MINISTERE DE L'ÉCONOMIE, DES FINANCES ET DE LA SOUVERAINETE INDUSTRIELLE, ENERGETIQUE ET NUMERIQUE

DIRECTION GENERALE DU TRESOR
Unité d'évaluation des activités de développement

139, rue de Bercy - PARIS (12e)

CAHIER DES CLAUSES PARTICULIERES (CCP)

DGT-UEAD-2026-04

Evaluation des interventions du groupe Agence française de développement (AFD) et de la Direction générale du Trésor (DG Trésor) dans le secteur de la mobilité urbaine et des transports durables en République Dominicaine

La procédure de consultation est passée conformément à l'article L. 2123-1 et aux articles R. 2123-1
et suivants du code de la commande publique.

Table des matières

TITRE I – CLAUSES TECHNIQUES 4

ARTICLE 1 - Objet du marché 4
ARTICLE 2 - Contexte et description des projets évalués 4
2.1 Contexte 4
2.2 Projets financés 5
2.3 Enjeux de mobilité urbaine en République dominicaine 6
Objectifs des projets 8
ARTICLE 3 – Objectifs et périmètre de l'évaluation 8
3.1 Objectifs l'évaluation 8
3.2 Périmètre 9
ARTICLE 4 – Démarche méthodologique proposée pour la conduite de l'évaluation 10
4.1 Approche attendue 10
4.2 Méthodologie 12
4.3 Questions évaluatives 14
ARTICLE 5 - Gouvernance de l'évaluation 21
ARTICLE 6 – Livrables, délais d'exécution et moyens 22
6.1 Livrables 22
6.2 Délais de remise des livrables 22
ARTICLE 7 - Processus de contrôle qualité 24
7.1 Contrôle qualité réalisé par l'Administration 24
7.2 Contrôle qualité réalisé par le titulaire 24

TITRE II – CLAUSES ADMINISTRATIVES 25

ARTICLE 8 - Représentant du pouvoir adjudicateur 25
ARTICLE 9 – Forme du marché 25
ARTICLE 10 – Durée du marché 25
ARTICLE 11 - Prix 25
ARTICLE 12 – Avance 26
ARTICLE 13 – Lieu d'exécution 26
ARTICLE 14 – Pièces constitutives du marché 26
ARTICLE 15- Vérification et admission des prestations 26
ARTICLE 16 - Modalités de facturation et de paiement 27
ARTICLE 17 - Pénalités de retard 27
ARTICLE 18 - Délai global de paiement 28
ARTICLE 19- Obligations du titulaire 28
ARTICLE 20 – Clauses environnementales 30
ARTICLE 21 – Clauses sociales 30
ARTICLE 22 - Propriété des résultats 31
ARTICLE 23 – Recours aux outils d'intelligence artificielle (IA) 32
ARTICLE 24 - Clauses spécifiques concernant le personnel du titulaire 33
ARTICLE 25 – Marché de prestations similaires 33

ARTICLE 26 - Résiliation 33
ARTICLE 27 – Litige 33
ARTICLE 28 - Dérogation au CCAG PI 33
Annexes 35

TITRE I – CLAUSES TECHNIQUES

ARTICLE 1 - Objet du marché

Le présent marché a pour objet d'évaluer les interventions du groupe AFD et de la Direction générale du Trésor (DG Trésor) en faveur du développement de la mobilité urbaine et des transports durables en République dominicaine, ainsi que leur contribution au développement des entreprises françaises dans ce secteur.

ARTICLE 2 - Contexte et description des projets évalués

La Direction générale du Trésor (DG Trésor) lance une évaluation des projets financés par l'Agence Française de Développement (AFD) en République dominicaine qui, outre leur contribution au développement d'une mobilité durable dans le pays, ont permis de positionner l'offre industrielle et technologique française. Cette démarche vise à tirer des enseignements utiles à l'AFD et à éclairer les opportunités de projets portés par la DG Trésor.

2.1 Contexte

Présente en République dominicaine depuis 1999, l'AFD y a progressivement développé son intervention dans plusieurs secteurs de développement. Le cadre d'intervention 2015-2019 a inscrit l'action de l'Agence dans l'objectif de « croissance verte et solidaire ». La stratégie d'intervention 2021-2025 a ensuite retenu trois grandes priorités : les transitions territoriales, écologiques et énergétiques, la transition sociale et la transition économique et financière. Elle fixe également comme objectif transversal de contribuer au rayonnement et à l'influence de la France en République dominicaine. C'est dans ce contexte que **depuis 2011**, 13 financements avec 5 subventions et 8 prêts (dont deux prêts de politique publique - PrPP) de l'AFD ont financé 11 projets dans le secteur de la mobilité urbaine en République Dominicaine. Au total, ce sont plus de 1,4 milliard d'euros qui ont été investis dans ce secteur qui totalise ainsi environ 60% de l'aide française en République Dominicaine. La mobilité représente donc le premier portefeuille de l'AFD en République Dominicaine. La République Dominicaine est ainsi, après l'Inde, le deuxième portefeuille de la division technique Mobilité et Numériques de l'AFD (MOB). Ces investissements ont également favorisé le positionnement de l'offre française dans le secteur, notamment à travers la participation d'entreprises françaises. Les projets de métro ont en effet mobilisé Alstom, Thales et CIM-TSO et Poma a réalisé le premier téléphérique urbain des Caraïbes, intégré au projet d'aménagement et de mobilité de Saint-Domingue Est financé par l'AFD.

En parallèle à ces interventions, le secteur des transports s'est institutionnalisé en République Dominicaine**. En 2017**, a été adoptée une *Loi de mobilité, transport, trafic et sécurité routière* qui vise à restructurer le secteur des transports à l'échelle nationale, par le biais notamment d'un *Plan National Stratégique pour la Mobilité Durable* (PEMUS). C'est également dans ce cadre qu'a été créé *l'Institut National du Trafic et du Transport Terrestre* (INTRANT).

L'INTRANT, rattaché au ministère des Travaux publics et de la communication (MPOC), est l'autorité régulatrice qui doit coordonner les acteurs concernés et qui est donc en charge de la planification et mise en œuvre du PEMUS.
La nouvelle **Feuille de route de coopération 2025-2027,** signée par l'AFD et le gouvernement dominicain, perpétue cette collaboration. Elle confirme pour l'AFD l'objectif de contribuer au développement durable et inclusif du territoire ainsi que d'encourager la mobilité. Trois axes prioritaires sont identifiés, déclinés dans le *Cadre d'intervention pays (CIP) 2021-2025 de l'AFD pour la République Dominicaine* :

1. Soutenir les transitions territoriales, énergétiques et écologiques.
2. Favoriser la transition sociale pour renforcer l'accès équitable aux services fondamentaux des populations.
3. Favoriser la transition économique et financière vers des économies durables.

Et quatre objectifs transversaux complètent le dispositif, notamment celui de *« continuer à être un vecteur de l'influence française »*
Par ailleurs, en matière de planification de la mobilité urbaine durable, **la coopération technique entre l'Union européenne et l'AFD** d'une part et les autorités dominicaines d'autre part s'est traduite successivement par :

- La réalisation d'un Plan de mobilité urbaine durable (PMUS) du grand Saint-Domingue, finalisé fin 2019. Ce document inclut notamment plus de 54 actions à court, moyen et long termes ;
- Un programme de coopération technique « Apoyo a la Implementacion del Plan de Movilidad Urbana Sostenible » (AIPMUS - 10 M€ de fonds UE), qui inclut 26 études ou projets pilotes. Il a débuté en janvier 2021 et devrait s'achever en décembre 2026 ;
- Un second programme de coopération technique a été lancé en septembre 2025 le Programme de Mobilité Urbaine Durable pour la République Dominicaine (PMUS-RD).

