

BANQUE AFRICAINE DE DEVELOPPEMENT



**PROJET : PROJET D'EXTENSION ET DE MODERNISATION
DE L'AEROPORT DE PRAIA (PEMAP)**

PAYS : CAP-VERT

RAPPORT D'ÉVALUATION DU PROJET

Equipe d'évaluation	Directeur régional	: M. J.F.M. PERRAULT,	ORWB
	Directeur sectoriel	: M.A. OUMAROU,	OITC
	Chef de projet	: M. A.I. MOHAMED,	OITC.1/SNFO

DEPARTEMENT OITC

Mai 2013

TABLE DES MATIÈRES

I. ORIENTATION STRATEGIQUE ET JUSTIFICATION.....	1
1.1 Contexte.....	1
1.2 Liens du projet avec la stratégie et les objectifs du Cap-Vert	1
1.3 Justification de l'intervention de la Banque	2
1.4 Coordination des bailleurs de fonds	3
II. DESCRIPTION DU PROJET.....	4
2.1 Composantes du projet	4
2.2 Solutions techniques retenues et alternatives étudiées	4
2.3 Type de projet.....	5
2.4 Coût et dispositif de financement du projet.....	5
2.5 Zone et bénéficiaires du projet	7
2.6 Approche participative pour l'identification, la conception et la mise en œuvre du projet.....	8
2.7 Prise en considération de l'expérience de la Banque et des leçons tirées dans la conception du projet	8
2.8 Principaux indicateurs de performance	9
III. FAISABILITE DU PROJET.....	9
3.1 Performance économique et financière	9
3.2 Impact environnemental et social	11
IV. EXECUTION ET SUIVI-EVALUATION DU PROJET.....	13
4.1 Dispositifs pour l'exécution du projet	13
4.2 Suivi –Evaluation	15
4.3 Gouvernance.....	16
4.4 Durabilité.....	16
4.5 Gestion des risques	17
4.6 Développement des connaissances.....	17
V. CADRE JURIDIQUE.....	17
5.1 Instrument de financement	17
5.2 Conditions associées à l'intervention du Fonds	17
5.3 Conformité avec les politiques de la Banque	18
VI. CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS.....	18
6.1 Conclusions	18
6.2 Recommandations	18

EQUIVALENCES MONETAIRES

[Février 2013]

1 UC	=	128,45 CVE
1 UC	=	1,1375 EUROS
1 UC	=	1,5413 USD

EXERCICE BUDGETAIRE

1er janvier - 31 décembre

POIDS ET MESURES

1 kilogramme (kg)	=	2,200 Livres
1 mètre (m)	=	3,28 pieds
1 kilomètre (Km)	=	0,621 Mile
1 kilomètre carré (km2)	=	0,3861 sq mile
1 hectare (ha)	=	2,471 ares

SIGLES ET ABREVIATIONS

APD	Avant-projet détaillé
APS	Avant-projet sommaire
BAD	Banque africaine de développement
BM	Banque Mondiale
BADEA	Banque arabe pour le développement économique en Afrique
PTF	Partenaires techniques et financiers
PIB	Produit intérieur brut
SLT	Stratégie à long terme de la Banque
PRI	Pays à revenu intermédiaire
DSCRP	Document des stratégies pour la croissance et la réduction de la pauvreté
MIEM	Ministère des Infrastructures et de l'Economie maritime
DGI	Direction générale des infrastructures
ASA	Aeroportos e Segurança Aérea (Agence de gestion des Aéroports)
AAC	Autorité de l'Aviation civile
TACV	Opérateur national des transports aériens du Cap-Vert
IASA	International Aviation Safety Assessments Program
UC	Unité de compte
CVE	Cabo Verde Escudos
TRIE	Taux de rentabilité interne économique
TRIF	Taux de rentabilité interne financière
VANE	Valeur actuelle nette économique
VANF	Valeur actuelle nette financière
ZIP	Zone d'influence du projet

LISTE DES ANNEXES

N°	TITRE	Nbre de pages
<u>Appendices</u>		
I.	Indicateurs socio-économiques comparatifs du Cap-Vert	1
II.	Tableau du portefeuille de la Banque au Cap-Vert	1
III.	Principaux projets connexes financés par la Banque et d'autres partenaires au développement du Cap-Vert	1
IV.	Carte de la zone du projet	1

LISTE DES TABLEAUX

<i>N°</i>	<i>TITRE</i>	<i>Page</i>
Tableau 2.1 :	Résumé des composantes du projet	4
Tableau 2.2 :	Solutions techniques retenues et alternatives étudiées	5
Tableau 2.3 :	Résumé du coût estimatif par composantes du projet	6
Tableau 2.4 :	Résumé du coût estimatif par catégories de dépenses du projet	6
Tableau 2.5 :	Source de financement du projet	7
Tableau 2.6 :	Calendrier des dépenses par source de financement	7
Tableau 3.1 :	Résumé de l'analyse économique	10
Tableau 3.2 :	Résumé de l'analyse financière	10
Tableau 4.1 :	Calendrier de suivi évaluation	16

1. Fiche du Client

PAYS	:	Cap-Vert
TITRE DU PROJET	:	Projet d'extension et de modernisation de l'aéroport de Praia (PEMAP)
LIEU D'IMPLANTATION	:	Ile de Santiago
EMPRUNTEUR	:	République du Cap-Vert
ORGANES D'EXECUTION	:	Ministère des Infrastructures et de l'Economie Maritime (MIEM) / Direction générale des infrastructures (DGI); B.P. 114 PRAIA, (Cap-Vert), Fax (238) 261 56 98 ; Téléphone : (238) 260 83 37/261 26 46 ;

2. Plan de financement

Source	Montant hors toutes taxes (en Millions euros)	Instrument
PRET BAD	28,70	Prêt (projet)
GOUVERNEMENT	4,094	Budget d'Investissement (Contrepartie nationale)
COUT TOTAL	32,794	

3. Importantes informations financières du Prêt BAD

Monnaie du Prêt	EUR
Type d'intérêt	Flottant
Marge du taux d'intérêt	60 pb+ marge sur coût variable de la Banque
Commission de service	Non applicable
Commission d'engagement	Non applicable
Echéance prêt	Semestrielle
Maturité	20 ans
Différé d'amortissement prêt	60 mois
TRIE (scénario de base)	15% ; 1582 millions CVE
VANF	
TRIF, (scénario de base)	4%
VANF	1299 millions CVE

4. Durée – principales étapes (attendues)

Activités	(mois, année)
Approbation de la note conceptuelle	janvier 2013
Approbation du projet	Mai 2013
Signature de l'Accord (au plus tard)	Août 2013
Achèvement du projet	Décembre 2016
Dernier décaissement du prêt BAD	Décembre 2016

RESUME ANALYTIQUE

Aperçu général du projet

1. Le projet d'extension et de modernisation de l'aéroport de Praia dont la construction a été cofinancée par la Banque a été défini à l'issue d'une étude de faisabilité, achevée en février 2013, sur financement de la Banque et du Gouvernement. Il permettra de répondre aux besoins de la demande de transport aérien, notamment en matière d'activités économiques et touristiques. En vue de faire face aux prévisions de trafics futures et permettre une meilleure gestion des flux de passagers en heure de pointe, il est envisagé dans le cadre du présent projet les aménagements suivants : (i) l'extension du terminal passager ; (ii) l'extension du parking avions et réseaux divers et (iii) le réaménagement du terminal fret. L'exécution des activités du projet s'étalera de mai 2013 à décembre 2016. Le coût total, hors tous taxes et droits de douanes (HTTD), du projet est estimé à 32,794 millions d'euros.

2. La Zone d'influence du projet (ZIP) rayonne sur toute l'île de Santiago avec une population estimée de 271 000 habitants qui représente 56% de la population Cap Verdienne. Il est attendu que ce projet contribue au développement des infrastructures de transports aérien du Cap-Vert. Le projet permettra de générer un surcroît d'activités économiques et contribuer au développement du tourisme avec pour corollaire la création d'emplois et l'accroissement du PIB.

Evaluation des besoins

3. Conséquence directe du dynamisme économique réalisé par le Cap-Vert au cours des dix dernières années, le secteur des transports a connu un développement accéléré, se traduisant par une forte croissance des trafics, en particulier le transport « aérien », sous-secteur vital au vu de la fragmentation géographique du pays et de son important rôle dans l'activité touristique qui a enregistré un taux de croissance annuel moyen de 10% au cours de la dernière décennie. Le trafic aérien passagers de l'aéroport de Praia a évolué à un rythme soutenu durant les douze dernières années, passant de 223 000 pax en 1999 à 531 000 pax en 2011, soit un taux de croissance annuel moyen de 7,5 %, supérieur de 1.2 points par rapport à la moyenne du trafic total des plateformes aéroportuaires du pays. La conception du projet fait suite à la finalisation des études détaillées, en février 2013. Ces études ont permis de mettre en évidence les contraintes d'exploitation générées par le dépassement de la capacité de l'aménagement actuel, avec toutes les répercussions en matière d'allongement des délais de traitement des trafic passagers et fret et de dégradation de la qualité des services rendus par la plateforme aéroportuaire et ont conclu à la nécessité de réaliser les investissements prévus.

Valeur ajoutée pour la Banque

4. La Banque a une bonne connaissance du secteur de transport aérien à travers les projets exécutés dans différents pays membres régionaux dont le Cap-Vert dans le cadre du financement de la construction de l'aéroport de Praia achevé en 2006. Le financement du présent projet s'inscrit donc dans la continuité de l'intervention de la Banque au Cap-Vert. Cet intervention consolide les acquis antérieurs de la Banque et renforce son expérience et son avantage comparatif dans le sous-secteur de transport aérien.

