassement de coûts et consolider la RN7 comme corridor fiable, efficace et durable reliant Jérémie et Les Cayes avec le reste du pays comme prévu dans le cadre du Programme de Réhabilitation de l'Infrastructure Routière pour l'Intégration du Territoire (PRIRIT) (1922/GR-HA). Dans cette composante, les ressources du Programme financeront: les drainages, la protection de l'environnement, la signalisation et le revêtement en béton bitumineux d'environ 10 km de route.

Composante 2. Réhabilitation de la RN8

Cette composante entend financer la réhabilitation du tronçon Croix-des-Bouquets - Fond Parisien de la RN8 dans le but d'améliorer les conditions fonctionnelles de ce corridor stratégique pour le pays. Plus spécifiquement, dans cette composante, les ressources du Programme financeront : (i) des travaux de réhabilitation pour lesquels des plans d'ingénierie existent (réhabilitation du revêtement, réhabilitation des drainages existants et construction de nouveaux drainages, reconstruction d'accotements, signalisations horizontale et verticale entre autres) ; (ii) la supervision des travaux par des ingénieurs de l'Unité Centrale d'Exécution (UCE) du MTPTEC avec l'appui d'une firme de supervision recrutée spécifiquement à cette fin ; et (iii) des imprévus potentiels liés à la compensation et l'atténuation des impacts socio-environnementaux que pourrait provoquer l'exécution des travaux de réhabilitation non inclus dans le budget actuel pour les travaux.

Composante 3. Entretien Routier

Dans cette composante, les ressources du Programme financeront: (i) un plan d'entretien routier pour la RN2 récemment réhabilitée par la Banque; (ii) l'entretien régulier des segments financés par la Banque sur la RN2 (d'environ 40 km), de la RN8 (d'environ 32,7 km) et de la RN7 (d'environ 90 km) pendant une période estimée à au moins deux ans incluant les réparations mécanisées, l'entretien du drainage et le balayage ainsi que l'entretien annuel des accotements ; et (iii) la conception d'un plan stratégique de sécurité routière pour Haïti compris un programme de collecte de données sur les accidents sur le réseau routier.

Composante 4. Renforcement Institutionnel

Compte tenu des faiblesses du cadre institutionnel du secteur et de l'augmentation prévue des investissements dans le transport terrestre dans le cadre du Programme d'Appui au Développement du Secteur Transport en Haïti (PADTH), il est nécessaire d'identifier des actions pour optimiser le travail du MTPTEC en matière de planification, de conception, d'exécution, de suivi et d'entretien des routes du pays y compris l'institutionnalisation de la sécurité routière. Ainsi, dans cette composante, les ressources du Programme financeront: (i) les études nécessaires (diagnostic pour définir les besoins du sous-secteur routier), ainsi que le plan d'exécution détaillé de la structure organisationnelle recommandée pour réaliser les tâches mentionnées; et (ii) le recrutement du personnel nécessaire pour faire face aux tâches de suivi par l'UCE.

Composante 5. Pavage Urbain utilisant une Haute Intensité de Main-d'œuvre

Dans cette composante, les ressources du Programme financeront une première phase de travaux de pavage urbain à l'aide de pavés autobloquants en employant une grande quantité de personnes à faible revenu. Les travaux dans cette composante seront mis en œuvre par le Bureau des Services de Projets des Nations-Unies (UNOPS), qui sera engagé par un contrat de gré à gré, compte tenu de son expérience reconnue en matière de projets similaires en Haïti, en Afrique et dans d'autres régions du monde. L'UNOPS se chargerait de la conception, de la réalisation et de la supervision des travaux, de l'achat des matériaux et du recrutement de la main-d'œuvre. Les villes où les travaux seraient

réalisés sont localisées dans le département de l'Ouest, sur un tronçon de 4,0 km; dans l'Artibonite, 3,0 km; dans la Grande-Anse, 4,0 km; dans le Sud, 1,5 km; et dans le Sud-est, 3,0 km. Cela devrait fournir jusqu'à 2,500 emplois et paver au moins 15,5 km de rues.