2.2 Projets financés

a. L'AFD assure la maitrise d'ouvrage du programme PMUS-RD, lequel a bénéficié de **10 MEUR** de fonds délégués de l'Union Européenne sur la *Facilité d'Investissement pour la Caraïbe* (LACIF). Cette subvention vise à accompagner les politiques de mobilités urbaines durables de la République Dominicaine aux niveaux national et local, à travers une composante de coopération technique auprès de l'INTRANT (**4M€** confié à Expertise France) et diverses études (préparation de projets d'infrastructures au bénéfice du Fitram ; assistance technique et planification stratégique au bénéfice de l'exploitation du réseau de métro, etc.).
Un comité de pilotage stratégique regroupe les principaux acteurs du secteur des transports du pays et leurs partenaires : le ministère de la Présidence (MINPRE), l'INTRANT, le Fiducie pour le développement du système de transport de masse de la République dominicaine (FITRAM) qui assure la maîtrise d'ouvrage unique des projets d'infrastructures de transport en République dominicaine, l'Office pour la réorganisation du transport (OPRET), exploitant historique du réseau de métro de Saint Domingue, lequel est en cours de transformation en entreprise publique (EMT, empresa metropolitana de transporte), l'Unité pour la réhabilitation des quartiers et des environnements (URBE), l'Union Européenne (UE), l'AFD, Expertise France (EF). Dans le cadre du PMUS-RD, 4M€EUR seront délégués à Expertise France

afin de superviser la coopération technique et du renforcement des capacités institutionnelles.

b. L'AFD continue par ailleurs de financer des projets d'infrastructures de transport, notamment :

- L'augmentation de la capacité de la ligne 2 du métro de Saint-Domingue (2 concours de **158 MEUR et 150 MEUR** : en cours d'exécution depuis 2026), consiste à augmenter la capacité des rames (passage de 3 à 6 voitures), à construire un nouveau dépôt et un atelier de maintenance, ainsi qu'à adapter les systèmes existants (signalisation et alimentation électrique) ;

- La construction d'une première ligne de Monorail à Saint Domingue :

(i) Un premier prêt AFD de **200 MEUR** est en cours d'instruction depuis 2025 et son approbation est prévue au Conseil d'administration de l'AFD d'octobre 2026 ;
(ii) Il est prévu un second financement AFD d'environ **200 MEUR** en 2027/2028 pour compléter le financement de la composante génie civile estimé à environ **368 MEUR** ;
(iii) La composante électromécanique (matériel roulant et systèmes) serait financée par **un prêt mixte de la DG Trésor**, dans le cadre d'un accord intergouvernemental. Le contrat serait confié à l'entreprise Alstom pour un montant estimé aujourd'hui à environ **634 MEUR**. Le contrat de génie civil a déjà été attribué. La mise en service du projet est prévue en 2031.
Les bénéficiaires finaux sont principalement les habitants et les usagers des transports collectifs du Grand Saint-Domingue, notamment les personnes utilisant le métro et le téléphérique pour accéder à l'emploi, à l'éducation, à la santé et aux autres services essentiels. Les institutions et opérateurs dominicains du secteur des transports, en particulier ceux chargés de la planification, de la régulation, de la gestion des infrastructures et de leur exploitation-maintenance, constituent également des bénéficiaires directs des interventions institutionnelles.

2.3 Enjeux de mobilité urbaine en République dominicaine

Après avoir mené pendant plus d'une décennie des projets d'infrastructures de transport et des réformes institutionnelles, les autorités dominicaines sont aujourd'hui confrontées à de nouveaux enjeux majeurs de mobilité urbaine.

(i) Poursuite du développement des réseaux d'infrastructures de transport
Le PMUS finalisé en 2019 a permis aux autorités de définir un Système Intégré de Transport (SIT) pour l'agglomération de Saint Domingue. Ce schéma d'infrastructures identifie les corridors des futurs projets d'infrastructures de transports sans en préciser le mode (train, métro, monorail, BRT, tramway, téléphérique…). Sous la responsabilité du FITRAM, (maitrise d'ouvrage des projets d'infrastructures), ce document est mis à jour régulièrement.
Pour la poursuite de la mise en œuvre de ce SIT, il s'agit désormais de :

- Définir les corridors prioritaires et proposer un phasage, corridor par corridor, tronçon par tronçon ;
- Définir le mode de transport approprié pour chaque corridor. Cela requiert des études amont et surtout la réalisation de prévisions de trafic suffisamment précises

et fiables. Le modèle développé pour l'INTRANT dans le cadre du programme AIPMUS ayant montré des limites à cet égard ;
- S'assurer de la capacité de financement par le gouvernement dominicain, aussi bien au niveau de ses fonds propres que de sa capacité à obtenir des financements auprès de bailleurs internationaux ;
- S'assurer de la capacité de la maitrise d'ouvrage (FITRAM) à mettre en œuvre des projets complexes.

(ii) Développement et intégration d'un réseau de transport collectif efficient

Afin de constituer un réseau de transport collectif capable d'offrir les meilleurs services en matière d'accessibilité, il est essentiel de compléter le réseau d'infrastructures actuel (tel que décrit précédemment) en poursuivant les mesures suivantes :

Restructurer le réseau de bus en rabattement sur des nouveaux corridors :

- Formaliser des services de bus artisanaux (professionnalisation des opérateurs de transport informel et transformation du statut des syndicats de transporteurs informels en entreprises prestataires de service public) ;
- Mettre en place d'une tarification intégrée et une billettique interopérable ;
- Développer les mobilités actives (marche et vélo), notamment pour faciliter l'accès aux arrêts de transport collectif.

(iii) Amélioration de l'exploitation du réseau de transport collectif

Le réseau de transport collectif connaît à la fois une extension (en km de lignes) et une complexification (modes de transports plus modernes et coexistence de modes de transport différents) qui renforce le besoin d'améliorer son exploitation pour maximiser le service rendu à moindre coût.

Les enjeux sont donc les suivants :

- Permettre une optimisation des coûts d'exploitation-maintenance en lien avec la transformation de l'OPRET (Oficina) en EMT (Empresa). Ce travail passe par la mesure des coûts d'exploitation-maintenance et par une comptabilité analytique répondant aux standards internationaux. Il convient également d'étudier le niveau de tarification optimal qui permette d'être attractif pour favoriser le report modal, et suffisamment élevé pour minimiser les besoins en subventions d'équilibre ;
- Nécessité d'améliorer la maintenance des infrastructures et de garantir un niveau satisfaisant de FMDS (Fiabilité, Maintenabilité, Disponibilité, Sécurité).

(iv) Actualisation du plan de circulation routière et gestion du stationnement dans l'agglomération de Saint Domingue

En lien avec le développement du réseau de transport collectif, le plan de circulation routière devra être revu. En effet, certains modes de transport (tramway, BRT, pistes cyclables) impliquent une réduction des emprises dédiées aux automobiles. De même le développement de modes actifs, dont la marche à pied, nécessite de réguler le stationnement des véhicules pour libérer les trottoirs. Enfin, gestion de la circulation devra limiter la congestion routière génératrice d'externalités négatives (perte de temps, polluants et CO2).

(v) Poursuite de la réorganisation et du renforcement institutionnel

Les autorités dominicaines s'emploient à poursuivre la mise en œuvre des mesures prévues dans le cadre de la loi de 2017. Le récent décret de transformation de l'OPRET en EMT en est une étape importante car il clarifie la répartition des rôles entre exploitant du réseau de transport (EMT[1]) et maîtrise d'ouvrage des projets d'infrastructures (FITRAM). Afin que les diverses institutions impliquées - INTRANT, OPRET, FITRAM, OMSA mais également les municipalités, puissent assumer pleinement leurs responsabilités, il apparait nécessaire de renforcer leurs capacités.