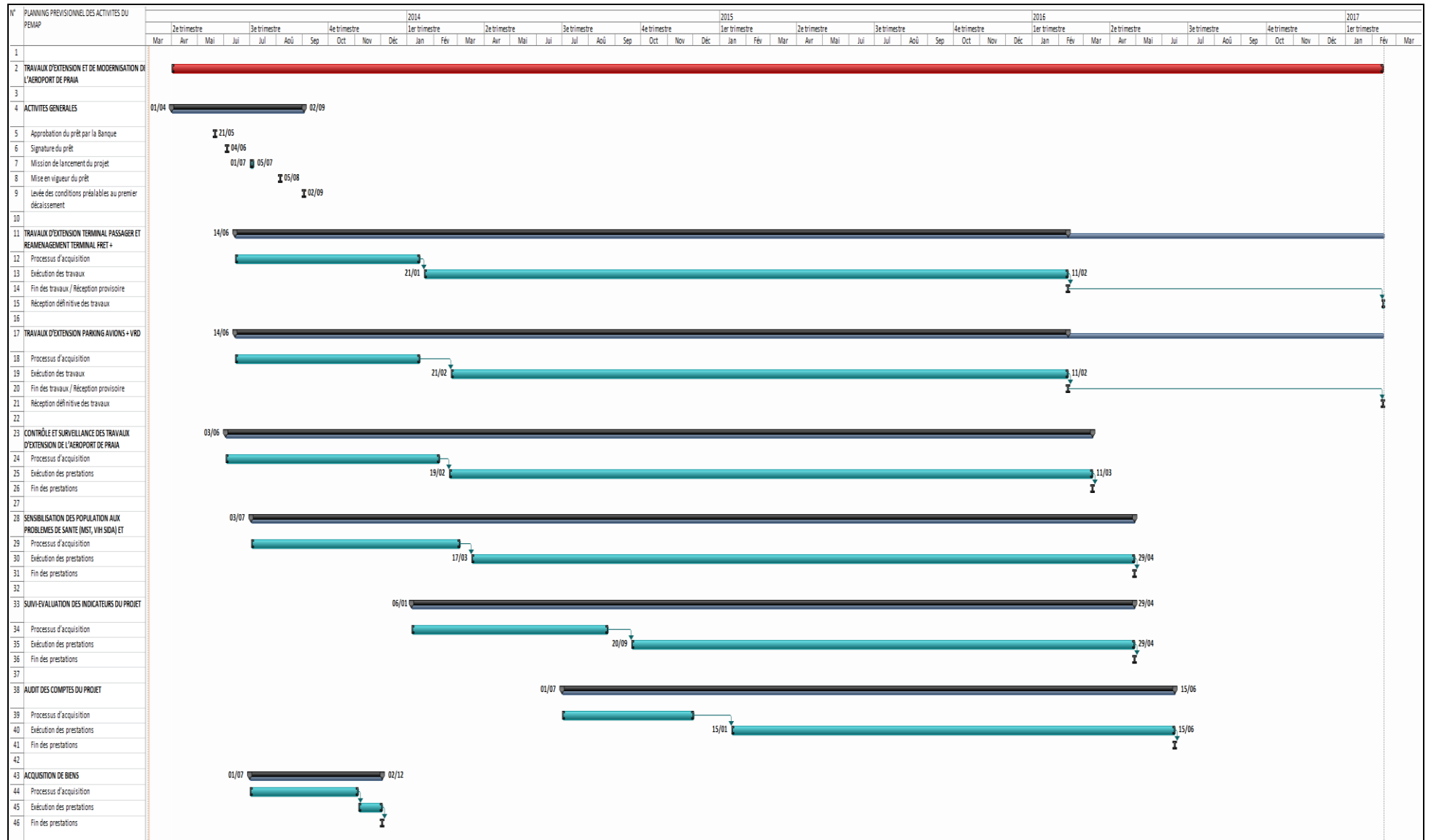
Gestion des connaissances

5. A la faveur de l'intervention précédente, la Direction Générale des Infrastructures a une connaissance plus accrue des procédures de la Banque en matière d'acquisition des travaux, biens et services. Cette connaissance sera renforcée dans le cadre du présent projet avec l'assistance de SNFO par des sessions spécifiques organisées par la Banque à l'intention de l'organe d'exécution. Le dispositif de suivi-évaluation du projet permettra également de consolider les connaissances qui serviront à la conception de futurs projets. La dissémination de ces connaissances se fera à travers le site de la Banque, les réunions et autres opportunité de partage d'informations avec les différents acteurs intervenant dans le secteur.

CADRE LOGIQUE AXE SUR LES RESULTATS

PAYS ET NOM DU PROJET : Cap-Vert Projet d'extension et de modernisation de l'Aéroport de Praia						
OBJECTIF DU PROJET : Assurer le développement des infrastructures de transport aérien du Cap-Vert						
	INDICATEURS DE PERFORMANCE			MOYENS DE VÉRIFICATION	RISQUES/ MESURES D'ATTÉNUATION	
	Indicateur (y compris les ISC)	Situation de référence	Cible			
IMPACT	Transport aérien du Cap-Vert développé et contribution du tourisme au PIB augmenté	<ol style="list-style-type: none"> Taux de croissance des trafics aériens internationaux, intra-régionaux et intérieurs ; Part du tourisme dans le PIB 	<ol style="list-style-type: none"> Le trafic aérien total du pays est de 1,85 millions de passagers en 2011 ; La part du tourisme dans le PIB est de 26% en 2011 	<ol style="list-style-type: none"> Le trafic aérien total du pays est de 6,4 millions de passagers en 2030 ; La part du tourisme dans le PIB est de 30 % en 2030 	Source: Ministère des Transports et de l'Economie Maritime (MIEM), ASA, Ministère en charge du Commerce Méthodes: Statistiques nationales économiques et de transport élaborées	<p>Risques Ralentissement du développement des activités touristiques lié à la conjoncture financière internationale et la situation économique des pays émetteurs des touristes</p> <p>Mesures d'atténuation Poursuite des efforts d'investissement et les reformes structurels dans le secteur du tourisme pour améliorer la compétitivité/attractivité du pays</p>
EFFETS	Capacité d'accueil de l'aéroport augmentées et fonctionnalité améliorée Création d'emplois durables pour les jeunes assurées	<ol style="list-style-type: none"> Niveau du trafic annuel passager ; Taux d'accroissement des mouvements annuels d'aéronefs ; Volume annuel de fret ; Nombres de vols traités simultanément à l'aérogare ; Niveau de service de l'aéroport de Praia ; Taux de création d'emplois 	<ol style="list-style-type: none"> Le trafic de passagers annuel est de 531000 en 2011 ; 13095 mvts d'aéronefs en 2011 ; Le trafic de fret en 2011 est de 1729 tonnes ; En 2011, 1 vol est traité à la fois ; En 2011 traitement de 400 passagers à l'heure ; En 2011, 500 emplois directs et 1250 emplois indirects 	<ol style="list-style-type: none"> 1 million de passagers en 2020 ; 17194 mvts en 2020 ; trafic de fret de 2822 tonnes en 2020 ; 4 vols traités simultanément en 2020; A l'horizon 2020 traitement de 700 passagers à l'heure; A l'horizon 2020 création de 1000 emplois directs et 2500 emplois indirects dont 30% de femmes. 	Source : MIEM ; ASA Méthodes : Statistiques nationales élaborées, enquêtes socioéconomiques réalisées	<p>Risques</p> <p>(i) Absence de maintenance des infrastructures</p> <p>Mesures d'atténuation</p> <p>(i) Bonne performance opérationnelle d'ASA qui permettra de générer les ressources nécessaires pour poursuivre la politique rigoureuse d'entretien des infrastructures</p>
PRODUITS	<ol style="list-style-type: none"> Terminal passager étendu et équipés ; Terminal fret réaménagé et équipés ; Parking avions agrandi et voieries et réseaux divers réalisés ; Suivi évaluation des impacts du projet réalisé Populations sensibilisées à la protection de l'environnement et aux IST dont le VIH/sida. Audits financiers réalisés. 	<ol style="list-style-type: none"> Superficie de l'aérogare ; Nombre de places de stationnement des aéronefs ; Nombres d'emplois temporaires créés ; Nombres de personnes sensibilisées ; Espace dédié aux boutiques produits artisanaux Nombres de rapports d'audits et de rapports de suivi évaluation ; 	<ol style="list-style-type: none"> Superficie aérogare en 2012 est de 6960m² ; 6 places de stationnement des aéronefs en 2012 En 2012 emplois temporaires = 0 ; En 2012 Personnes sensibilisés= 0 ; En 2012 Espace dédié aux boutiques produits artisanaux=0 En 2012, Rapports d'audits et de suivi évaluation = 0 	<ol style="list-style-type: none"> Superficie aérogare passe à 10700 m² en 2015 ; 9 places de stationnement des aéronefs en 2015 ; 160 emplois/mois temporaires créés dont 10% de femmes; Environ 2 000 personnes sensibilisées ; 1 espace dédié aux boutiques produits artisanaux en 2015 (i) 4 rapports d'audit des comptes du projet produits ; et (ii) 3 rapports de suivi évaluation des impacts du projet produits 	Source : MIEM, ASA Méthodes : Rapports des services centraux et décentralisés	<p>Risques</p> <p>(i) Retard de mobilisation du fonds de contrepartie ;</p> <p>(ii) Lenteur/Retard dans la passation des marchés</p> <p>(iii) Retard généré par une mauvaise coordination de l'exécution des travaux et de l'acquisition des divers équipements à installer</p> <p>Mesures d'atténuation</p> <p>(i) Preuve de l'inscription au budget de l'Etat du montant annuel au titre de la contrepartie national comme condition du prêt</p> <p>(ii) Renforcement de l'Organe d'exécution par un expert en acquisition</p> <p>(iii) Nomination d'un coordinateur du projet qualifié ; la préparation d'un plan détaillé de passation des marchés à actualiser chaque année durant la période d'exécution du projet ; une supervision renforcée et une revue à mi-parcours pour recadrer l'exécution du projet ;</p>
ACTIVITÉS CLÉS	COMPOSANTES			RESSOURCES		
	<ol style="list-style-type: none"> Extension de l'aérogare et équipements Réaménagement du terminal fret et équipements Extension du parking avions, voieries et réseaux divers Appui à la gestion et suivi du projet 			Composante 1 : 21,667 millions euros Composante 2 : 1,697 millions euros Composante 3 : 8,956 millions euros Composante 4 : 0,474 millions euros		

Calendrier d'exécution du projet



RAPPORT ET RECOMMANDATION DE LA DIRECTION AU CONSEIL D'ADMINISTRATION CONCERNANT UN PRET A LA REPUBLIQUE DU CAP-VERT POUR LE PROJET D'EXTENSION ET DE MODERNISATION DE L'AEROPORT DE PRAIA

La Direction soumet le présent rapport et recommandation concernant une proposition de prêt de 28,7 millions d'euros à la République du Cap-Vert pour contribuer au financement du projet d'extension et de modernisation de l'aéroport de Praia (PEMAP).

I. ORIENTATION STRATEGIQUE ET JUSTIFICATION

1.1 Contexte

1.1.1 Avec une croissance élevée du PIB, une inflation modérée, une bonne gouvernance, un PIB par habitant trois fois plus élevé que la moyenne des pays d'Afrique subsaharienne, le troisième indice de développement humain en Afrique après les Seychelles et les îles Maurice, le Cap-Vert fait figure de modèle en Afrique. En 2007, le Cap-Vert a quitté le groupe des pays les moins avancés et se place comme l'un des rares pays d'Afrique susceptibles d'atteindre les Objectifs du Millénaire pour le développement (OMD). En dépit de ces bons résultats, la pauvreté persiste, touchant près du ¼ de la population ; un constat qui met en exergue l'importance de la consolidation des efforts en vue d'atteindre les objectifs en matière de développement et de réduction de l'incidence de la pauvreté. Le pays reste confronté également à plusieurs obstacles fondamentaux qui entravent son développement et notamment les problèmes d'infrastructures (particulièrement dans le domaine de l'aviation civile pour un pays insulaire) qui font de plus en plus obstacle à une croissance économique durable et un taux de chômage relativement élevé, surtout parmi les jeunes. Le détail du contexte économique du pays figure à l'Annexe A1.

1.2 Liens du projet avec la stratégie et les objectifs du Cap-Vert

1.2.1 La stratégie de la Banque au Cap-Vert couvre la période 2009-2013¹ et repose sur les deux piliers suivants : (i) Appuyer les gains de bonne gouvernance économique et financière; et (ii) Contribuer au développement des infrastructures. Le DSP vise à appuyer la mise en œuvre de la Stratégie de transformation économique (STE) et Le Document de Stratégie pour la croissance et la réduction de la pauvreté 2012-2016 (DSCR III). Ce document a retenu comme principale option la consolidation des axes de développement préconisés par le DSCR II, tout en les intégrant dans une approche « clusters » ou « grappes de croissance » qui devraient être les locomotives de transformation de l'économie capverdienne. Ces grappes qui incluent le Cluster « aérien » qui vise à transformer le Cap-Vert en un hub aéronautique pour le transport aérien, passagers et fret ainsi qu'à améliorer et promouvoir les services connexes tels que la manutention aéroportuaire, le « catering » et l'entretien des aéronefs. Le développement et la modernisation des infrastructures figurent également au cœur du programme du Gouvernement de la VIII^{ème} législature (2012-2016).