- **Financement**

Le coût total du Programme s'élève à cinquante-cinq millions de dollars (USD 55,000,000.00) dont la ventilation par catégories d'investissement et par sources de financement est la suivante:

Catégories d'Investissement	Coûts	%
1. Composante 1 – Consolidation de la RN7	10,300	18,73
- Travaux en cours, tronçon Aéroport Les Cayes / Jérémie	10,000	18,18
- Compensation et atténuation socio-environnementale	300	0,55
2. Composante 2 – Réhabilitation de la RN8	30,260	55,02
- Travaux réhabilitation Croix des Bouquets / Fond Parisien	28,000	50,91
- Supervision	1,960	3,56
- Compensation et mitigation socio-environnementale	300	0,55
3. Composante 3 – Entretien Routier	2,975	5,41
- Plan d'entretien de la RN2	45	0,08
- Entretien périodique des RN2, RN7 et RN8	2,500	4,55
- Élaboration de la stratégie nationale de sécurité routière	240	0,44
- Corridor de sécurité routière sur la RN8	190	0,35
4. Composante 4 – Renforcement Institutionnel	480	0,87
- Études pour le renforcement institutionnel du secteur routier	240	0,44
- Recrutement de consultants spécialisés pour l'UCE	240	0,44
5. Composante 5 – Pavage Urbain	7,420	13,49
- Pavage urbain – Phase 1	7,420	13,49
Administration et autres	3,565	6,48
- Administration de l'UCE	2,750	5,00
- Suivi	300	0,55
- Évaluation	90	0,16
- Audit financier et firmes de vérification indépendantes	140	0,25
- Imprévus	285	0,52
TOTAL	<u>55,000</u>	<u>100,00</u>

Le programme portera sur une durée de quatre (4) années.

2. Principales Conventions Comptables

Les états financiers ont été préparés sur la base de la comptabilité de caisse qui comptabilise les recettes à la réception des fonds et les dépenses lorsque les fonds ont été décaissés. Cette convention comptable diffère des Normes Internationales de Présentation de l'Information Financière (IFRS), selon lesquelles les opérations devraient être enregistrées lorsqu'elles sont engagées et non lorsqu'elles sont payées.

Les livres sont tenus en dollars des États-Unis d'Amérique et les états financiers sont présentés dans la même monnaie.

3. Encaisse

Le solde de l'encaisse disponible au 30 septembre 2013 est ainsi constitué :

Au 30 septembre 2013

	<u>Dollars U.S</u>
· Petite Caisse	\$ 4,955
· BRH No 111064014	<u>139,651</u>
Total	<u>\$ 144,606</u>

4. Dépenses non encore Soumises

Les dépenses non encore soumises au 30 septembre 2013 d'un montant total de \$ 741,142 sont constituées de :

· Requête No.19	\$ 741,019
· Frais Bancaires	<u>123</u>
Total	<u>\$ 741,142</u>

5. Avances de la BID en Attente de Justification

Au 30 septembre 2013, le solde des avances en attente de justification relatif à l'accord de financement non remboursable 2663/GR – HA est de \$ 885,748 et est ainsi constitué :

· Encaisse	\$ 144,606
· Dépenses effectuées du début du Programme au 30 septembre 2013 non encore soumises au 30 septembre 2013 (note 4)	<u>741,142</u>
Total	<u>\$ 885,748</u> ⁽¹⁾

(1) Le montant de \$ 885,748 est ainsi constitué:

. Avance reçue de la BID au 19 septembre 2012 (Requête No. 5)	\$ 500,000
. Avance reçue de la BID au 4 mars 2013 (Requête No. 10)	800,000
. Justification d'avances au 30 septembre 2013 (Requête No. 8)	(211, 937)
. Justification d'avances au 30 septembre 2013 (Requête No. 13)	(176,166)
. Justification d'avances au 30 septembre 2013 (Requête No. 15)	<u>(26,150)</u>
	<u>\$ 885,748</u>