Objectifs des projets

Les interventions du groupe AFD et les interventions en cours d'instruction de la DG Trésor visent à améliorer durablement la mobilité urbaine et les conditions de vie des habitants en développant un système de transport collectif plus accessible, intégré et performant. Les enjeux sont de :

- Renforcer l'offre de transport collectif ;
- Développer un système de mobilité intégré, sûr et durable ;
- Accompagner le développement urbain et améliorer l'accessibilité aux activités économiques ;
- Renforcer l'organisation institutionnelle du secteur, la coordination des acteurs et leurs capacités ;
- Assurer la pérennité technique, économique et financière des infrastructures et soutenir durablement les politiques publiques de mobilité ;
- Favoriser la mobilisation de l'expertise et de l'offre industrielle et technique françaises en matière d'ingénierie, de systèmes de transport, et de mobilité durable, et contribuer au développement de partenariats entre acteurs français et dominicains.

ARTICLE 3 – Objectifs et périmètre de l'évaluation

3.1 Objectifs l'évaluation

Compte tenu du nombre de projets financés par l'AFD dans le secteur des transports en République dominicaine depuis 2011 (onze projets en quinze ans), des montants engagés et des nouveaux projets envisagés, notamment le monorail de Saint-Domingue en cofinancement avec la DG Trésor, il apparaît nécessaire de dresser un bilan de ces interventions et d'en tirer des enseignements pour l'avenir.

L'évaluation répond donc à un double objectif : (i) rendre compte des financements engagés auprès des États français et dominicain et (ii) identifier les enseignements des projets réalisés pour améliorer la conception et la mise en œuvre des projets futurs.

[1] Empresa Metropolitana de Transporte

L'évaluation cherche notamment à apprécier la contribution des financements de l'AFD à l'amélioration de la mobilité urbaine à Saint-Domingue, au regard des besoins des populations, de la complémentarité des modes de transport et de leur articulation avec les autres opérateurs du secteur. La sécurité routière constitue également un axe d'analyse.
L'évaluation doit aussi permettre de tirer les enseignements des projets de métro et de téléphérique pour les futurs investissements dans les transports urbains. Ces infrastructures ont permis à des acteurs technologiques et industriels, notamment français, de se positionner sur le marché dominicain. Il s'agit d'examiner dans quelle mesure les choix effectués et l'expérience acquise peuvent être utiles pour répondre aux besoins futurs de mobilité, notamment dans la perspective de nouveaux projets susceptibles d'être financés par la DG Trésor au titre du programme 851.
Plus généralement, cette évaluation doit :

1. Évaluer les effets des financements de l'AFD sur la mobilité urbaine et les conditions de vie des populations, notamment en matière d'accessibilité physique et financière des transports.
2. **Analyser l'évolution du secteur des transports et le renforcement des capacités institutionnelles**, au regard des orientations du PMUS de 2019, des bonnes pratiques internationales et des besoins de planification, de gestion et d'exploitation-maintenance.
3. **Apprécier la performance des interventions de l'AFD**, notamment la pertinence et l'efficience des projets, la valeur ajoutée de l'AFD, la cohérence des instruments de financement et la qualité du cycle de projet, de l'identification à la supervision.
3. Évaluer la contribution des projets à la coopération franco-dominicaine, notamment à travers la mobilisation d'expertises et d'entreprises françaises, et tirer les enseignements des projets passés pour les futurs investissements et le positionnement de l'offre technologique et industrielle française.

3.2 Périmètre

Périmètre géographique : l'évaluation concerne l'ensemble des projets menés dans le secteur des transports urbains en République Dominicaine.
Périmètre temporel : l'évaluation porte sur les projets menés entre 2011 et 2026, incluant les projets achevés ou en cours d'exécution.
Champs d'analyse : le champ d'analyse regroupe des projets du groupe AFD (AFD et Expertise France) mobilisant différents types d'instruments financiers (prêts, subventions ou dons de l'UE) et différents types de prêts (prêts projets, prêt budgétaire, PrPP…), dont il conviendrait de déterminer les forces et les faiblesses de chacun.
Périmètre thématique : L'évaluation porte principalement sur les projets d'infrastructures de transport urbain financés par le groupe AFD à Saint-Domingue, incluant notamment :

- La construction de la ligne 2 de métro de Saint Domingue Ouest (SDO)
- L'extension de la ligne 2 de métro (L2B) et construction de la première ligne de téléphérique
- Le PrPP d'appui à la réforme du secteur des transports terrestres

- L'augmentation des capacités de la ligne 1 du métro de SDO, projet en cours de finalisation

L'évaluation étudie également les effets transversaux de ces interventions, notamment leur la contribution des interventions au développement de partenariats entre acteurs français et dominicains, à la mobilisation d'expertises et de savoir-faire français et au positionnement des entreprises françaises dans le secteur des transports. Elle cherche ainsi à déterminer dans quelle mesure les projets financés par l'AFD ont contribué à créer un environnement favorable à la présence et au développement des acteurs technologiques et industriels français. Elle cherche à identifier les enseignements utiles pour le projet de monorail, notamment sur la pertinence et la valeur ajoutée du financement de la DG Trésor.

Les projets évalués sont présentés en **annexe 2**
Le cadre logique du projet métro ligne 2 figure en **annexe 3**

ARTICLE 4 – Démarche méthodologique proposée pour la conduite de l'évaluation

4.1 Approche attendue

L'évaluation est organisée en trois niveaux d'analyse complémentaires :

1. **Une analyse du portefeuille des 11 projets évalués**, visant à apprécier la cohérence d'ensemble du portefeuille, sa structuration, les complémentarités entre les interventions ainsi que leur contribution aux objectifs poursuivis par le groupe AFD dans le secteur des transports urbains. Cette analyse visera notamment à caractériser les différents instruments mobilisés (prêts souverains, PrPP, subventions, assistance technique), à analyser leur répartition et leur articulation, et à comprendre la logique ayant présidé à leur mobilisation.

Cette analyse permet également d'analyser la mobilisation des expertises et savoir-faire français notamment, ainsi que le rôle des acteurs privés et les partenariats développés avec les acteurs dominicains dans les différents projets.

2. **Une évaluation transversale des 11 projets**, visant à répondre aux questions évaluatives présentées dans la section précédente. Cette analyse permet notamment d'apprécier la pertinence, la cohérence, les effets, la pérennité et la contribution des interventions du groupe AFD à la transformation du système de mobilité, ainsi que le renforcement des capacités des acteurs dominicains.
3. **Une analyse approfondie des effets des infrastructures sur les bénéficiaires finaux**, permettant d'aller au-delà de l'analyse agrégée des projets pour documenter les changements effectivement observés pour les usagers et les populations des territoires desservis. Cette analyse peut notamment porter sur les effets en matière de mobilité, d'accessibilité aux emplois et aux services, d'inclusion sociale et de conditions de vie, ainsi que sur les éventuels effets différenciés selon les catégories de population et les territoires.

Données quantitatives disponibles :
Dans le cadre du projet AIPMUS, une enquête ménage déplacement a été réalisée auprès des habitants du Grand Saint-Domingue. Celle-ci comprend notamment :

- Un module portant sur les pratiques de mobilité (habitudes de transport, préférences modales, évolution des comportements, recours aux modes actifs) ;
- Un module ménages fournissant des informations détaillées sur les caractéristiques des logements et les déplacements des individus

Au total, plus de 7000 ménages ont été enquêtés dans environ 170 zones du Grand Saint Domingue.
La Figure 1 présente le périmètre géographique de l'enquête ainsi que le zonage retenu pour la collecte des données dans le Grand Saint-Domingue.