1.2.2 Le financement du projet prévu dans le DSP s'appuie sur le Pilier 1 et vise à contribuer au développement et à la modernisation des infrastructures. Le financement du projet est également prévu dans le plan d'investissement prioritaire du Plan stratégique des transports 2008-2020 du Cap-Vert. Dans ce cadre, le Gouvernement s'est donné comme objectif d'accroître le développement des infrastructures de transport et doter le pays d'un système de transport répondant aux normes internationales d'efficacité et de qualité de manière à : (i) atténuer les contraintes et surcoûts de l'insularité ; (ii) améliorer la compétitivité ; et (iii) positionner le Cap-Vert comme hub de transport international. La vision du Gouvernement en matière de transports est de garantir l'accessibilité interne et externe du pays en vue de favoriser la promotion d'une économie orientée vers les services à

¹ La période de validité du DSP 2009 -2012 a été prorogé à fin 2013

l'international, tels que le tourisme, tout en assurant la cohésion sociale et territoriale, dans un cadre de développement durable. Le système de mobilité de transport escompté à l'horizon 2020 vise à favoriser : i) la cohésion nationale et l'intégration du Cap-Vert dans l'économie internationale ; ii) l'égalité d'accès à tous aux services sociaux de base, tels que la santé et l'éducation, ainsi qu'au bien-être ; et iii) la promotion d'activités qui respectent l'environnement et le développement durable.

1.2.3 Par ailleurs, il est à noter que le Cap-Vert a mis en œuvre la Décision de Yamoussoukro (libéralisation du transport aérien, création d'une structure autonome chargée de la gestion de l'aviation civile) et est l'un des rares pays d'Afrique subsaharienne dont l'aéroport bénéficie de la catégorie 1 de la « Federal Aviation Authority » (FAA) des USA. La catégorie 1 est attribuée aux pays dont la qualité des infrastructures aéronautiques et l'expertise technique du personnel obéissent aux normes de l'OACI et qui se conforme au Programme d'évaluation de la sécurité aérienne internationale (IASA) de l'Administration fédérale de l'aviation (FAA) des Etats-Unis. A cet égard, le Cap-Vert dispose d'une Autorité de l'aviation Civile (AAC) qui veille à l'application des recommandations de l'OACI. L'AAC a également pour mission la promotion de la sécurité aéronautique et le renforcement des capacités des institutions aéronautiques. A cet effet, elle gère des centres de formation pour s'acquitter de ses missions.

1.3 Justification de l'intervention de la Banque

1.3.1 Au Cap-Vert, l'avion est le moyen de transport le plus utilisé pour les déplacements nationaux, régionaux et internationaux. Du reste, le transport aérien et maritime représente des secteurs clés pour faire du Cap-Vert un pays unifié et fonctionnelle. Au cours des 10 dernières années, le Gouvernement a consenti des investissements importants dans ces 2 sous-secteurs estimés à environ 400 millions de dollars. Ainsi, le pays compte pas moins de sept aéroports dont quatre internationaux (Sal, Praia, Boa Vista et S.Vicente) et 3 aéroports nationaux (fogo, S.Nicolau et Maio). L'aéroport de Praia constitue la deuxième infrastructure aéroportuaire du pays, il assure depuis la réalisation des travaux de modernisation en 2005 les liaisons internationales de/vers l'Afrique, l'Europe, l'Amérique du Nord et l'Amérique Latine et également l'éclatement du trafic vers les autres Iles de l'Archipel. L'aéroport de Praia est un outil important du désenclavement interne et externe du pays. L'évolution de ses trafics, aussi bien en termes de passagers, de mouvements d'avions que de fret, atteste de l'importance prise par cet aéroport dans la circulation des flux aériens internationaux/régionaux et dans l'économie d'échanges du pays.

1.3.2 L'intérêt de la Banque à accompagner un tel projet réside d'abord sur son alignement aux différents cadres stratégiques existants (SLT, DSP etc.). Il se justifie surtout par la réponse qu'il va apporter pour répondre aux besoins de la demande de transport aérien, notamment en matière d'activités économiques et touristiques. En effet, le secteur du transport aérien a bénéficié grandement de la formidable croissance économique du pays et en particulier celle du secteur clé du tourisme qui génère 26% du PIB. Le trafic aérien de Praia a connu une progression rapide durant les douze dernières années. Le trafic aérien passager est passé de 223 000 passagers en 1999 à 531 000 passagers en 2011 (28% du trafic total du pays), soit un taux de croissance annuel moyen de 7,5 %, supérieur de 1,2 point par rapport à la moyenne du trafic total des plateformes aéroportuaires du pays. Le niveau de qualité de services qu'offre l'aéroport de Praia, aussi bien sur le plan de la sécurité/sûreté des vols que sur le plan de l'exploitation commerciale des infrastructures, est mis à l'épreuve par la croissance du trafic et les attentes des usagers ; d'où, l'urgence d'entreprendre une extension des aires de mouvements d'aéronefs, des terminaux passagers et fret, des équipements de sûreté.

1.3.3 La modernisation et l'amélioration des capacités de l'aéroport de Praia prévue dans le cadre du plan directeur pour le développement de l'aéroport de Praia, constituent une priorité du sous-secteur aérien. Le projet devrait permettre de répondre efficacement à l'accroissement du trafic aérien, au

tourisme, aux potentialités économiques et à la continuité du pays en assurant des liaisons entre la capitale et les autres île de l'archipel. Le financement du présent projet s'inscrit dans la continuité de l'intervention de la Banque au Cap-Vert puisque la construction de l'aéroport de Praia inauguré en 2006 a été financée par la Banque qui consolide ainsi les acquis antérieurs pour son avantage comparatif dans les infrastructures. Fort de son expérience dans la formulation et la mise en œuvre de projets similaires sur le continent, la Banque dispose des atouts importants pour accompagner le pays dans la réalisation du présent projet.

1.4 Coordination des bailleurs de fonds

Secteur				Importance				
				en % PIB	en % des Exportations	en % de Main d'Œuvre		
Années				2010	2010	2010		
Secteur des transports & communications du Cap-Vert				16,2	Nd	Nd		
Parties prenantes - Dépenses publiques annuelles du secteur des transports du Cap-Vert (moyennes en CVE)								
				Bailleurs de Fonds				
				BAD	BM	MCC	Portugal	Autres
Années		Total	Gouv.					
2003-2007	en CVE	17592 772970	548828489	837482942	1 043820 418	1391148575	5468763640	8302728907
	en%	100%	3%	5%	6%	8%	31%	47%
2008-2011	en CVE	46889399518	4378369915	65938470	0	0	29653640638	12791450495
	en%	100%	9,3%	0,1%	0	0	63,2%	27,3%
Niveau de la coordination de l'aide au Cap-Vert								
Existence de groupes de travail thématiques							Oui	
Existence d'un programme sectoriel global							Non	
Rôle de la BAD dans la coordination de l'aide							Membre	

1.4.1 Il existe, au Cap-Vert, un dispositif de coordination des interventions des partenaires techniques et financiers, le Groupe d'Appui Budgétaire (Grupo de Apoio Orçamental - GAO), qui réunit la Banque, la Banque Mondiale, l'Union Européenne, le Portugal, l'Espagne et le Luxembourg, et qui coordonne à la fois les appuis budgétaires généraux et les interventions sectorielles, y compris dans les domaines des infrastructures et des transports. Le renforcement du Bureau de la Banque à Dakar (SNFO) a permis une participation régulière de la Banque aux activités de supervision du GAO et une intensification des contacts avec les autorités et partenaires.

1.4.2 Les principaux bailleurs de fonds présents au Cap-Vert outre la Banque sont les coopérations bilatérales (Portugal, Luxembourg, Espagne, France, Japon et Chine), l'Union Européenne, le Millenium Challenge Account (MCA) et des institutions financières d'aide au développement comme la Banque Mondiale, la BADEA et la Banque Européenne d'Investissement (BEI). La quasi-totalité de ces bailleurs de fonds interviennent dans le financement des investissements (routes, adduction en eau potable et assainissement, infrastructures agricoles, etc.) et dans l'assistance technique/renforcement institutionnelle de l'administration publique Capverdienne. Le Millenium Challenge Corporation a approuvé en 2012 un nouveau financement de 66 millions de dollars américains pour appuyer le secteur de l'eau, de l'assainissement et de l'aménagement du territoire. Le portefeuille actif de la Banque Mondiale a décaissé un montant de 65.5 millions d'US\$ tous projets confondus en 2012. Le plan indicatif pluriannuel de l'Union Européenne pour le Cap-Vert dans le cadre du 10^{ème} FED prévoit une « enveloppe programmatique » d'un montant de 54 millions d'euros. Cette enveloppe est destinée au soutien macro-économique, aux politiques sectorielles et aux projets. Différentes coopérations bilatérales ont des programmes indicatifs pluriannuels avec des interventions intersectorielles d'une valeur de 56 millions d'euros dans le cas du Portugal (pour la période 2012-2015) et de 60 millions d'euros dans le cas du Luxembourg (pour la période 2011-2015).

II. DESCRIPTION DU PROJET

2.1 Composantes du projet

2.2.1 L'objectif sectoriel du projet est d'assurer le développement des infrastructures de transport aérien du Cap-Vert et augmenter la part du tourisme dans le PIB. Sur le plan spécifique, le projet vise à augmenter et à améliorer la capacité d'accueil de l'aérogare et celle de l'aire de stationnement avions, en vue d'atteindre l'objectif de 1 million de passagers par an à l'horizon 2020 et 2,2 millions à l'horizon 2035.

2.2.2 En vue de faire face aux prévisions de trafics futures et permettre une meilleure gestion des flux de passagers en heure de pointe, il est envisagé dans le cadre du présent projet les composantes suivantes résumées dans le tableau (2.1) ci-après.

Tableau 2.1 : Résumé des composantes du projet

Composantes	Coût estimatif (HTTD) en Millions d'Euros	Description des composantes
Extension Terminal Passagers	21,667	A.1.Travaux Extension Terminal passager + Equipements A.2. : (i) Contrôle et surveillance des travaux, (ii) Sensibilisation des populations de la zone d'influence du projet à la protection de l'environnement et à la lutte contre les infections sexuellement transmissibles (IST) dont le VIH-SIDA et accompagnement social
Réaménagement Terminal Fret	1,697	B.1. Travaux de réaménagement du Terminal Fret + Equipements B.2. Contrôle et surveillance des travaux
Extension Parking avions et Réseaux divers	8,956	C.1. Travaux d'extension parking avions C.2. Réseaux divers C.3. Contrôle et surveillance des travaux
Gestion et suivi du projet	0,474	D.1. Appui à la Cellule de Gestion du projet D.2. Audit du projet D.3. Suivi-évaluation des impacts du projet

2.2 Solutions techniques retenues et alternatives étudiées

2.2.1 La variante retenue exclut toute intervention sur d'autres bâtiments ou locaux administratifs. Le réaménagement judicieux du bâtiment existant permettra de réduire les surfaces d'extension dans un but de comprimer au maximum les coûts. L'extension permettra de décongestionner l'espace existant en déplaçant certaines fonctions dans un nouveau bloc à créer. Ce nouveau bloc abritera un hall public et une zone d'enregistrement aussi bien pour les vols domestiques qu'internationaux. Pour éviter des travaux difficiles dans un sol très dur, la nouvelle zone d'enregistrement sera située à l'emplacement du parking actuel à plus de 4,5m au-dessus du niveau de l'aérogare existant. L'amélioration de la circulation dans l'ensemble de l'aérogare est marquée par la distinction d'une part entre les zones d'arrivée et la séparation entre les départs pour les vols domestiques et les vols internationaux d'autre part.