6. Financements

Au 30 septembre 2013, dans le cadre de l'accord de financement non remboursable 2663/GR – HA, la BID a contribué à concurrence d'un montant de \$ 19,756,330 représentant 36% du montant prévu à sa participation au Programme. Ce montant se présente comme suit :

	<u>Au 30 septembre 2013</u>	<u>Total au 30 septembre 2013</u>
. Contributions	\$ 1, 300,000	\$ 1, 300,000
. Paiements Directs	<u>18, 456,330</u>	<u>18, 456,330</u>
	<u>\$ 19, 756,330</u>	<u>\$ 19, 756,330</u>

7. Engagements Contractuels

Au 30 septembre 2013, le solde des engagements relatif à l'accord de financement non remboursable 2663/GR – HA s'élève à un montant de \$ 20, 593,222 dont \$ 15, 952,475 représentent les contrats pour la réhabilitation du tronçon de Croix des Bouquets/Fonds Parisien.

9. Réconciliation par Catégorie d'Investissement entre les Registres du Programme et ceux de la BID

La réconciliation du LMS avec l'état des investissements cumulés au 30 septembre 2013 pour l'accord de financement non remboursable 2663/GR – HA est présentée à l'Annexe II.

10. Acquisitions de Biens et de Services

Les acquisitions de biens et de services pour la période allant du 10 février 2012 au 30 septembre 2013 ont été effectuées selon les procédures de marché, établies par la BID.

La liste des équipements au 30 septembre 2013 est présentée à l'Annexe III.

PROGRAMME D'APPUI AU SECTEUR DES TRANSPORTS EN HAÏTI
GÉRÉ PAR LE MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS, TRANSPORTS, ÉNERGIE ET
COMMUNICATIONS (MTPTEC)

ANNEXE I

FINANCÉ PAR LA BANQUE INTERAMÉRICAINNE DE DÉVELOPPEMENT (BID)

ACCORD DE FINANCEMENT NON REMBOURSABLE

BID - No. 2663/GR - HA

SOLDES BUDGÉTAIRES

Au 30 septembre 2013

(Exprimés en dollars des États-Unis d'Amérique)

	SOMMES BUDGÉTISÉES	INVESTISSEMENTS CUMULÉS Au 30 septembre 2013	SOLDES BUDGÉTAIRES Au 30 septembre 2013
1. <u>Consolidation de la RN 7</u>			
1.1 Travaux en cours, tronçon aéroport les Cayes / Jérémie	\$ 10,000,000	\$ -	\$ 10,000,000
1.2 Compensation et atténuation socio - environnementale	300,000	46,271	253,729
Sous-total	10,300,000	46,271	10,253,729
2. <u>Rehabilitation de la RN 8</u>			
2.1a Travaux de réhabilitation Croix des Bouquets / Fonds Parisien	22,000,000	4,495,912	17,504,088
2.1b Ti Tanyen - Bon Repos	6,000,000	6,161,912	(161,912)
2.2 Supervision	1,960,000	322,334	1,637,666
2.3 Compensation et mitigation socio - environnementale	300,000	-	300,000
Sous-total	30,260,000	10,980,158	19,279,842
3. <u>Entretien Routier</u>			
3.1 Plan d'entretien de la RN 2	45,000	4,454	40,546
3.2 Entretien périodique des RN2, RN7 et RN8	1,500,000	-	1,500,000
3.3 Élaboration de la stratégie nationale de sécurité routière	240,000	8,060	231,940
3.4 Corridor de sécurité routière de la RN8	190,000	-	190,000
Sous-total	1,975,000	12,514	1,962,486
4. <u>Renforcement Institutionnel</u>			
4.1 Études pour le renforcement institutionnel du secteur routier	1,240,000	394,689	845,311
4.2 Recrutement de consultants spécialisés pour l'UCE	240,000	30,135	209,865
Sous-total	1,480,000	424,824	1,055,176
5. <u>Pavage Urbain</u>			
5.1 Pavage Urbain	7,420,000	7,420,000	-
Sous-total	7,420,000	7,420,000	
6. <u>Administration et Autres</u>			
6.1 Administration	2,750,000	727,834	2,022,166
6.2 Suivi	300,000	-	300,000
6.3 Évaluation	90,000	-	90,000
6.4 Audit Financier firmes indépendantes	140,000	-	140,000
6.5 Imprévus	285,000	123	284,877
Sous-total	3,565,000	727,957	2,837,043
TOTAL	\$ 55,000,000	\$ 19,611,724	\$ 35,388,276