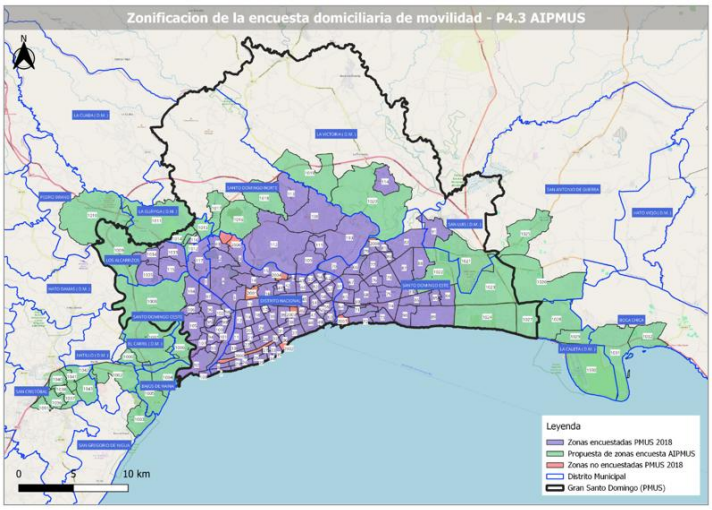


Figura 3. Perímetro de la encuesta domiciliaria de movilidad – AIPMUS.

Figure 1: Zones couvertes par l'enquête ménages AIPMUS dans le Grand Saint-Domingue.
Source : TdR de l'enquête AIPMUS

Par ailleurs, dans la mesure du possible et des disponibilités, d'autres sources de données seront mobilisées, notamment :

- Des données géolocalisées (imagerie satellitaire, données immobilières, données de recensement) ;
- Des données d'exploitation des réseaux de transport (métro, téléphérique) ;

Enfin, des données issues d'évaluations existantes pourront également être mobilisées si elles sont disponibles, notamment celles relatives au projet d'aménagement territorial de Saint-Domingue Est ainsi que celles liées aux prêts de politique publique (PrPP) d'appui à la réforme du secteur des transports, cofinancés avec la Banque interaméricaine de développement.

Cette liste de sources est **indicative et non exhaustive**. La mobilisation de certaines données pourra être conditionnée à leur disponibilité, à leur qualité et à leur niveau de désagrégation, ainsi qu'à l'autorisation des organismes détenteurs. **La signature de protocoles d'accord ou**

de Memoranda of Understanding (MoU) pourra, le cas échéant, être nécessaire pour permettre l'accès à certaines données.
La **phase de cadrage de l'évaluation** permettra de préciser, pour chaque source pertinente, les conditions et modalités d'accès, la disponibilité et le calendrier de mise à disposition des données, ainsi que les éventuelles contraintes juridiques ou institutionnelles. Elle permettra également d'apprécier la **complexité et la faisabilité de leur exploitation et de leur analyse**, afin d'adapter en conséquence la méthodologie et le périmètre des travaux.

4.2 Méthodologie

L'évaluation repose sur une **approche mixte**, combinant méthodes quantitatives et qualitatives afin de croiser les différentes sources d'information et d'appréhender à la fois les effets des interventions et les facteurs ayant influencé leur mise en œuvre.

a. Approche quantitative

L'approche quantitative s'appuie sur l'exploitation et le croisement des bases de données disponibles pour analyser l'évolution de l'offre et de la demande de transport, des pratiques de mobilité et de l'accessibilité.
Lorsque les données et les caractéristiques des interventions le permettront, des **méthodes contrefactuelles ou quasi-expérimentales** peuvent être mobilisées afin d'estimer les effets des projets et isoler l'effet propre des interventions des autres facteurs susceptibles d'influencer les résultats. Le choix des méthodes est précisé par le prestataire lors de la phase de cadrage, en fonction de la disponibilité et de la qualité des données.

b. Enquête auprès des usagers

Une **enquête auprès des usagers des réseaux de transport** constitue un volet important de l'évaluation, notamment pour documenter les effets des interventions sur les pratiques de mobilité, l'accessibilité, les conditions de déplacement et la perception de la qualité des services.
Le dispositif peut cibler les usagers du **métro et du téléphérique**, dans les stations et/ou à bord des services, et pourra être étendu à d'autres modes de transport en fonction des questions évaluatives et des besoins identifiés lors du cadrage.
L'enquête peut porter notamment sur :

- Les caractéristiques des déplacements et les motifs de déplacement ;
- Les modes de transport utilisés et les éventuelles évolutions des pratiques ;
- Les temps et coûts de déplacement et leur évolution ;
- L'accessibilité aux emplois, services et équipements ;
- La perception de la qualité, de la sécurité et de la fiabilité des services ;
- Les effets perçus sur les conditions de vie ;
- Les facteurs de choix ou de non-usage des services de transport.

Le prestataire propose, lors de la phase de cadrage, le **périmètre, la méthodologie d'échantillonnage, le questionnaire et le dispositif de collecte** les plus adaptés aux questions évaluatives et aux ressources disponibles.

Le questionnaire auprès des usagers doit être **conçu en articulation étroite avec l'enquête ménages AIPMUS**, afin d'assurer la complémentarité des deux dispositifs, de faciliter la comparaison des résultats et, lorsque cela sera possible, de croiser les informations recueillies.
Une **enquête complémentaire auprès des pôles d'activités économiques** peut également être envisagée afin d'apprécier les effets des interventions sur l'accessibilité des lieux d'emploi et d'activités et sur les déplacements domicile-travail.

c. Approche qualitative

L'approche qualitative repose principalement sur des **entretiens semi-directifs** auprès des principales parties prenantes : acteurs institutionnels (notamment INTRANT, OPRET, FITRAM), opérateurs de transport, partenaires techniques et financiers, bénéficiaires et représentants des usagers.
Des investigations qualitatives complémentaires, telles que des **focus groups ou des entretiens approfondis**, pourront être proposées lorsque celles-ci permettront de mieux comprendre les comportements de mobilité, les déterminants de l'usage et du non-usage ou les effets perçus des interventions.

d. Analyse spécifique de la contribution (en cours d'étude) de la DG Trésor et de l'expertise française

Une analyse spécifique porte sur la contribution du financement de la DG Trésor et, plus largement, sur la place des expertises et savoir-faire français dans les projets de transport urbain en République dominicaine. Elle s'appuiera sur des entretiens avec les autorités dominicaines, notamment le ministère des Transports et les organismes concernés, ainsi qu'avec les entreprises françaises ayant participé aux projets et les autres acteurs impliqués dans leur conception, leur financement et leur mise en œuvre.
Ces entretiens permettent notamment d'apprécier la qualité et l'adéquation des équipements et des solutions technologiques retenus au regard des besoins locaux, la qualité de l'expertise mobilisée, les conditions de transfert de compétences et d'appropriation par les acteurs dominicains, ainsi que les éventuelles difficultés rencontrées en matière d'exploitation et de maintenance. Ils visent également à recueillir les appréciations des parties prenantes sur la valeur ajoutée des solutions françaises, la coordination entre les acteurs français et dominicains et les perspectives de coopération pour de futurs projets.
Pour le projet de monorail, cette analyse tient compte de son stade d'avancement et des informations disponibles. Elle cherche à apprécier la pertinence du financement de la DG Trésor, sa complémentarité avec les interventions de l'AFD et sa contribution potentielle au développement de la coopération technologique et industrielle franco-dominicaine.

e- Analyse croisée et comparaison des interventions

L'évaluation repose sur la **triangulation des données et des méthodes**, en combinant notamment analyses statistiques descriptives, analyses géospatiales et, lorsque cela est pertinent et possible, analyses économétriques.
Une **analyse comparative des projets et des modalités d'intervention** permet d'identifier les facteurs de succès, les difficultés rencontrées et les enseignements à tirer des différentes

interventions financées par l'AFD, notamment en fonction des instruments et modalités de financement et de gouvernance.
La **phase de cadrage** permet de préciser le dispositif méthodologique définitif, en tenant compte des questions évaluatives, de la disponibilité et de l'accessibilité des données, des délais de mise à disposition, ainsi que de la faisabilité et de la complexité des analyses envisagées.