2.2.2 Les solutions techniques de substitution étudiées et les raisons de leur rejet sont résumées dans le tableau (2.2) ci-après.

Tableau 2.2 : Solutions techniques étudiées et non retenues

Solution de substitution	Brève description	Cause du rejet
Solution n°1 :	Expansion du Terminal passager existant pour fournir un deuxième niveau, ainsi doubler la superficie actuelle disponible.	Le terminal actuel ne garantit pas des conditions de stabilité pour une expansion verticale, en raison des défauts d'exécution observés lors du diagnostic de l'existant (<i>humidité généralisée, problèmes d'infiltrations, flèche excessive au niveau des dalles pleines</i>) et l'absence de plans de récolement des travaux précédents.
Solution n°2 :	Expansion du Terminal passager du côté nord du terminal actuel	Cette solution a été écartée du fait qu'elle impliquerait la démolition et la relocalisation du hangar de réparation et maintenance des Avions de TACV qui serait très coûteuse.
Solution n°3 :	Expansion du Terminal passager du côté sud du terminal actuel.	Solution écartée parce qu'elle impliquerait la démolition du nouveau Terminal VIP. La relocalisation de ce bâtiment de haut standing de finition serait très coûteuse.
Solution n°4 :	Expansion du Terminal Passager dans la zone actuellement occupée par le bloc technique de l'ASA, la tour de contrôle et des bureaux de TACV.	Cette solution a été écartée en raison du coût de remplacement de ces infrastructures, en particulier de la tour de contrôle, avec les difficultés opérationnelles qu'il pourrait engendrer.

2.3 Type de projet

Le projet d'extension et de modernisation de l'aéroport de Praia (PEMAP) est un projet d'investissement portant sur des travaux d'aménagement d'infrastructures et d'acquisition d'équipements aéroportuaires. L'instrument de financement proposé est un « prêt projet » sur les ressources BAD qui sera octroyé au Gouvernement puisqu'il n'y a pas encore de mécanisme d'appui budgétaire sectoriel au Cap-Vert pour les projets d'infrastructures de transport

2.4 Coût et dispositif de financement du projet

Coût estimatif

2.4.1 Le coût estimatif du projet, hors toutes taxes et droits de douane (HTTD) est de 32,794 millions d'euros (€), dont 25,713 millions d'euros en devises, et 7,081 millions d'euros en monnaie locale. Les coûts unitaires des travaux ont été établis en tenant compte : (i) des résultats des études APD finalisées en 2013 ; (ii) des coûts unitaires issus des offres reçues en 2011 dans le cadre de travaux similaires réalisés dans le pays ; (iii) de la programmation des acquisitions des travaux prévues pour 2013/2014 ; et (iv) de l'exécution des travaux, prévue sur la période 2014-2016. La provision pour imprévus physiques est maintenue à 10% du coût de base. La provision pour aléas financiers représente 5% du coût de base et des imprévus physiques. Le coût estimatif de la phase 1 du projet est détaillé à l'annexe (B1). Ces coûts sont résumés dans le tableau (2.3) ci-après.

Tableau 2.3 : Résumé du coût estimatif par composantes du projet

Composantes	En millions d'ECV			En millions d'Euros		
	Devises	ML	Total	Devises	ML	Total
A. Extension Terminal Passagers	1 637,168	431,345	2 068,513	14,848	3,912	18,759
B. Réaménagement Terminal Fret	129,634	32,409	162,043	1,176	0,294	1,470
C. Extension Parking avions et Réseaux divers	683,988	170,997	854,985	6,203	1,551	7,754
D. Gestion et suivi du projet	3,970	41,239	45,209	0,036	0,374	0,410
Coût de base	2 454,760	675,990	3 130,750	22,262	6,131	28,393
Imprévus physiques	245,476	67,599	313,075	2,226	0,613	2,839
Aléas financiers	135,012	37,179	172,191	1,224	0,337	1,562
Total	2 835,248	780,768	3 616,016	25,713	7,081	32,794

2.4.2 Le coût par catégorie de dépenses du projet est détaillé à l'annexe (B1). Il est résumé dans le tableau 2.4 ci-après.

Tableau 2.4 : Résumé du coût par catégorie de dépenses du projet

Catégories de dépenses	En millions d'ECV			En millions d'Euros		
	Devises	ML	Total	Devises	ML	Total
A. Travaux + Equipements	2 334,086	583,522	2 917,608	21,168	5,292	26,460
B. Biens	0,000	4,025	4,025	0,000	0,037	0,037
C. Services de consultants	120,674	74,274	194,948	1,094	0,674	1,768
D. Divers	0,000	14,169	14,169	0,000	0,129	0,129
Coût de base	2 454,760	675,990	3 130,750	22,262	6,131	28,393
Imprévus physiques	245,476	67,599	313,075	2,226	0,613	2,839
Aléas financiers	135,012	37,179	172,191	1,224	0,337	1,562
Total	2 835,248	780,768	3 616,016	25,713	7,081	32,794

Dispositif de financement

2.4.3 Le projet est financé par les ressources BAD et le Gouvernement. Le prêt BAD, d'un montant de 28,7 millions d'euros, représente 87,52 % du coût HTTD du projet. Ce prêt est destiné au financement partiel : (i) des coûts des travaux et équipements du projet ; (ii) des coûts des prestations de service pour le contrôle et la surveillance des travaux, la sensibilisation de la population, le suivi évaluation des impacts du projet et la totalité des coûts de l'audit des comptes du projet. Les sources de financement par catégories de dépenses ainsi que le calendrier des dépenses des composantes sont détaillées à l'annexe B2

2.4.4 La contribution du Gouvernement, 12,48 % du coût HTTD du projet, servira à financer l'intégralité des frais de fonctionnement de la Cellule de l'Exécution du Projet (CEP) et une partie des coût des travaux et des services exceptés l'audit des comptes du projet financé intégralement par la Banque. Conformément à la Politique relative aux dépenses éligibles au financement, le Comité des Opération de la Banque a validé le niveau de la contrepartie dans le cadre du présent projet sur la base de la noté justificatif figurant à l'Annexe A3. *La preuve de l'inscription au budget de l'Etat du montant annuel au titre de la contrepartie nationale constitue une condition du prêt (condition Ci).* Les sources de financement du projet sont présentées dans les tableaux (2.5) ci-après.

Tableau 2.5 : Source de financement des composantes du projet (en millions d'euros)

Source de financement	Montant	%
BAD	28,700	87,52%
Gouvernement	4,094	12,48%
Total global	32,794	100,00%

Calendrier de dépenses

2.4.5 Le calendrier de dépenses : (i) par source de financement est présenté dans le tableau 2.6 (ci-dessous) ; et (ii) par composante du projet est dans l'annexe B2.

Tableau 2.6 : Calendrier de dépenses par source de financement (millions d'euros)

Sources de financement	2014	2015	2016	TOTAL
BAD	14,350	11,480	2,870	28,700
Gouvernement	2,047	1,638	0,409	4,094
Total	16,397	13,118	3,279	32,794
%	50,00%	40,00%	10,00%	100,00%

2.5 Zone et bénéficiaires du projet

2.5.1 La zone d'Influence du Projet (ZIP) est déterminée sur la base des composantes du projet et des contraintes, enjeux et sensibilités environnementales et sociales de la zone du projet. La ZIP est décomposée en deux zones : (i) Une zone d'influence directe qui correspond à la zone d'impact direct sur l'environnement physique et biologique et qui concerne le village de Sao Tomé, le village de Achada Grande et la ville de Praia qui accueille 131 000 habitants soit 48 % de la population de l'île de Santiago et 28% de la population totale du pays; (ii) Une zone d'influence indirecte qui rayonne sur toute l'île de Santiago et qui comprend les différentes zones d'emprunts et de carrières ainsi que toutes les zones d'intérêt écologique ou économique pouvant être impactée indirectement par le projet. L'île de Santiago est la plus vaste de l'archipel (1.000 km² soit le quart de la superficie totale du pays) et également la plus peuplée concentre 271 000 habitants, soit 56 % de la population totale, mettant en exergue son rôle important comme principal pôle économique et administratif du pays. Par ailleurs, les retombées socio-économiques du projet d'extension de l'aéroport international couvrent le territoire national du Cap-Vert du fait de l'augmentation du nombre de passagers qui est susceptible de générer un surcroît d'activité économique (développement du tourisme, création et renforcement des activités économiques avec pour corollaire les créations d'emploi et l'accroissement du PIB).

2.6 Approche participative pour l'identification, la conception et la mise en œuvre du projet

2.6.1 L'approche participative a été retenue à toutes les étapes du projet. Les différentes parties prenantes ont été consultées aussi bien lors de la réalisation des études techniques détaillées qu'au cours de la mission de préparation du projet. Des rencontres participatives ont été organisées durant toutes les phases de la préparation du projet avec les populations de la zone d'influence du projet. Ces séances plénières d'information et de consultation du public ont rassemblé, depuis la première phase, et au cours des missions de préparation et d'évaluation, les autorités administratives et politiques, les responsables des services déconcentrés et antennes provinciales des ONG internationales, des autorités coutumières, des leaders d'opinions, des opérateurs économiques, les couches vulnérables de la population. Ces rencontres ont permis d'avoir une idée plus précise du niveau de pauvreté dans lequel se trouvent les populations bénéficiaires du projet et leurs attentes et d'arrêter les mesures d'accompagnement et actions qui résoudront les problèmes sociaux les plus pressants des populations riveraines. Suite à ces consultations, il est prévu dans le cadre du projet d'initier en direction des populations riveraines des actions : (i) de sensibilisation aux IST dont le VIH-SIDA à travers des campagnes d'information, d'éducation et de communication ; et (ii) de recrutement en priorité de la main d'œuvre locale pour les travaux manuels. L'approche participative sera également poursuivie tout au long de la phase d'exécution notamment lors des réunions de coordination du chantier et au cours de l'établissement de la situation de référence pour les besoins du suivi d'impact pour assurer l'appropriation du projet par les bénéficiaires.

2.7 Prise en considération de l'expérience de la Banque et des leçons tirées dans la conception du projet

2.7.1 L'intervention de la Banque au Cap-Vert date de 1977. Elle totalise 43 opérations d'un montant total cumulé d'approbations de 202,69 millions d'UC dont 6 opérations dans le secteur des transports (y compris le projet de construction de l'aéroport de Praia dont l'extension fait l'objet du présent projet). A ce jour, le portefeuille actif de la Banque au Cap-Vert, est composé de 3 opérations dont deux projets dans le secteur des infrastructures (énergie) et une étude dans le secteur de l'eau et assainissement pour des engagements nets s'élevant à environ 14,45 millions d'UC. Le secteur des infrastructures (énergie) continue d'occuper une place prépondérante dans le portefeuille (deux opérations, 37,3% des engagements), suivi du multi-secteur avec une opération. La répartition des opérations était ainsi plus étroitement alignée sur les deux axes prioritaires du DSP. La revue du portefeuille de juin 2012 a jugé la performance globale des opérations actives de la Banque au Cap-Vert satisfaisante, avec une moyenne générale de 2,6 sur 3 en 2012. Cette moyenne représente une amélioration sensible par rapport à celle de 2009, qui était de 2,2. A l'avenir, dialogue et efforts porteront sur le maintien de la bonne performance actuelle du portefeuille, y compris pendant la phase ascendante attendue au cours des prochaines années du fait du volume relativement important des nouveaux financements BAD. Les principaux enseignements tirés de la mise en œuvre de la stratégie de la Banque en cours sont résumés dans l'annexe A3.