PROGRAMME D'APPUI AU SECTEUR DES TRANSPORTS EN HAÏTI
GÉRÉ PAR LE MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS, TRANSPORTS, ÉNERGIE ET
COMMUNICATIONS (MTPTEC)

ANNEXE II

FINANCÉ PAR LA BANQUE INTERAMÉRICAINNE DE DÉVELOPPEMENT (ID)
ACCORD DE FINANCEMENT NON REMBOURSABLE

BID - No. 2663/GR - HA

RÉCONCILIATION DU LMS AVEC LE TABLEAU D'INVESTISSEMENTS

Au 30 septembre 2013

(Exprimée en Dollars des États Unis d'Amérique)

BUDGET	DÉPENSES REMBOURSÉES	REQUÊTES EN SUSPENS ET DÉPENSES NON ENCORE SOUMISES	DÉPENSES TOTALES	DÉPENSES PRÉSENTÉES AU LMS AU 30 SEPTEMBRE 2013	Différences
\$ 10,000,000	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
300,000	26,150	20,121	46,271	26,150	20,121
10,300,000	26,150	20,121	46,271	26,150	20,121
22,000,000	4,495,912	-	4,495,912	4,495,912	-
6,000,000	6,161,912	-	6,161,912	6,161,912	-
1,960,000	322,334	-	322,334	322,334	-
300,000	-	-	-	-	-
30,260,000	10,980,158	-	10,980,158	10,980,158	-
45,000	-	4,454	4,454	-	4,454
1,500,000	-	-	-	-	-
240,000	-	8,060	8,060	-	8,060
190,000	-	-	-	-	-
1,975,000	-	12,514	12,514	-	12,514
1,240,000	199,586	195,103	394,689	199,586	195,103
240,000	-	30,135	30,135	-	30,135
1,480,000	199,586	225,238	424,824	199,586	225,238
7,420,000	7,420,000	-	7,420,000	7,420,000	-
7,420,000	7,420,000	-	7,420,000	7,420,000	-
2,750,000	244,688	483,146	727,834	244,688	483,146
300,000	-	-	-	-	-
90,000	-	-	-	-	-
140,000	-	-	-	-	-
285,000	-	123	123	-	123
3,565,000	244,688	483,269	727,957	244,688	483,269
55,000,000	18,870,582	741,142	19,611,724	18,870,582	741,142
TOTAL					

(1) Le montant de \$ 741,142 représente les dépenses effectuées non encore soumise au 30 septembre 2013.

PROGRAMME D'APPUI AU SECTEUR DES TRANSPORTS EN HAÏTI

GÉRÉ PAR LE MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS, TRANSPORTS, ÉNERGIE ET
COMMUNICATIONS (MTPTEC)

FINANCÉ PAR LA BANQUE INTERAMÉRICAINNE DE DÉVELOPPEMENT (BID)

ACCORD DE FINANCEMENT NON REMBOURSABLE

BID - No. 2663/GR - HA

TABLEAU DES ÉQUIPEMENTS ET MATÉRIELS

Au 30 septembre 2013

(Exprimé en dollars des États-Unis d'Amérique)