La méthodologie est développée dans l'offre du titulaire. Celui-ci précise notamment son approche, le cadre d'évaluation envisagé, les outils de collecte et d'analyse des données qu'il entend mobiliser, les ressources affectées à la mission, ainsi que la manière dont cette méthodologie permettra de répondre aux questions évaluatives. Il peut également proposer des ajustements ou des compléments aux questions évaluatives ou à l'approche proposée dans le présent Cahier des clauses particulières et identifier les principaux risques susceptibles d'affecter le bon déroulement de l'évaluation.

4.3 Questions évaluatives

Principes transversaux : les questions évaluatives ci-dessus sont indicatives
Sur la base des premières analyses documentaires et des entretiens conduits pendant la phase de cadrage, le prestataire les reformuler, les préciser et les organiser dans une **matrice évaluative**, en précisant notamment :

- Critères et sous-questions d'évaluation ;
- Indicateurs et éléments de preuve recherchés ;
- Sources de données disponibles et à mobiliser ;
- Méthodes d'analyse envisagées ;
- Projets concernés par chaque question ;
- Niveau d'analyse pertinent : réseau, corridor, station, quartier ou projet.

Certaines questions peuvent ainsi être concentrées sur une sélection de projets lorsque cela est plus pertinent. L'analyse doit distinguer, dans la mesure du possible, les évolutions relevant de la transformation générale du réseau de transport de Saint-Domingue et celles pouvant être associées aux projets financés ou accompagnés par le groupe AFD.
Une attention particulière doit être portée aux dimensions **genre, inclusion sociale, âge, niveau de revenu et différenciation territoriale**, afin d'identifier les éventuels effets différenciés des interventions.
La temporalité de l'analyse doit également être explicitée. Lorsque les données le permettent, la situation de référence autour de **2011** peut être comparée aux situations observées lors de la mise en service des infrastructures et à la situation en **2026**, afin d'apprécier les évolutions dans le temps.

Enfin, un **atelier de reconstruction de la logique d'intervention** peut être organisé au cours de la phase de cadrage afin d'éclairer la structuration de la matrice évaluative.

Questions évaluatives indicatives :

Les questions évaluatives proposées ci-dessous constituent une première base de travail.

Les questions évaluatives ci-dessous sont indicatives et non limitatives. Le titulaire les complète, les reformule, les hiérarchise ou les réorganise dans son offre afin de construire un cadre d'évaluation cohérent et adapté aux objectifs de la mission.

L'évaluation doit distinguer, autant que possible :

- Les évolutions du système de mobilité de Saint-Domingue dans son ensemble ;
- Les effets observés sur les corridors et territoires directement desservis par les projets ;
- Les effets pouvant raisonnablement être associés aux interventions financées ou accompagnées par le groupe AFD.
- Les effets des projets sur le rayonnement économique français, notamment à travers les retombées pour les **entreprises françaises bénéficiaires des financements.**

A l'issue de l'évaluation, le prestataire renseigne la matrice de notation par question évaluative présentée à **l'annexe 1** à insérer dans le rapport final. Le Titulaire Attribue une **notation à chaque question évaluative** (ou sous-question), assortie d'un « degré de confort » pour émettre ce jugement. L'objectif est d'évaluer avec quel degré de certitude les évaluateurs ont pu répondre à chaque question évaluative.

Question évaluative n°1 - Impact et efficacité sur la mobilité et l'accessibilité **:**

- Dans quelle mesure les projets ont-ils amélioré la mobilité et l'accessibilité des habitants de Saint-Domingue ?

Cette question vise à apprécier les effets des projets sur les conditions de déplacement des habitants, en termes de **temps, distance, facilité et possibilités de déplacement**, ainsi que leur contribution à l'accès aux emplois et aux services essentiels.
Exemples de questions évaluatives secondaires *(avec exemples d'indicateurs) :*
a. Comment l'offre de transport collectif a-t-elle évolué depuis 2011 ?

- Comment l'offre de transport collectif a-t-elle évolué depuis 2011 en termes de capacité, fréquence, amplitude horaire, vitesse, fiabilité, confort, tarifs et couverture territoriale ?
- Dans quelle mesure les caractéristiques de l'offre observée correspondent-elles aux objectifs et prévisions initialement établis ?
- Dans quelle mesure les projets ont-ils contribué à la constitution d'un système de mobilité multimodal et intégré ?

- Quelle articulation a été mise en place avec les autres modes de transport collectif, les modes actifs et le réseau routier ?
- Dans quelle mesure les projets ont-ils été cohérents avec les évolutions à plus long terme du système de transport urbain, notamment les autres projets d'infrastructures ?

b. Comment les pratiques de mobilité ont-elles changé ?

- Quelle a été l'évolution de la fréquentation du métro et du téléphérique depuis leur mise en service ? Dans quelle mesure correspond-elle aux prévisions de trafic ?
- Quels sont les principaux profils socio-économiques et démographiques des usagers et comment ont-ils évolué ?
- Quels sont les principaux déterminants de l'usage et du non-usage des transports collectifs financés par l'AFD ?
- Comment les motifs, types et fréquences de déplacement ont-ils évolué depuis 2011 ?
- Quelle a été l'évolution de la répartition modale et des temps de déplacement ?
- Observe-t-on une évolution de la structure des déplacements, notamment des déplacements domicile-travail et des chaînes ou boucles de déplacement ?
- Ces évolutions sont-elles différenciées selon le genre, l'âge, le niveau de revenu et le lieu de résidence ?

c. Dans quelle mesure l'accessibilité aux emplois et aux services s'est-elle améliorée ?

- Dans quelle mesure les projets ont-ils amélioré l'accessibilité aux principaux pôles d'emploi et aux services essentiels : santé, éducation, commerces, loisirs, etc. ?
- Comment les temps de déplacement porte-à-porte ont-ils évolué ?
- Les gains d'accessibilité sont-ils équitablement répartis entre les quartiers et les différentes catégories de population ?
- Quels territoires ou populations restent insuffisamment accessibles et pourraient nécessiter de nouvelles interventions ?

Une cartographie diachronique des réseaux de transport, des pôles d'emploi et des principaux services, comparant notamment les situations de 2011 et 2026, pourra être réalisée afin de visualiser l'évolution de l'accessibilité à l'échelle de Saint-Domingue.

Question évaluative n°2 : impact sur les effets sociaux et économiques des projets sur les populations :
Dans quelle mesure les projets ont-ils contribué à améliorer l'inclusion sociale et les conditions de vie des populations, ainsi qu'à soutenir l'activité économique ?
Cette question vise à identifier **qui bénéficie des projets et de quelle manière**, en distinguant les effets sur les ménages et les effets économiques plus larges.

Exemples de questions évaluatives secondaires *(avec exemples d'indicateurs)*
a. Les projets ont-ils amélioré l'accès à la mobilité des populations vulnérables ?
Les projets ont-ils permis d'améliorer l'accès à la mobilité des populations les plus vulnérables ou les moins bien desservies ? Dans quelle mesure la politique tarifaire des

services est-elle adaptée aux objectifs d'accessibilité sociale et à la soutenabilité financière des projets ?