2.7.2 De façon générale, les opérations financées par la Banque dans le secteur des transports, sont achevées et ont été relativement bien exécutées. Toutefois le projet de construction de l'aéroport achevé en 2006 après 92 mois de travaux a accusé un retard important par rapport à la date prévisionnelle d'achèvement. Les principales causes de ce retard relevées dans le rapport d'achèvement du projet, sont les suivantes : (i) les études réalisées en 1985 n'ont pas été actualisées avant le début des travaux de 1998 ; cet important délai est à l'origine des problèmes techniques rencontrés et du retard accusé dans l'exécution du projet, (ii) certains travaux d'importance n'ont pas été réalisés car 10% du reliquat du prêt a été annulé par la Banque, (iii) le manque de formation du personnel du projet sur les règles et procédures d'acquisition et de décaissement de la Banque ont été à l'origine du ralentissement de l'exécution du projet. Les principales leçons tirées de ce projet ont été

pris en compte dans le cadre de la conception du présent projet : (i) réaliser des études complètes et détaillées avant l'exécution des projets ; (ii) ne pas observer un temps long entre la date de réalisation des études et celle de l'exécution du projet ; (iii) former le personnel du projet sur les règles et procédures de la Banque en matière d'acquisition et de décaissement ; et (iv) veiller à ne pas procéder à de fréquents changements des chargés de projets.

2.8 Principaux indicateurs de performance

2.8.1 Les principaux indicateurs identifiés sont ceux figurant dans le cadre logique avec les dates d'échéance. Ils concernent : (i) l'évolution des trafics aériens internationaux, intra régionaux et intérieurs ; (ii) Part du tourisme dans le PIB ; (iii) l'évolution du trafic annuel de l'aéroport (passager, fret et mouvement d'avions) ; (iv) l'amélioration de la fonctionnalité de l'aéroport exprimée par le nombre de vols traités simultanément à l'aérogare et le nombre de passagers traités à l'heure ; et (v) taux de création d'emplois directs et indirects créés pour les jeunes.

2.8.2 Outre ces indicateurs de résultats, des indicateurs de performance de l'exécution seront établis et suivis, principalement : (i) les délais pour la satisfaction des conditions préalables au premier décaissement du prêt ; (ii) les délais de passation des marchés ; (iii) les délais d'exécution du projet ; et (iv) l'évolution des taux de décaissement en fonction du calendrier des dépenses.

2.8.3 Le manque d'un système de suivi évaluation fonctionnel dès le démarrage des activités du projet explique souvent les difficultés qu'on éprouve par la suite pour apprécier le niveau d'atteinte des objectifs de développement retenus dans la matrice de résultats. Il est donc prévu pour ce projet la mise en place d'un dispositif de suivi évaluation afin de (i) constituer et gérer les informations sur le niveau d'exécution de différentes composantes du projet ; (ii) établir la situation de référence pour les besoins du suivi d'impact du projet ; et (iii) réaliser à la fin du projet une évaluation d'impact du projet en utilisant la même méthodologie ayant servi à l'établissement de la situation de référence.

III. FAISABILITE DU PROJET

3.1 Performance économique et financière

Analyse économique

3.1.1 L'évaluation économique du projet est fondée sur un bilan socio-économique, qui mesure les effets du projet en termes de coûts et d'avantages monétarisés pour la collectivité. L'indicateur de performance économique retenu est le taux de rentabilité économique (TRIE) calculé pour le projet sur la base de la méthode coûts/avantages entre les situations « sans » et « avec » projet et sur une période de vingt ans à partir de l'année de mise en service soit de 2015 à 2035. Les éléments de coûts intervenant dans les dépenses d'investissement, d'entretien et de fonctionnement et les avantages occasionnés par le projet, sont les suivants : (i) Les coûts d'investissement pour la réalisation de la nouvelle extension et les coûts et d'entretien. Ils englobent également les coûts contrôle et de surveillance des travaux. Les avantages directs et indirects du projet sont : (i) les recettes additionnelles de l'aéroport ; (ii) les emplois créés durant la période des travaux ; (iii) la valeur ajoutée générée par l'activité touristique ; et (iv) les gains de temps réalisés dans la zone d'enregistrement. Un taux d'actualisation de 10% et une valeur résiduelle de 32% ont été retenus dans l'analyse économique.

3.1.2 Les prévisions de trafic ont été établies, en prenant en compte la stratégie du Gouvernement en matière de développement du tourisme ainsi que des principales tendances sociodémographiques du pays. La méthode de prévision retenue est la méthode économétrique et les principales variables retenues pour l'analyse sont : le revenu par tête d'habitant des pays émetteurs de touristes, le coût du transport et le coût du réceptif. Trois scénarios de trafic ont été élaborés : scénario haut, médian et bas

et l'analyse économique a été effectuée sur base du scénario médian. Ce scénario prévoit un trafic passagers de l'aéroport de Praia qui atteindra environ 1 million de passagers en 2021 et 2, 2 millions de passagers 2035.

3.1.3 En se basant sur le niveau actuel des redevances, le TRIE du projet s'élèverait à 11,4%, dans le scénario de base qui après analyse de sensibilité s'avère inférieur au taux d'actualisation de 10% requis pour justifier la rentabilité économique de ce type d'investissement au Cap-Vert. Or, il est à souligner que la redevance aéroportuaire pour les passagers prélevée au Cap-Vert se situe bien en-deçà de la moyenne appliquée dans la région. De plus, cette redevance n'a pas augmenté depuis 2007. Il est donc convenu de procéder à un ajustement de 35% de niveau de cette redevance correspondant à une progression moyenne de moins de 7 % par an sur les cinq dernières années et faire passer la redevance passager à 20,2 Euros² pour le trafic international (contre 15 € dans la situation actuelle) et à 5,8 Euros pour le trafic domestique (contre 4,3 € dans la situation actuelle) à la mise en service de l'extension en 2015 afin de pouvoir justifier cet investissement et permettre à l'aéroport de générer des revenus suffisants pour opérer de manière pérenne. L'ajustement de cette redevance sera d'autant plus justifié qu'elle accompagnera la mise en service d'un aéroport offrant une meilleure qualité de service. En prenant en compte l'augmentation des redevances passagers, le TRIE atteint 15% (au lieu de 11, 4% sans ajustement tarifaire), confirmant ainsi l'éligibilité économique du projet et mettant en exergue son impact positif sur l'économie régionale et nationale. *La mise en œuvre de cet ajustement constitue une condition du prêt (condition Cii.)* Le tableau (3.1) suivant donne un résumé de l'analyse économique dont le détail est en annexe (B7).

Tableau 3.1 : Résumé de l'analyse économique

Taux de rentabilité Economique (TRIE) du projet en %	15%
Valeur Actuelle Nette (VAN) en Millions de CVE	1582
Taux d'actualisation	10%

Analyse de la performance financière du projet

3.1.4 Le taux de rentabilité interne financière (TRIF) est l'indicateur de base retenu pour apprécier la performance financière du projet. En plus de ceux pris en compte dans l'analyse économique, les coûts de l'analyse financière prennent en compte les charges du personnel travaillant à l'aéroport. En ce qui concerne les avantages, seuls les revenus aéronautiques additionnels ainsi que la valeur résiduelle des infrastructures considérés sont pris en compte. En considérant le coût de l'investissement et les recettes générées par le projet et en supposant un taux d'actualisation réel de 2,1% qui est le coût de coût pondéré de capital dans le cadre du projet, la valeur actuelle nette s'établit à 1326 millions de CVE. Le TRIF qui en résulte est de 4 % et peut être considéré comme adéquat pour des projets d'infrastructure publique de cette envergure. Etant donné que le taux de rentabilité économique indiqué ci-dessus est de 15%, le projet peut être considéré comme économiquement et financièrement viable.

Tableau 3.2 : Résumé de l'analyse financière

Taux de rentabilité financière (TRIF)	4%
Valeur Actuelle Nette (VANF) en Millions de CVE	1299
Taux d'actualisation	2,1 %

² Calculé sur la base d'un taux de change de 1 € = 110,265 CVE

Analyse financière de la société ASA

3.1.5 La société ASA (Aeroportos e Segurança Aérea) est une société anonyme à caractère commercial et à capitaux publics. Créée en 2001, elle est dotée de la personnalité juridique et de l'autonomie financière et patrimoniale. Son capital est de 5,2 milliards de CVE (Cabo Verde Escudos), soit l'équivalent de 47 millions d'euros (1 euro = 110 Escudos). Elle a pour mission principale de gérer l'espace aérien du Cap-Vert sur la FIR (Flight Information Region) de Sal, ainsi que les aéroports ouverts à la circulation aérienne publique au nombre de 7 dont 4 internationaux. Ses ressources sont constituées par la redevance de survol due par chaque aéronef qui traverse l'espace aérien national, et par les redevances d'aéroport qui se décomposent en redevances aéroportuaires (atterrissage, passagers, stationnement d'aéronef, balisage, taxe de sûreté) et en redevances extra aéronautiques (occupation des locaux des aérogares et commerces). L'analyse financière rétrospective de l'ASA fait ressortir qu'en 2009, la société a enregistré un déficit de 25 millions de CVE suite à la baisse de l'activité aéroportuaire résultant de la crise économique dans le monde. Depuis, la société a renoué avec la croissance. La bonne performance de l'activité opérationnelle observée en 2011 s'est traduite par une croissance de 10% du chiffre d'affaire en 2011, atteignant 5, 15 milliards de CVE. Le bénéfice net a plus que doublé en 2011, augmentant de 318 millions de CVE en 2010 à 844 millions de CVE en 2011. En décembre 2011, l'effectif de la société s'élevait à 511 agents et cadres.

3.1.6 La société est régulièrement auditée par des cabinets internationaux renommés. Les auditeurs estiment dans le dernier rapport d'audit 2011, que les états financiers établis par la société présentent sincèrement, dans tous leurs aspects significatifs, la situation financière de l'ASA au 31 décembre 2011. La société est également auditée sur le plan technique et opérationnel par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI). Le dernier rapport de cette organisation fait état d'un niveau globalement satisfaisant du réseau aéroportuaire et du secteur de la navigation aérienne du Cap-Vert. Une analyse financière détaillée de la Société ASA à l'annexe B7.

3.2 Impact environnemental et social

Environnement

3.2.1 Le projet a fait l'objet d'études environnementales approfondies. Sur la base des résultats de ces études, validés par les Autorités compétentes, le projet a été classé en catégorie 2 sur le plan environnemental. Les travaux se limiteront dans l'enceinte de l'aéroport. Les impacts majeurs s'articuleront autour des impacts sonores et de la pollution atmosphérique, la production de surplus de déchets, l'augmentation de la consommation en eau et en énergie et les risques liés au chantier. Le risque lié à la manipulation des produits dangereux est considéré minimes, les quantités manipulées restent très limitées. Conformément aux procédures de la Banque, une étude d'impact environnemental et social (EIES) ainsi qu'un plan de gestion environnementale et sociale (PGES) a été réalisée en 2012. Le résumé exécutif du PGES sera publié sur le site de la Banque 30 jours avant la soumission du projet au Conseil d'Administration de la Banque. L'évaluation environnementale et sociale est détaillée à l'annexe (B6).