Description	Pour la période allant du début du Programme	
	au 30 septembre 2013	Au 30 septembre 2013
Matériels de bureau	\$ 24,086	\$ 24,086
Équipements informatiques	23,021	23,021
Serveurs	9,363	9,363
Interphone	17,056	17,056
TOTAL	\$ 73,526	\$ 73,526

PROGRAMME D'APPUI AU SECTEUR DES TRANSPORTS EN HAÏTI

GÉRÉ PAR LE MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS, TRANSPORTS, ÉNERGIE ET COMMUNICATIONS (MTPTEC)

FINANCÉ PAR LA BANQUE INTERAMÉRICAINNE DE DÉVELOPPEMENT (BID)

ACCORD DE FINANCEMENT NON REMBOURSABLE No. 2663/GR-HA

Pour l'exercice terminé au 30 septembre 2013

RAPPORT DES VÉRIFICATEURS INDÉPENDANTS SUR LA STRUCTURE DU CONTRÔLE INTERNE

À l'Unité Centrale d'Exécution (UCE)

Nous avons vérifié les états financiers ci-joints du Programme d'Appui au Secteur des Transports en Haïti exécuté par l'Unité Centrale d'Exécution (UCE) du Ministère des Travaux Publics, Transports, Énergie et Communications (MTPTEC), et financé par la Banque Interaméricaine de Développement (BID), Accord de Financement non Remboursable No. 2663/GR – HA, qui sont constitués de: l'État des Flux de Trésorerie pour l'exercice terminé au 30 septembre 2013, et l'État des Investissements Cumulés au 30 septembre 2013. Nous avons publié notre rapport sur la présente en date du 15 janvier 2014. Ce rapport complète notre opinion sur les états financiers auxquels nous faisons référence.

La Direction de l'Unité Centrale d'Exécution (UCE) du Ministère des Travaux Publics, Transports, Énergie et Communications (MTPTEC) est responsable de la mise en place et du maintien d'un système de contrôle interne suffisant pour réduire les risques d'anomalies dans les informations financières et pour protéger les actifs du projet, y compris, les travaux de construction et d'autres biens acquis. Pour assumer cette responsabilité, les estimations et les jugements de la direction sont demandés pour évaluer les bénéfices attendus et les coûts connexes des politiques et procédures du système de contrôle interne. Un système de contrôle interne a pour but de fournir à la direction une assurance raisonnable, mais non absolue que les actifs sont protégés contre les pertes provenant d'une utilisation ou d'une disposition non autorisée; que les opérations sont réalisées conformément à une autorisation de la direction et aux termes du contrat, et que celles-ci sont bien enregistrées pour permettre la préparation d'états financiers fidèles et sincères. En raison de limitations inhérentes dans tout système de contrôle interne, les erreurs ou les irrégularités peuvent néanmoins se produire sans être détectées. De même, la projection de toute évaluation de la structure sur des périodes futures est soumise au risque d'une inadéquation éventuelle des procédures en raison des changements enregistrés dans les conditions ou à une dégradation de l'efficacité de la conception et de l'opération des politiques et des procédures.

Lors de la planification et de la réalisation de notre vérification des états financiers du Programme, pour l'exercice terminé au 30 septembre 2013, nous sommes arrivés à une certaine compréhension du système de contrôle interne, et nous avons évalué le risque au niveau du contrôle afin de définir les procédures de vérification dans le but d'exprimer une opinion sur les états financiers du projet et non une opinion sur l'efficacité du système de contrôle interne. Par conséquent, nous n'avons pas exprimé une telle opinion.

Nous avons noté certains aspects du contrôle interne décrits dans ce rapport qui concernent le système de contrôle interne et son opération, que nous considérons comme des situations qui méritent d'être rapportées conformément aux Normes Internationales de Vérification. Ces situations concernent des questions portées à notre attention relatives aux déficiences importantes relevées dans la conception ou l'opération du système de contrôle interne qui, à notre avis, pourraient avoir des conséquences défavorables sur la capacité de la Direction de l'Unité Centrale d'Exécution (UCE) dans l'exécution du Programme de Réhabilitation de l'Infrastructure Routière pour l'Intégration du Territoire, à enregistrer, résumer, et rapporter des données financières conformes aux affirmations de la direction de l'UCE dans l'état des flux de trésorerie et l'état des investissements cumulés.