- Les effets sur la mobilité et l'accessibilité diffèrent-ils selon le genre, l'âge, le niveau de revenu, le lieu de résidence et, lorsque les données le permettent, les groupes particulièrement vulnérables ou marginalisés ?
- Les projets ont-ils contribué à réduire certaines inégalités entre les femmes et les hommes en matière de mobilité et d'accès aux opportunités ?

b. Dans quelle mesure l'amélioration de la mobilité a-t-elle contribué à la qualité de vie des ménages ?

Dans quelle mesure l'amélioration de la mobilité et de l'accessibilité a-t-elle contribué à améliorer la qualité de vie des ménages ? Cette analyse pourra notamment porter sur :

- L'accès à l'emploi, à l'éducation et aux soins de santé ;
- La réduction du temps consacré aux déplacements et sa réallocation vers d'autres activités ;
- Les revenus et les opportunités économiques ;
- Le sentiment de sécurité ;

Les effets peuvent être différenciés selon le genre, l'âge, le niveau de revenu et le territoire de résidence.

c. Quels emplois ont été créés et quelles populations en ont bénéficié ?

- L'analyse portera sur le nombre et la nature des emplois créés, ainsi que sur le profil des travailleurs concernés (genre, âge, catégorie socioprofessionnelle, statut formel ou informel) et leurs conditions d'emploi et de travail (type de contrat, couverture sociale, sécurité au travail, égalité entre les femmes et les hommes).

Lorsque les données le permettent, ces éléments seront analysés dans le temps, notamment depuis 2011, et distingués entre les phases de construction et d'exploitation.

Question évaluative n°3 : Impact et durabilité environnementale et urbaine des projets :

- Quels effets les projets ont-ils eus sur les principales externalités environnementales, sociales et urbaines du système de mobilité ?

Exemples de questions évaluatives secondaires *(avec exemples d'indicateurs)*

a. Les projets ont-ils contribué à réduire la congestion et les accidents ?

- Dans quelle mesure les projets ont-ils contribué à un report modal de la voiture particulière vers les transports collectifs ?
- Quels effets ont-ils eus sur la congestion routière ?
- Quels effets peut-on identifier sur la sécurité routière et l'accidentologie ?
- Plus largement, comment la sécurité des déplacements a-t-elle évolué depuis 2011 ?

b. Dans quelle mesure ont-ils contribué à la transition bas carbone et à la résilience climatique ?

Dans quelle mesure les projets ont-ils contribué à la transition bas carbone du système de mobilité de Saint-Domingue ?

- Quel est le bilan carbone des projets et quelles réductions d'émissions de GES peuvent leur être associées ? Le prestataire pourra proposer une méthodologie ex-post de bilan carbone pour la baseline et endline des projets de transport.
- Quels effets les projets ont-ils eus sur la qualité de l'air et les autres nuisances liées aux transports ?
- Dans quelle mesure les projets ont-ils renforcé la résilience des populations face aux risques climatiques et naturels (vague de chaleurs, fortes pluies, cyclones, glissements de terrain, inondations) ?

c. Comment les territoires situés autour des stations ont-ils évolué ?

- Comment les territoires situés autour des stations ont-ils évolué depuis la mise en service des infrastructures ?
- Observe-t-on des phénomènes de densification résidentielle ou économique autour des stations ?
- Les projets ont-ils contribué à la requalification des espaces publics et à la transformation des quartiers desservis ?
- Ont-ils eu un effet sur les prix et les dynamiques du marché immobilier ?
- Dans quelle mesure les projets ont-ils été accompagnés d'une réflexion sur l'intégration des modes actifs, les trottoirs, les pistes cyclables, le stationnement et, plus largement, l'intégration des infrastructures dans le paysage urbain ?

Question évaluative n°4 : Pertinence, cohérence et efficacité des interventions du groupe AFD **:**

- Dans quelle mesure les interventions du groupe AFD ont-elles été pertinentes, cohérentes et efficaces pour accompagner la transformation du système de mobilité ?

Cette question vise à apprécier la **pertinence du portefeuille et la valeur ajoutée de l'intervention du groupe AFD**, au regard des besoins, des politiques publiques dominicaines et des interventions des autres bailleurs.

a. Sur la pertinence et la cohérence stratégique

- Dans quelle mesure les projets financés par l'AFD répondaient-ils aux besoins du système de mobilité de Saint-Domingue et aux priorités nationales et métropolitaines ?
- Dans quelle mesure les interventions étaient-elles cohérentes avec les stratégies et politiques publiques dominicaines, notamment le cadre institutionnel, la loi de 2017 et le PMU durable de 2019 ?
- Dans quelle mesure les projets étaient-elles cohérentes avec la stratégie globale du groupe AFD, de la stratégie sectorielle, et de la stratégie pays de l'AFD ?
- Dans quelle mesure les différents projets du portefeuille AFD étaient-ils cohérents et complémentaires entre eux ?

b. Sur le montage financier et opérationnel

- Dans quelle mesure les modalités de financement retenues (aide-projet, prêt de politique publique, etc.) étaient-elles adaptées aux besoins des projets ?
- Dans quelle mesure les différents instruments financiers et entités du groupe AFD étaient-ils complémentaires ?
- Dans quelle mesure les interventions du groupe AFD ont-elles été complémentaires et coordonnées avec celles des autres bailleurs et avec les autres projets de transport urbain, notamment ceux financés par la BID et l'UE ?
- Dans quelle mesure les modalités de coopération entre l'AFD et l'UE (notamment la délégation de fonds et le financement de l'assistance technique) ont-elles apporté une valeur ajoutée aux interventions ?
- Dans quelle mesure la structuration des projets (modalités de maîtrise d'ouvrage, de maîtrise d'œuvre et d'assistance technique, de passation des marchés…) ont-elles contribué à la bonne mise en œuvre des projets ?
- Dans quelle mesure le niveau de préparation des projets (précision et fiabilité des études techniques, du plan de financement, du plan de passation des marchés, structuration du projet, etc.) était adapté aux risques et enjeux du projet ?

c. Sur la gouvernance et le réformes du secteur

- Dans quelle mesure les interventions ont-elles contribué à améliorer la gouvernance, la coordination et la régulation du système de transport urbain ?
- Dans quelle mesure les financements de type PrPP ont-ils contribué aux réformes du secteur et à l'évolution du cadre institutionnel ?
- Comment les appuis institutionnels et les investissements dans les infrastructures se sont-ils renforcés mutuellement ?
- Dans quelle mesure la création et le développement d'INTRANT ont-ils contribué à améliorer la coordination entre les acteurs et le dialogue sur les politiques publiques ?
- Dans quelle mesure les interventions du groupe AFD ont-elles contribué au renforcement des capacités des acteurs dominicains en matière de planification et de pilotage des études, de gestion des projets d'infrastructures et d'exploitation-maintenance ?

d. Sur la valeur ajoutée et la capitalisation

- Quelle est la valeur ajoutée spécifique des interventions et modes de financement du groupe AFD par rapport aux autres bailleurs ?
- Dans quelle mesure les interventions du groupe AFD ont-elles contribué au renforcement de la coopération franco-dominicaine dans le secteur de la mobilité, notamment à travers la mobilisation d'expertises et de savoir-faire français, la participation d'entreprises françaises spécialisées dans le secteur de la mobilité et le développement de partenariats entre acteurs français et dominicains ?
- Dans quelle mesure les dispositifs de suivi et les indicateurs de résultats ont-ils permis de documenter les effets des projets ?

- Dans quelle mesure les connaissances et enseignements issus des projets ont-ils été capitalisés et réutilisés dans les interventions ultérieures ?