Impacts positifs

3.2.2 Avec l'implantation des chantiers, une dynamique économique se créera avec des nouveaux marchés de service et de demande d'emploi. Le projet donnera ainsi une relance au potentiel économique de Praia surtout dans le domaine de la construction et des activités auxiliaires dans une zone où le taux de chômage atteint les 22%. Les travaux de construction sont considérés comme un élément dynamisant des activités industrielles. Dans le cadre de ce projet, il y aura un apport important et achat des équipements et des matériaux de construction et l'engagement de sous-traitants locaux. A terme, l'extension de l'aéroport dynamisera les activités touristiques à Praia et le reste du pays et

favorisera le développement d'activités génératrices de revenus. L'augmentation des activités touristiques va contribuer au développement des activités auxiliaires telles que les secteurs du transport, et de l'artisanat.

Impacts négatifs

3.2.3 Les travaux liés au mouvement des matériaux et les engins et les travaux de construction, sont susceptibles de générer des émissions de poussières et les émissions gazeuses. Les sources de pollution du sol sur site lors de la phase chantier sont en général le stockage ou le transport des produits, matériaux dangereux de forme liquide ou solide tels que les matériaux lourds, les hydrocarbures et les huiles, utilisés dans les travaux de construction et les opérations de maintenance des équipements.

3.2.4 De plus, certaines opérations du chantier peuvent causer des accidents qui sont principalement liées au non-respect des règles de sécurité et de stockage des produits dangereux. Les opérations aéroportuaires généreront des effluents liquides et solides qu'il faudra gérer durablement. Le bruit émis par l'activité des aéronefs peut être une source importante de nuisance et dans plusieurs cas, un facteur limitant de développement autour de l'aéroport.

Changement climatique

3.2.5 La modernisation et l'extension de l'aéroport n'aura pas d'incidences majeures sur le changement climatique. Les sources d'émissions atmosphériques du projet sont le trafic aérien (mouvement des avions) et le trafic terrestre desservant l'aéroport et le trafic interne des navettes et voitures de service. A l'horizon 2020, avec moins de 1 million de Passagers, l'aéroport générera 150 000 tonnes de CO₂. A l'horizon 2035, l'aéroport accueillera plus de 2 millions de Passagers et générera 350 000 tonnes de CO₂. Le trafic aérien contribue globalement à moins de 2% des émissions de GES. En outre, les aménagements paysagers et ornementaux vont contribuer à la reconstitution et à l'amélioration de la biodiversité biologique d'importance majeure pour l'environnement local et global et à l'atténuation des émissions cumulées de gaz à effet de serre.

Genre

3.2.6 Les principes par rapport à l'égalité des genres sont fortement ancrés dans la société capverdienne ce qui contribue de façon positive à promouvoir la croissance économique et la réduction de la pauvreté. A ce titre, il n'existe pas de contraintes politiques, juridiques et socioculturelles qui empêchent les hommes et les femmes de bénéficier à part entière des mêmes avantages au niveau du Cap-Vert. Des avancées significatives sur le genre ont été accomplies au cours des 15 dernières années. De fait, l'indice sexospécifique du développement humain (ISDH) du Cap-Vert est passé de 0.705 en 2008 à 0.723 en 2010, ce qui atteste d'une convergence des capacités de base entre hommes et femmes. Les femmes constituent 51.6 % de la population totale et 46 % de la population active, et elles sont à la tête de 46 % des ménages.

3.2.7 L'aéroport de Praia, compte 28 femmes sur un total de 88 employés soit 1/3 des effectifs. Les femmes sont pleinement représentées à tous les niveaux de la structure organisationnelle et décisionnelle du Ministère des Infrastructures et de l'Economie Maritime (ASA et de la DGI. Dans la zone d'influence du projet, les femmes exercent la commercialisation de la production agricole et piscicole dans le marché de la ville de Praia (4 à 6 km respectivement des villages de d'Achada Grande et de Sao Tomé). Le projet d'extension et de modernisation de l'aéroport de Praia contribuera à améliorer davantage les conditions de vie des cadres et agents féminins ainsi que des jeunes, en créant de nouvelles opportunités d'emplois en phase de mise en œuvre et de façon induite, par l'effet d'une augmentation du trafic aérien et en corollaire les flux touristiques. Au Cap-Vert, les emplois créés dans le secteur du tourisme sont occupés à hauteur de 60% par les femmes.

3.2.8 Dans sa conception le projet a pris en compte la dimension genre en termes de besoins spécifiques des hommes et femmes dans l'infrastructure aéroportuaire. Le projet dans le cadre de son programme d'accompagnement social, prévoit une assistance aux associations actives de la zone de l'aéroport, lesquelles associations présentant plusieurs femmes en tant que membres, l'association d'Achada grande est même présidée par une femme. Le projet prévoit aussi des actions de formation en gestion d'activité associative et en gestion de petits projets (dont l'artisanat). Il est par ailleurs prévu dans le cadre du projet que l'aéroport réserve un espace pour boutiques d'exposition de produits artisanaux confectionnés par des femmes. Le projet offrira aussi l'occasion, pendant son exécution, de mener une sensibilisation aux IST dont le VIH-SIDA à travers des campagnes d'information, d'éducation et de communication.

Social

3.2.9 Le projet d'extension et de modernisation de l'aéroport de Praia au Cap-Vert sera à la base de création d'emplois dans les domaines tels que le commerce et le tourisme, ce qui contribuera potentiellement à la croissance du PIB par les offres de transports, de divers services, d'artisanat, d'hébergements, de restauration ainsi que d'autres petits métiers.

3.2.10 Les emplois générés par une plateforme aéroportuaire peuvent être scindés en deux catégories : emplois directs et indirects. Leur niveau dépend fortement du niveau d'activité aéroportuaire. Ainsi l'extension de la plateforme aéroportuaire va générer des emplois directs générés par les services aéroportuaire (services au sol, contrôle trafic, fret, compagnies aériennes, catering, activités commerciales au sein de l'aéroport) et indirects générés par les activités à forte dépendance du service aérien (tourisme, activités agricoles et exportatrices). A l'horizon 2020, on estime à la création supplémentaire d'emplois directs et indirects respectivement à 500 et 1250 dont 30% de femme.

Réinstallation des populations déplacées

3.2.11 Le projet ne prévoit pas de réinstallation involontaire de populations. Les travaux se dérouleront à l'intérieur de l'enceinte aéroportuaire. La modélisation atmosphérique a confirmé que l'augmentation du trafic aérien ne générera pas de gêne acoustique aux villages riverains nécessitant leur déplacement.

IV. EXECUTION ET SUIVI-EVALUATION DU PROJET

4.1 Dispositifs pour l'exécution du projet

Organe d'exécution

4.1.1 La gestion technique du projet sera assurée par la Direction générale des infrastructures (DGI) du Ministère des Infrastructures et de l'Economie Maritime, à travers la Cellule d'exécution du projet (CEP) qui est déjà mise en place par Ordonnance N°63/2012 et chargée de piloter et de contrôler la mise en œuvre générale du projet. La CEP rendra compte directement à la DGI. Elle aura pour tâches la supervision de la mise en œuvre du projet. Pour accomplir sa mission, elle sera dotée du personnel cité ci-après et dont les curricula vitae seront préalablement approuvés par la Banque. Ce personnel est composé comme suit : (i) un ingénieur civil, coordonnateur de projet ; (ii) un ingénieur civil, expert en travaux aéroportuaire; (iii) un spécialiste en environnement ; (iv) un chargé des acquisitions ; et (v) un comptable. Ce personnel sera issu des effectifs de la DGI et de l'ASA. La Direction Générale des Infrastructures (DGI) au sein de laquelle est créée une Cellule d'Exécution du Projet (CEP), sera chargée de l'acquisition des biens, travaux et services de consultants. Les ressources, capacités, expertise et expérience de la DGI ont été analysées et jugées moyennement suffisantes pour entreprendre les activités de passation des marchés requises dans le cadre du projet. En vue

d'améliorer ses capacités dans le domaine, la CEP sera renforcée par un spécialiste de passation de marché pour la durée du projet. *La preuve de la nomination des membres de la Cellule d'Exécution du Projet au sein de la DGI dont les qualifications et l'expérience auront été préalablement jugées acceptables par la Banque est une condition du prêt (Condition Bi).* Les dispositions spécifiques d'exécution du projet figurent à l'annexe B2.

Dispositions institutionnelles

4.1.2 Des bureaux de consultants sera recruté pour assurer le contrôle et la surveillance des travaux d'extension du terminal passager, du réaménagement du terminal fret et de l'extension parking avion, pour la sensibilisation des populations de la ZIP dans les domaines de de la protection de l'environnement et de la lutte contre les IST dont le VIH-SIDA et le suivi-évaluation des impacts socioéconomiques du projet. Les bureaux de consultant établiront : (i) les rapports trimestriels d'avancement des travaux ; et (ii) les rapports relatifs aux campagnes de sensibilisation et les rapports de suivi-évaluation des impacts socioéconomiques du projet.

4.1.3 Le bureau régional de la Banque au Sénégal (SNFO) interviendra dans le suivi de l'exécution de ce projet. Il le conseillera sur les aspects techniques, la procédure de passation des marchés et la gestion financière. Cet appui se fera en concertation avec les services de la Banque à Tunis.

Acquisitions

4.1.4 Les acquisitions financées sur les ressources de la Banque se feront selon les procédures nationales pour les appels d'offres nationaux (biens et travaux). Les acquisitions obéiront aux règles et procédures de la Banque (édition de mai 2008, révisée en juillet 2012) et utiliseront les dossiers types de la Banque, pour les appels d'offres internationaux (biens et travaux) et les consultations par liste restreinte (services). Un résumé des modalités de passation des marchés est donné en Appendice V tandis que les détails sont présentés à l'annexe B5.

Décaissement

4.1.5 Pour les retraits des fonds de la Banque, la méthode de paiement direct est celle retenue. Toutes les pièces justificatives des dépenses seront conservées à la CEP et devront être facilement accessibles aux fins d'examen, de vérification ou d'audit par les missions de supervision de la Banque et des auditeurs internes et externes du projet. La Lettre de décaissement précisera les instructions supplémentaires et les procédures détaillées à respecter pour le retrait des fonds. La Banque se réserve le droit, de prendre les mesures conservatoires conformément aux conditions générales, pour entre autre suspendre les décaissements des fonds si ses exigences en matière fiduciaires ne sont pas respectées.

Gestion financière

4.1.6 Un système comptable sera mis en place. Il devra comprendre au minimum les modules suivants : une comptabilité budgétaire, une comptabilité générale, une comptabilité analytique. La CEP tiendra les livres et les comptes du projet en conformité avec les principes d'une comptabilité d'engagement à partie double, prenant en compte les spécificités des projets de développement. Pour la tenue de sa comptabilité, la CEP devra se doter d'un logiciel comptable. Le paramétrage de ce logiciel devra s'effectuer sous la conduite d'une assistance comptable par un consultant ou une firme agréée qui (i) définira le plan comptable et décrira les principes et méthodes comptables applicables ; (ii) supervisera l'acquisition par le projet du logiciel comptable intégré, ainsi que son paramétrage et la formation du personnel sur cet outil, et (iii) mettra en place la comptabilité et assistera le personnel à la production des premiers états financiers.