Notre examen du système de contrôle interne ne permet pas nécessairement de déceler tous les aspects des contrôles internes qui devraient être signalés ni, par conséquent, toutes les situations à signaler que nous considérons comme des faiblesses importantes selon la définition ci-dessous.

Une faiblesse importante est une situation qui doit être rapportée. Dans ce cas la conception ou le fonctionnement d'un ou plusieurs éléments particuliers du système de contrôle interne ne permet pas de réduire à un niveau relativement bas, le risque que des erreurs ou des irrégularités, représentant des sommes importantes dans les états financiers, se produisent sans être repérées à temps par des employés dans le cours normal de leurs fonctions respectives.

Les situations à signaler énumérées dans le rapport suivant sur le système de contrôle interne portent sur les lacunes relevées dans ce qui suit:

Faiblesses de contrôle interne considérées comme importantes:

- | | |
|--|----------------|
| - Prélèvement des Acomptes Provisionnels | (Résultat # 1) |
| - Contrat d'Exécution | (Résultat # 2) |
| - Contrôle Budgétaire | (Résultat # 3) |

Expert Conseil en Associés
Comptables Agréés
Port-au-Prince, le 15 janvier 2014

**PROGRAMME D'APPUI AU SECTEUR DES TRANSPORTS EN HAÏTI
GÉRÉ PAR LE MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS, TRANSPORTS, ÉNERGIE ET
COMMUNICATIONS (MTPTEC)**

FINANCÉ PAR LA BANQUE INTERAMÉRICAINNE DE DÉVELOPPEMENT (BID)

ACCORD DE FINANCEMENT NON REMBOURSABLE No. 2663/GR-HA

Pour l'exercice terminé au 30 septembre 2013

COMMENTAIRES SUR LE CONTRÔLE INTERNE

RÉSULTATS

1. Prélèvement des Acomptes Provisionnels

Condition

Au cours de notre vérification, nous avons noté que les contrats de services établis entre l'UCE et les firmes de travaux et de consultation ne font pas mention du prélèvement de l'acompte provisionnel de 2%, tel que stipulé par la législation fiscale en Haïti.

Critère

Selon la législation fiscale haïtienne, une déduction de 2% doit être effectuée sur les montants payés au titre de services de consultants. Ces déductions sont payables à la Direction Générale des Impôts, dans les quinze jours qui suivent pour le mois précédent.

Cause

Cette obligation n'est pas mentionnée aux contrats de services signés entre la Direction de l'UCE et les firmes.

Effet

Le non respect des prescrits de la législation fiscale haïtienne peut donner lieu à des pénalités et amendes.

Recommandation

Nous recommandons à la Direction de l'UCE de se conformer aux prescrits de la législation fiscale en s'assurant que les déductions à la source sur les contrats de services et travaux sont prélevées et versées à la Direction Générale des Impôts dans les délais impartis.

Commentaires de la Direction

Effectivement, tel que signalé par l'auditeur, dans les quatre contrats au cours de leur préparation par l'Unité, l'article concernant le prélèvement de l'acompte provisionnel de 2% a été omis involontairement. Ceci est dû au fait qu'on a utilisé le canevas d'anciens contrats types qui ne mentionnaient pas cet article.

Il s'agit des contrats suivants :

- . Contrat de supervision des Travaux de Bon repos/Titanyen par Rudolph Hilton.
- . Contrat d'Études Ennery/Plaisance par le Groupement SNC Lavalin/LGL SA.
- . Contrat d'Études de préféabilité sur le mode d'exploitation du réseau routier par Paul Arsenault.
- . Avenant pour les Travaux de Réhabilitation du Tronçon Titanyen/Bon Repos par le groupement Estrella/Eatt.