Question évaluative n° 5 : pertinence et la valeur ajoutée du financement de la DG Trésor
Pour le projet de monorail, une mise en perspective pourra être conduite afin de tirer les enseignements des interventions antérieures du groupe AFD pour la poursuite de la coopération franco-dominicaine et la mobilisation d'expertises françaises dans de futurs projets. La contribution spécifique d de la DG Trésor pourra être appréciée au regard du stade d'instruction et de préparation du projet, ainsi que des informations disponibles au moment de l'évaluation.

- Dans quelle mesure le financement de la DG Trésor contribue-t-il aux objectifs du projet de monorail et au développement de la coopération économique et industrielle franco-dominicaine ?

- Quelle pourrait être sa pertinence et sa valeur ajoutée pour les autorités dominicaines et le secteur privé français, notamment au regard de sa contribution attendue à la préparation et à la réalisation du projet ?
- Dans quelle mesure le financement envisagé par la DG Trésor répond-il aux besoins et aux priorités de l'État dominicain, tout en étant susceptible de favoriser le développement de la présence des entreprises françaises sur le marché dominicain ?
- Dans quelle mesure les modalités de coordination entre l'AFD, la DG Trésor et les entreprises françaises sont-elles de nature à favoriser la cohérence des interventions, la mobilisation des expertises françaises et la bonne préparation du projet ?

Question évaluative n°6 : Durabilité des résultats et pérennité des effets sur le système de mobilité

- Dans quelle mesure les résultats des interventions sont-ils pérennes et susceptibles de produire un effet transformationnel à long terme ?

a. Pérennité des infrastructures et des services

- Dans quelle mesure la pérennité de l'exploitation des infrastructures et de leur maintenance est-elle assurée ?
- Les dispositifs d'exploitation et de maintenance disposent-ils des ressources financières, humaines et organisationnelles nécessaires ?

b. Soutenabilité financière

- Dans quelle mesure les modèles économiques de l'exploitations des infrastructures financées sont-ils soutenables à moyen et long terme ? Les ressources disponibles permettent-elles de couvrir durablement les coûts d'exploitation, de maintenance et de renouvellement des infrastructures, au regard notamment des recettes disponibles et des capacités financières du secteur public ?
- Comment les projets s'inscrivent-ils dans une réflexion plus globale sur le financement durable des transports publics en République dominicaine ?

- Dans quelle mesures les actions de l'AFD ont aidé les autorités dominicaines à atteindre un équilibre optimal entre qualité de l'offre de transport, coût pour le secteur public (subvention d'équilibre), recettes tarifaires et tarification économiquement accessible pour la population ?

c. Pérennité institutionnelle et transformation du secteur

- Dans quelle mesure les projets ont-ils produit des changements durables dans les institutions, les capacités des acteurs et les pratiques de gestion ?
- Les mécanismes de coordination entre les différents acteurs et opérateurs sont-ils pérennes ?
- Dans quelle mesure les projets ont-ils contribué à une évolution durable des politiques publiques de mobilité ?

d. Changement d'échelle et effet transformationnel

- Dans quelle mesure les résultats et les innovations introduits par les projets peuvent-ils être reproduits ou étendus à d'autres territoires ou modes de transport ?
- Quels facteurs ont favorisé ou peuvent favoriser ou limiter le changement d'échelle ?
- Quelles leçons peuvent être tirées pour les futures interventions du groupe AFD dans le domaine des transports urbains ?

ARTICLE 5 - Gouvernance de l'évaluation

a. Le Comité de Pilotage (COPIL) :

Le COPIL de l'évaluation est assuré par l'Unité d'évaluation des activités de développement (UEAD) de la DG Trésor, l'agence AFD de République Dominicaine, la division technique mobilité (MOB) et le département d'évaluation et d'apprentissage (EVA).
Le COPIL suit le déroulement de l'évaluation. Il apprécie les travaux réalisés par le prestataire et participe à la revue et aux commentaires des différents livrables. Il apporte son appui et l'expertise de ses membres au prestataire dans le respect de son indépendance. Le COPIL se réunit pour les présentations intermédiaires et restitutions des livrables.
Les contreparties directes[2] des projets de transport urbain sont invitées à faire partie du COPIL (INTRANT, OPRET). Indépendamment de leur niveau de participation aux travaux, **leurs observations et commentaires sur les livrables peuvent être pris en considération par le prestataire, s'il les juge pertinent pour l'évaluation, dans le respect de son indépendance.**

b. Le groupe de référence (GR) est une enceinte consultative

Le GR est une instance consultative qui comprend les membres du COPIL et les organisations suivantes :

[2] Instances de Saint Domingue impliquées dans les projets

- INTRANT, OPRET
- FITRAM
- URBE
- Ministères impliqués : Ministère des Travaux Publics et de la Communication, Ministère d'Economie, Planification et Développement.
- Les divisions de l'AFD : OCN, APM, AES, CLS
- Proparco
- Expertise France

Le GR se réunit à trois reprises : pour l'examen de la note de cadrage et du rapport provisoire, ainsi que pour la réunion de restitution de l'évaluation finale.

ARTICLE 6 – Livrables, délais d'exécution et moyens

6.1 Livrables

Il est attendu du prestataire les livrables suivants, lesquels seront examinés lors d'une réunion réunissant les prestataires et le COPIL, en présence ou pas des membres du GR, selon les documents présentés :

- Une note de cadrage (examen par le COPIL avec avis consultatif du GR) ;
- Un rapport d'enquête de terrain *(examen par le COPIL)* ainsi que le recueil de l'ensemble des données collectées et produites dans le cadre de l'évaluation, y compris les données brutes et les bases de données finales, ainsi que les scripts, codes et méthodes d'analyse nécessaires à la reproductibilité des analyses réalisées *(examen par le COPIL avec avis consultatif du GR) ;*
- Un rapport final provisoire (40 pages maximum hors annexes), incluant un résumé exécutif de 2 à 5 pages maximum avec support de présentation *(examen par le GR) ;*
- Un rapport final définitif, incluant un résumé exécutif de 2 à 5 pages maximum, avec support de présentation *(examen par le COPIL avec avis consultatif du GR) ;*
- Une synthèse publiable du rapport final (15 pages), reprenant les principales constatations et chiffres clés de l'évaluation, ainsi que les principales conclusions et satisfaisant aux règles éditoriales de la collection Ex Post de l'AFD et de l'UEAD.

6.2 Délais de remise des livrables

La durée prévisionnelle de l'évaluation est de 12 à 18 mois.

Principales étapes des travaux :

- **Une réunion de lancement** entre le COPIL et le titulaire est organisée dans la semaine suivant la notification du marché au titulaire. Elle marque le démarrage de l'évaluation. L'ensemble des documents disponibles est remis au titulaire, ainsi qu'une liste de contacts pour conduire les entretiens de cadrage.

- Le prestataire réalise des entretiens de cadrage et sa première mission de terrain

- **Une note de cadrage** est remise par le titulaire à l'Administration, 4 mois après la réunion de lancement. Ce livrable met en évidence la compréhension du mandat, présente l'approche évaluative retenue et précise les questions et critères d'évaluation, ainsi que les indicateurs qui serviront de cadre d'analyse aux travaux. Elle présente également les outils méthodologiques mobilisés, les guides d'entretien, la liste des personnes à interroger, l'organisation des missions de terrain, les modalités de collecte et d'analyse des données et un calendrier prévisionnel.
- Après la validation de la note de cadrage par le COPIL, le prestataire réalise **une seconde mission de terrain** consacrée à la collecte de données [1ère enquête terrain]

- **Le rapport d'enquête** est remis – pour information - au COPIL par le prestataire 3 mois après la validation de la note de cadrage

- **Un rapport provisoire** est par le titulaire remis à l'Administration 4 mois après la validation de la note de cadrage. Ce document préfigurera le rapport final et fournira les premiers éléments de conclusions. Il mentionnera explicitement le caractère préliminaire des résultats, mettra en évidence les hypothèses restant à vérifier et contiendra des premières recommandations encore susceptibles d'être ajustées.