4.1.7 L'exécution financière se fera selon les procédures en vigueur au MIEM. Sans être exhaustif, celles-ci incluront les procédures de budgétisation, les procédures d'exécution des dépenses, les procédures de demandes de paiements directs. Les états d'exécution du budget devront être générés à partir du système comptable informatisé dont se dotera le projet. La CEP sera responsable de la mise en œuvre de tous les autres contrôles nécessaires pour assurer : (1) l'utilisation des fonds du projet uniquement aux fins prévues en donnant aux considérations d'économie et de rendement l'importance qui leur est due ; (2) la préparation d'informations précises, fiables et dans les délais requis des rapports financiers périodiques et (3) la sauvegarde des actifs du projet. En vue de faciliter la mobilisation diligente des fonds de contrepartie, le Gouvernement a retenu de veiller à la budgétisation des ressources de la contrepartie nationale. La preuve de l'inscription au budget de l'Etat par l'emprunteur du montant annuel au titre de la contrepartie nationale conformément au calendrier annuel des dépenses est une condition du prêt (Condition C.1). Les dispositions relatives au décaissement, à la gestion financière et à l'audit sont spécifiées à l'annexe B3.

4.1.8 Les états financiers annuels établis par la CEP, ainsi que le système de contrôle interne, seront soumis à l'audit d'un cabinet d'audit sur la base de critères satisfaisants pour la Banque. Les rapports d'audit des comptes et du contrôle interne devront être transmis par la CEP à la Banque dans les six mois suivant la fin de l'exercice

Calendrier d'exécution et de supervision

4.1.9 Le calendrier d'exécution des composantes du projet est résumé au début du présent rapport. Celui-ci tient compte notamment de l'expérience pertinente de l'organe d'exécution en matière de gestion des délais de réalisation des travaux et de celle de la Banque dans le traitement des dossiers relevant de projets similaires précédents. Selon les prévisions établies, les activités du projet commencent dès l'approbation du prêt prévue dans le courant du 2^{ème} trimestre 2013 pour s'achever en juin 2016, toutes composantes confondues. La date de clôture du don est fixée au 31 décembre 2016. Au niveau de la Banque, les activités prévues dès l'approbation du prêt feront l'objet d'un suivi rapproché conformément au calendrier du tableau 4.1 ci-après.

4.2 Suivi –Evaluation

4.2.1 Le suivi-évaluation comprendra le suivi d'exécution et le suivi de l'impact socio-économique du projet. Le suivi d'exécution sera de la responsabilité de la CEP qui devra produire des rapports périodiques (trimestriels, annuels) sur le niveau de réalisation physique et financière de ce projet. Des missions de supervision (internes et externes) seront menées dans le cadre de ce suivi d'exécution. En ce qui concerne le suivi de l'impact socio-économique, un consultant sera recruté aura à réaliser deux études : (i) Etablissement de la situation de référence, pour les principaux indicateurs d'impact retenus, avant le début des travaux ; et (ii) Réalisation de l'évaluation de l'impact à la fin du projet. Aussi bien pour l'établissement de la situation de référence que l'évaluation d'impact, le consultant élaborera une méthodologie cohérente qui sera validée par l'équipe du projet.

Tableau 4.1 : Calendrier de suivi-évaluation

<u>Période</u>	<u>Étapes</u>	<u>Activité de suivi / Boucle de rétroaction</u>
T2 à T3 2013	Approbation et mise en vigueur	Approbation du prêt Note d'information générale Signature de l'accord de prêt Mission de lancement de la BAD Mise en vigueur de l'accord de prêt Levée des conditions préalables au premier décaissement (Banque/GCV)
T3 2013 à T3 2014	Procédures d'acquisitions	Recrutement entreprise (s) pour travaux Recrutement contrôle et Supervision travaux Recrutement cabinet pour audit des comptes Recrutement consultant suivi évaluation du projet Recrutement consultant sensibilisation
T1 2014 à T3 2015	Exécution physique et financière du projet	Suivi /Supervision de l'exécution des travaux (Banque/DGI)
T4 2015 à T1 2016	Achèvement du projet	Elaboration conjointe du rapport d'achèvement du projet (Banque/DGI)

4.3 Gouvernance

4.3.1 D'après le rapport 2010 de Freedom House, le Cap-Vert est le pays d'Afrique qui attache le plus d'importance aux libertés publiques, à la stabilité et aux droits politiques. L'état de droit et le principe fondamental de la séparation des pouvoirs entre les fonctions exécutive, législative et judiciaire y sont comparables à ceux des pays développés, ce qui confirme que le Cap-Vert est en Afrique l'un des modèles de démocratie et de bonne gouvernance. La *casa do cidadão* (« la maison du citoyen ») est l'une des caractéristiques de l'ouverture politique du Cap-Vert. Disposant à la fois d'agences implantées dans le pays et d'un site en ligne, la *casa do cidadão* offre un large accès à des informations sur l'administration publique, aussi bien en ce qui concerne son fonctionnement (données budgétaires, notamment), sa gestion (politiques d'embauche) que des formalités spécifiques (par exemple pour créer une entreprise ou obtenir un permis de conduire).

4.3.2 La gouvernance publique du Cap-Vert est exemplaire. Les réformes de grande ampleur ont fait reculer la corruption et amélioré la qualité des transactions des entreprises, ce qui explique les bons scores obtenus par le Cap-Vert dans les indicateurs internationaux de la gouvernance : le pays est classé à la deuxième place parmi les 48 pays d'Afrique subsaharienne dans l'indice Mo Ibrahim 2012 de la gouvernance en Afrique et 39^{ème} sur 182 pays dans l'indice 2012 de perception de la corruption calculé par Transparency International améliorant ainsi son classement de deux points par rapport à 2011, ce qui correspond à la deuxième meilleure performance dans cette sous-région de l'Afrique. De plus, en 2011, dans son Évaluation des politiques et des institutions nationales, la Banque lui a attribué un score de 4.50 pour sa gouvernance, considérant le Cap-Vert comme le pays le plus performant parmi les 41 pays éligibles aux ressources du FAD.

4.4 Durabilité

4.4.1 La durabilité des réalisations repose principalement sur la qualité des travaux de construction et l'entretien des bâtiments et des équipements techniques. Un programme d'entretien et maintenance des Infrastructures et équipements est élaboré annuellement par ASA à travers son Département de l'Ingénierie et de la Maintenance aéroportuaire. Celui-ci fait l'objet de contrats de services, supervisés par le personnel d'ASA. Le montant annuel du coût de l'entretien et la maintenance de l'aéroport de Praia s'est élevé en 2009 à 14.059.549 CVE. Ce montant est passé à 16 532 226 millions CVE en

2012 soit une augmentation moyenne de 4,8% par an. Il ressort de l'analyse des résultats d'exploitation de l'aéroport de Praia que les recettes générées, si elles sont recouvrées, sont suffisantes pour couvrir intégralement le coût de l'entretien généré par les nouveaux investissements du projet.

4.5 Gestion des risques

4.5.1 Les principaux risques identifiés à cette étape d'instruction du projet sont : (a) Pour les risques liés à l'atteinte de la finalité du projet : (i) Ralentissement du développement des activités touristiques lié à la conjoncture financière internationale et la situation économique des pays émetteurs des touristes; (b) Pour les risques liés à la réalisation des impacts du projet : Absence de maintenance des infrastructures; et ; (c) Pour les risques liés à l'exécution du projet : (i) Retard de mobilisation du fonds de contrepartie ; (ii) Lenteur/Retard dans la passation des marchés ; et (iii) Retard généré par une mauvaise coordination de l'exécution des travaux et de l'acquisition des divers équipements.

4.5.2 Les principaux risques identifiés seront atténués comme suit: Les risques de type (a) seront atténués par la poursuite des efforts d'investissement et des réformes structurelles dans le secteur du tourisme pour améliorer la compétitivité/attractivité du pays. Les risques de type (b) seront atténués par : la bonne performance opérationnelle d'ASA qui permettra de générer les ressources nécessaires pour la poursuite la politique rigoureuse d'entretien des infrastructures; Les risques du type (c) seront atténués par (i) l'inscription au budget de l'Etat du montant annuel au titre de la contrepartie nationale comme condition du prêt ; (ii) le renforcement de l'Organe d'exécution par un expert en acquisition ; et (iii) des dispositions seront prises pour éviter des glissements importants dans l'exécution des activités, notamment par : la nomination d'un coordinateur du projet qualifié en charge du suivi de toutes les activités ; la préparation d'un plan détaillé de passation des marchés à actualiser chaque année durant la période d'exécution du projet ; une supervision renforcée et une revue à mi-parcours pour recadrer l'exécution du projet.

4.6 Développement des connaissances

4.6.1 Le développement des connaissances entre dans le cadre de renforcement institutionnel de l'administration en charge des Infrastructures. A la faveur de l'intervention précédente, la Direction Générale des Infrastructures a une connaissance plus accrue des procédures de la Banque en matière d'acquisition des travaux, biens et services. Cette connaissance sera renforcée dans le cadre du présent projet avec l'assistance de SNFO par des sessions spécifiques organisées à l'intention de l'organe d'exécution. Le dispositif de suivi-évaluation du projet permettra également de consolider les connaissances qui serviront à la conception de futurs projets.

V. CADRE JURIDIQUE

5.1 Instrument de financement

Pour financer ce projet, l'instrument retenu est un prêt/projet à octroyer au Gouvernement du Cap-Vert en sa qualité d'Emprunteur.

5.2 Conditions associées à l'intervention de la Banque

A. Conditions préalables à l'entrée en vigueur

L'entrée en vigueur de l'accord de prêt sera subordonnée à la réalisation par l'Emprunteur des conditions prévues à la section 1.2.0.1 des Conditions Générales applicables aux accords de prêt et de garantie.