À partir de cette remarque produite par l'auditeur, l'Unité prendra des dispositions pour que cette erreur ne se reproduise plus. Dans tous les autres contrats signés à partir de ce Don, cet article a été inséré.

2. Contrat d'Exécution

Condition

Un contrat d'un montant de \$ 25,893,913 a été initialement signé avec le groupement Ingineria Estrella-EATT sur le projet 1638 pour la Réhabilitation du tronçon Arcahaie/Bon Repos. Par la suite, un avenant a été signé le 13 mai 2012 sur le projet No. 2663/GR-HA pour la réalisation de travaux supplémentaires d'un montant de \$ 5,997,347.60.

Nous avons noté au cours de notre vérification que le paiement effectué sur la base de l'avenant totalise un montant de \$ 6, 161,912; soit un surplus de \$ 164,564.

Aucun avenant n'a été signé entre le Ministère et le représentant du groupement Estrella-ATT pour ce dépassement.

Critère

Toutes les dépenses effectuées dans le cadre du Programme doivent être adéquatement supportées

Cause

Cette situation est une exception aux procédures établies par la Direction de l'UCE.

Effet

Le montant payé en surplus de \$ 164,564 pourrait être sujet à une demande de remboursement de la BID.

Recommandation

Nous recommandons fortement à la Direction de l'UCE de s'assurer que les paiements effectués sur des travaux font l'objet d'un suivi régulier et sont effectués en conformité aux termes des contrats de services et avenants y relatifs.

Commentaires de la Direction

Dans le contrat initial à l'article 14.1, une augmentation de 15% peut être faite au marché pour les travaux non prévus. Concernant le dépassement de \$164,564 représentant moins de 3% du contrat initial, l'ordre de service a été émis par le Maître d'ouvrage pour leur réalisation immédiate, et il n'a pas jugé nécessaire de faire un avenant pour ces travaux additionnels, vu leur faible montant.

3. Contrôle Budgétaire

Condition

Au cours de notre vérification, nous avons noté que des dépenses encourues par l'UCE pour un montant de \$ 161,912 relatives à la rubrique « Réhabilitation de la RN8 2.1b Titanyen-Bon Repos » vont au-delà de la limite établie au niveau du budget.

Critère

Les dépenses effectuées doivent rester dans les limites établies au niveau des rubriques budgétaires.

Cause

Cette situation est due à des lacunes au niveau du système de suivi budgétaire.

Effet

Les dépassements budgétaires allant au-delà de la limite prévue au niveau de la Convention de Financement peuvent faire l'objet d'une demande de remboursement du bailleur de fonds.

Recommandations

Nous recommandons à la direction de l'UCE de mettre en place un système permettant d'effectuer un suivi rigoureux des sorties de fonds par rubrique. Les dépassements budgétaires pressentis doivent être portés à l'intention de la Banque Interaméricaine de Développement et faire l'objet d'une autorisation formelle.

Il est essentiel que le système comptable utilisé dans le cadre de ce Programme permette d'assurer un contrôle budgétaire efficace grâce au suivi régulier des transactions inscrites aux registres comptables, versus les montants portés aux différentes rubriques budgétaires.

Commentaires de la Direction

Dans le LMS de la Banque, un montant de \$28.000.000.00 est prévu pour la catégorie 2.1. L'Unité a décaissé \$ 10, 657,823.84 au 30 septembre 2013, une balance de \$17, 342,176.16 est disponible sur cette rubrique. Donc, les dépenses effectuées sont dans les limites établies au niveau des lignes budgétaires.

Commentaires de la Firme

La catégorie 2.1 a été subdivisée en deux (2) catégories : 2.1.a) travaux de réhabilitation Croix des Bouquets - Fonds Parisien pour un montant de \$ 22,000,000, et 2.1.b) Ti Tanyen - Bon Repos pour un montant de \$ 6,000,000 (Voir Annexe I).