B. Conditions préalables au premier décaissement

Outre l'entrée en vigueur du présent Accord, le premier décaissement des ressources du Prêt est subordonné à la réalisation par l'Emprunteur, à la satisfaction de la Banque, de la condition suivante :

- (i) *Fournir la preuve de la nomination des membres de la Cellule d'Exécution du Projet au sein de la DGI : (i) un ingénieur civil, coordonnateur de projet ; (ii) un ingénieur civil, expert en travaux aéroportuaires ; (iii) un spécialiste en environnement ; (iv) un chargé des acquisitions ; et (v) un comptable, dont les qualifications et l'expérience des membres auront été préalablement jugées acceptables par la Banque (Paragraphe 4.1.1) ;*

C. Autres conditions

L'Emprunteur devra, à la satisfaction de la Banque :

- (i) *Fournir au plus tard le 30 avril de chaque année la preuve de l'inscription dans la loi des finances relative à l'exercice concerné du montant annuel au titre de la contrepartie nationale ; (paragraphe 2.4.3)*
- (ii) *Fournir à la Banque au plus tard en juin 2015 une copie de la résolution, du Conseil d'Administration de l'Autorité de l'Aviation Civile portant ajustement des tarifs de la redevance passagers (paragraphe 3.1.3)*

Engagements

L'Emprunteur s'engage à :

- (i) *Exécuter le Projet et le faire exécuter par ses contractants conformément : (a) aux règles et procédures de la Banque ; (b) au droit national ; et (c) aux recommandations, prescriptions et procédures contenues dans le Plan de Gestion Environnementale et Sociale (PGES) du Projet ; et*
- (ii) *Fournir des rapports semestriels relatifs à la mise en œuvre du PGES, y inclus le cas échéant les défaillances et actions correctrices engagées ou à engager.*

5.3 **Conformité avec les politiques de la Banque**

Le projet est conforme à la politique sur les dépenses éligibles au financement de la Banque. Le projet est également conforme au DSP du Cap-Vert

VI. **CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS**

6.1 **Conclusions**

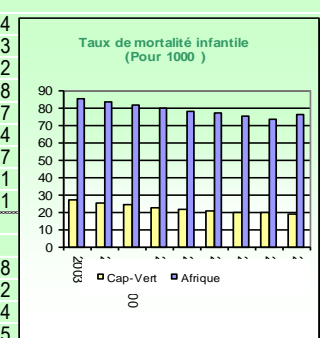
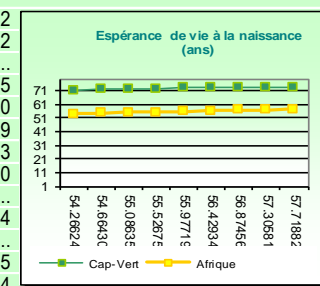
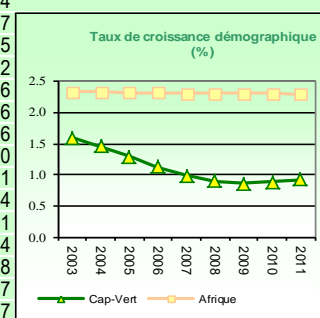
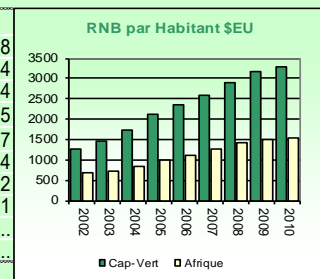
6.1.1 Le projet d'extension et de modernisation de l'aéroport de Praia porte sur une infrastructure qui a été construite et inaugurée en 2005 sur financement de la Banque et de la BADEA. Cette nouvelle intervention permettra de consolider les financements déjà consentis. Le projet permettra de générer un surcroît d'activité économique et contribuer au développement du tourisme avec pour corollaire les créations d'emploi et l'accroissement du PIB.

6.2 **Recommandations**

6.2.1 Au regard de ce qui précède, il est recommandé d'accorder un prêt BAD n'excédant pas 28,7 Millions d'euros à la République du Cap-Vert. Ce prêt servira à la réalisation du projet tel que conçu et décrit dans le présent rapport. Le prêt sera subordonné aux conditions spécifiées dans l'Accord de prêt.

APPENDICE I : CAP-VERT : INDICATEURS SOCIO-ECONOMIQUES COMPARATIFS

	Année	Cap-Vert	Afrique	Pays en Développement	Pays Développés
Indicateurs de Base					
Superficie ('000 Km ²)	2011	4	30,323	80,976	54,658
Population totale (millions)	2011	0.5	1,044.3	5,733.7	1,240.4
Population urbaine (% of Total)	2011	61.8	40.4	45.5	75.4
Densité de la population (au Km ²)	2011	124.2	36.1	59.9	36.5
Revenu national brut (RNB) par Habitant (\$ EU)	2010	3 270	1 549	3 304	38 657
Participation de la Population Active - Total (%)	2011	263.8	74.7	65.0	60.4
Participation de la Population Active - Femmes (%)	2011	38.9	42.5	49.2	50.2
Valeur de l'Indice sexospécifique de dévelop. humain	2007	0.701	0.502	0.694	0.911
Indice de développement humain (rang sur 187 pays)	2011	133
Population vivant en dessous de 1,25 \$ par Jour (%)	2007-09	...	40.0	22.4	...
Indicateurs Démographiques					
Taux d'accroissement de la population totale (%)	2011	0.9	2.3	1.3	0.4
Taux d'accroissement de la population urbaine (%)	2011	2.1	3.4	2.3	0.7
Population âgée de moins de 15 ans (%)	2011	31.0	40.4	28.7	16.5
Population âgée de 65 ans et plus (%)	2011	5.8	3.4	5.9	16.2
Taux de dépendance (%)	2011	58.1	78.1	53.0	48.6
Rapport de Masculinité (hommes pour 100 femmes)	2011	98.3	99.5	103.4	94.6
Population féminine de 15 à 49 ans (%)	2011	26.9	24.4	26.2	23.6
Espérance de vie à la naissance - ensemble (ans)	2011	74.2	57.7	77.7	67.0
Espérance de vie à la naissance - femmes (ans)	2011	77.7	58.9	68.9	81.1
Taux brut de natalité (pour 1000)	2011	20.3	34.5	21.1	11.4
Taux brut de mortalité (pour 1000)	2011	5.4	11.1	7.8	10.1
Taux de mortalité infantile (pour 1000)	2011	18.7	76.0	44.7	5.4
Taux de mortalité des moins de 5 ans (pour 1000)	2011	22.0	119.5	67.8	7.8
Indice synthétique de fécondité (par femme)	2011	2.3	4.4	2.6	1.7
Taux de mortalité maternelle (pour 100000)	2010	79.0	530.7	230.0	13.7
Femmes utilisant des méthodes contraceptives (%)	2007-09	61.3	28.6	61.2	72.4
Indicateurs de Santé et de Nutrition					
Nombre de médecins (pour 100000 habitants)	2008	57.2	57.8	112.0	276.2
Nombre d'infirmières (pour 100000 habitants)	2008	131.7	134.7	186.8	708.2
Naissances assistées par un personnel de santé qualifié	2007-09	77.5	53.7	65.3	...
Accès à l'eau salubre (% de la population)	2010	88.0	65.7	86.3	99.5
Accès aux services de santé (% de la population)	2007-09	...	65.2	80.0	100.0
Accès aux services sanitaires (% de la population)	2010	61.0	39.8	56.1	99.9
Pourcent. d'adultes de 15-49 ans vivant avec le VIH	2009	0.0	4.3	0.9	0.3
Incidence de la tuberculose (pour 100000)	2010	147.0	241.9	150.0	14.0
Enfants vaccinés contre la tuberculose (%)	2010	99.0	85.5	95.4	...
Enfants vaccinés contre la rougeole (%)	2010	96.0	78.5	84.3	93.4
Insuffisance pondérale des moins de 5 ans (%)	2007-09	...	30.9	17.9	...
Apport journalier en calorie par habitant	2007	2 572	2 462	2 675	3 285
Dépenses publiques de santé (en % du PIB)	2009	2.9	2.4	2.9	7.4
Indicateurs d'Education					
Taux brut de scolarisation au (%)					
Primaire - Total	2010	109.6	101.4	107.8	101.4
Primaire - Filles	2010	105.3	97.6	105.6	101.3
Secondaire - Total	2010	87.5	47.5	64.0	100.2
Secondaire - Filles	2010	95.4	44.3	62.6	99.8
Personnel enseignant féminin au primaire (% du total)	2010	67.5	44.3	60.7	81.7
Alphabétisme des adultes - Total (%)	2010	84.3	67.0	80.3	98.4
Alphabétisme des adultes - Hommes (%)	2010	89.3	75.8	86.0	98.7
Alphabétisme des adultes - Femmes (%)	2010	79.4	58.3	74.9	98.1
Dépenses d'éducation en % du PIB	2010	5.6	4.6	4.1	5.1
Indicateurs d'Environnement					
Terres arables (en % de la superficie totale)	2009	14.9	7.6	10.7	10.8
Taux annuel de déforestation (%)	2007-09	-9.3	0.6	0.4	-0.2
Forêts (en % de la superficie totale)	2010	21.1	23.0	28.7	40.4
Emissions du CO2 par habitant (tonnes métriques)	2009	0.7	1.1	2.9	12.5



Source : Base des données du Département des Statistiques de la BAD;

dernière mise à jour:

June 2012

Banque Mondiale WDI; ONUSIDA; UNSD; OMS, UNICEF, WRI, PNUD, Rapports nationaux.

Notes: n.a. Non Applicable; ... : Données non disponibles.

Appendice II. Tableau du portefeuille de la Banque au Cap-Vert

Secteur / Opération	Source	Date d'approbation	Date de clôture	Montant approuvé (MUC)	Montant décaissé (MUC)	Taux de décaiss. (%)	Age (ans)	Statut
INFRASTRUCTURES / ENERGIE								
- Renforcement de la production, transport et distribution d'électricité sur Santiago	Prêt FAD-X	19/12/2007	30/12/2013	4,82	3,92	81,3	5,3	NON PP / NON PPP
- Développement du système de transport et distribution d'électricité sur six îles	Prêt FAD-XII	03/11/2011	31/12/2017	8,42	0	0	1,4	NON PP / NON PPP
Sous-total				13,24	3,92	29,6	3,3	
EAU ET ASSAINISSEMENT								
Mobilisation des ressources en eau	Don FAE	05/01/2012	31/12/2014	1,21	0	0	1,2	NON PP / NON PPP
Sous-total				1,21	0	0		
TOTAL				14,45	3,92	27,1	2,6	

Appendice III Principaux projets connexes financés par la Banque et d'autres partenaires au développement au Cap-Vert

<i>BAILLEURS</i>	<i>PROJETS</i>	<i>MONTANT DE L'INVESTISSEMENT (CVE)</i>
Portugal	Route Manta Velha/Cruzinha	1.153.383.112,00
Portugal	Route Porto Novo/Ponte de Sul/Campo Redondo	1.036.520.096,00
Portugal	Route Variante/São Domingos/Pedra Badejo/Calheta	1.984.618.315,00
BADEA/OFID/FSD	Route circulaire de l'île du Fogo	3.789.719.458,00
Portugal	Route Ribeira Brava/Preguiça	589.367.469,00
Portugal	Route Furna/Nova Sintra	748.613.157,00
IDA	Routes rurales de l'île de Santiago	133.023.664,00
Portugal	Port de Praia (Santiago)	7.938.879.097,00
Portugal	Port de Sal Rei (Boa Vista)	7.001.416.686,00
Portugal	Port de Vale dos Cavaleiros (Fogo)	3.620.515.020,00
Portugal	Accès Nord du port de São Vicente	1.577.870.207,00

APPENDICE IV : Plan de situation de l'aéroport Nelson Mandela de Praia



APPENDICE V : Résumé des modalités de passation des marchés

Les montants sont exprimés en millions d'UC (taux de février 2013)

Catégories de dépenses au titre du projet	Millions d'UC			
	Utilisation des PNP	Utilisation des Règles et procédures de la Banque	Marchés non financés par la Banque	TOTAL
TRAVAUX				
Travaux d'extension et de modernisation de l'aéroport Nelson Mandela de Praia		26,588 (23,340)	3,248	26,588 (23.340)
BIENS				
Acquisition de mobiliers de bureau			0,005	0,005
Acquisition de matériels informatiques			0,005	0,005
Acquisition d'un logiciel comptable	0.025 (0.025)			0.025 (0.025)
SERVICES				
Contrôle et surveillance des travaux		1,196 (1,196)	0,133	1,329 (1,196)
Audit		0,045 (0,045)		0,045 (0,045)
Sensibilisation Environnement et VIH Sida		0,181 (0,181)	0,020	0,201 (0,181)
Suivi-évaluation		0,181 (0,181)	0,020	0,201 (0,181)
Fonctionnement			0,129	0,129
TOTAL	0.025 (0.025)	28,191(24,943)	3,560	28,529 (24.969)