Figureront en annexes :

- La matrice d'évaluation
- La liste des personnes rencontrées
- Le/les guides d'entretien
- La bibliographie
- Les outils de collecte

- **Un rapport final** et **la synthèse publiable** sont transmis par le titulaire un mois après la validation du rapport provisoire.

Il devra être rédigé d'une manière lisible, compréhensible et accessible à un public large.
Le rapport distinguera clairement :

- Les constats observés par le titulaire ;
- Le jugement évaluatif (conclusions définitives) ;
- Les recommandations ;
- L'ensemble des annexes (dont les termes de référence/CCP).

Le COPIL attachera une importance particulière au respect des délais de réalisation de l'évaluation. Toutefois, lorsque des arbitrages seront nécessaires, **la qualité, la robustesse et la fiabilité des analyses devront primer** sur le strict respect du calendrier prévisionnel. Les éventuels impacts sur le calendrier devront être signalés et discutés avec le COPIL dans les meilleurs délais.

ARTICLE 7 - Processus de contrôle qualité

7.1 Contrôle qualité réalisé par l'Administration

Tous les livrables remis dans le cadre du marché **sont** rédigés d'une manière qui soit lisible, compréhensible et accessible à un public large.
L'UEAD, avec l'appui de L'AFD**,** valide chacun des livrables transmis par l'évaluateur au regard des critères de qualité définis en annexe 4 du présent document pour chacun des documents [Les grilles de qualité par livrable figurent en annexe 4].

7.2 Contrôle qualité réalisé par le titulaire

Le titulaire est responsable de la qualité des livrables qu'il soumet. Il met en place un dispositif de contrôle qualité précis et défini dans son offre, assurant l'adéquation des résultats de l'évaluation avec ces objectifs, la fiabilité des données utilisées, la triangulation des données et la robustesse de l'analyse, la clarté du rapport et du raisonnement évaluatif, l'accessibilité du rapport à des publics variés et la confidentialité et l'anonymat des données et informations collectées. Le, ou la, responsable de la qualité des livrables au sein de l'équipe titulaire du marché est clairement identifié(e) dans l'offre technique.

TITRE II – CLAUSES ADMINISTRATIVES

ARTICLE 8 - Représentant du pouvoir adjudicateur

Le pouvoir adjudicateur est l'État,
Ministère de l'Économie, des Finances et de la Souveraineté industrielle, énergétique et numérique

Représenté par le Directeur général du Trésor

139, rue de Bercy
75572 Paris Cedex 12
Désignés dans ce qui suit par le terme « Administration » ou « acheteur ».

ARTICLE 9 – Forme du marché

9.1 – Le marché est passé conformément à l'article L. 2123-1 et aux articles R. 2123-1 et suivants du code de la commande publique.

9.2 – Le marché n'est pas alloti car les prestations attendues forment un ensemble cohérent et ne peuvent être confiées à des prestataires différents.

ARTICLE 10 – Durée du marché

Le marché prend effet à compter de sa date de notification pour une durée ferme de vingt-quatre (24) mois.

ARTICLE 11 - Prix

Le marché est conclu à prix forfaitaire ferme. Ce prix, défini par le titulaire dans son offre, comprend la réalisation des prestations réalisées dans le cadre du présent marché, notamment celles citées à l'article 4 et 6 du présent CCP, et tous les frais susceptibles d'être dus par l'administration (hors frais de déplacements cités ci-dessous).

Les frais occasionnés par les déplacements à l'étranger ne sont pas inclus dans le prix forfaitaire du titulaire. Ils seront soumis à accord préalable de l'acheteur et remboursés sur justificatifs et dans la limite de 8 000 € TTC pour la totalité des déplacements de l'ensemble des consultants sur toute la durée du marché. Ils s'entendent comme tous frais annexes nécessaires à la réalisation des missions au Sénégal et au Cameroun : transport aller-retour en avion, frais de transports internes, indemnités de subsistance, visa. Aucun autre frais ne fera l'objet d'une prise en charge.

Les prix sont fermes.
Ces prestations sont soumises à la TVA.

ARTICLE 12 – Avance

Sauf renonciation expresse du Titulaire dûment stipulée dans l'acte d'engagement, une avance est accordée dans les conditions prévues aux articles R 2191-3 à R 2191-19 du Code de la commande publique.

Le taux de l'avance est fixé à 5 %.

Ce taux est porté à 30 % lorsque le Titulaire du marché ou son sous-traitant admis au paiement direct est une PME au sens de l'article 3 du décret n° 2008-1354 du 18 décembre 2008.

Le délai de versement de l'avance court à compter de la notification du marché.

Le remboursement de l'avance est effectué selon les modalités des articles R.2191-11 et R.2191- 12 du Code de la commande publique.

ARTICLE 13 – Lieu d'exécution

Les prestations sont exécutées dans les locaux du titulaire, dans les locaux désignés par l'UEAD ou l'AFD (notamment lors des réunions) en France métropolitaine, ainsi qu'en République Dominicaine à l'occasion de/s mission/s de terrain effectuées dans le cadre de la prestation.
Des prestations complémentaires pourront être effectuées à distance en accord avec l'administration.

ARTICLE 14 – Pièces constitutives du marché

Le marché est constitué des pièces contractuelles suivantes :

- L'acte d'engagement ATTRI1, et son annexe financière ;
- Le présent cahier des clauses particulières (CCP) et ses annexes ;
- Le cahier des clauses administratives générales (CCAG-PI) applicables aux marchés des prestations intellectuelles, approuvé par l'arrêté du 30 mars 2021 ;
- Le mémoire technique remis par le titulaire à l'appui de son offre.

En cas de contradiction, les pièces prévalent dans l'ordre selon lesquelles elles sont énumérées ci-dessus.

ARTICLE 15- Vérification et admission des prestations

Après remise d'un livrable par le titulaire, l'administration a la possibilité d'émettre des réserves.

En dérogation à l'article 28.2 du CCAG PI, l'acheteur dispose d'un délai de trois mois pour procéder aux vérifications et notifier sa décision d'admission, avec ou sans réfaction, ajournement ou rejet des livrables ; à défaut, lorsque le silence est gardé à l'issue de ce délai, les livrables sont considérés comme admis.

ARTICLE 16 - Modalités de facturation et de paiement

Le paiement interviendra en trois fois, après validation du service fait et sur présentation d'une facture, selon les modalités suivantes :
1 - un paiement de 20% à la validation de la note de cadrage ;
2 - un paiement de 40% à la validation du rapport provisoire,
3 - le solde de 40% à la validation du rapport final et de la synthèse publiable du rapport final (en français)

Chaque facture est adressée en un original et une copie portant, outre les mentions légales, les mentions suivantes :

- le nom et l'adresse du créancier ;
- la référence du marché (numéro d'Engagement juridique à 10 chiffres)
- le numéro du compte bancaire ou postal du créancier tel qu'il est précisé sur le RIB annexé au marché ;
- les prestations faisant l'objet de la facture ;
- Le montant hors TVA de la prestation ;
- Le taux et le montant de la TVA ;
- le montant TTC de la prestation ;
- la date d'établissement de la facture

Les factures sont obligatoirement transmises par voie électronique à compter du 1er janvier 2020 conformément aux dispositions de l'ordonnance n° 2014-697 du 26 juin 2014 et de son décret d'application n° 2016-1478 du 2 novembre 2016 relatifs au développement de la facturation électronique. **Le titulaire doit d'inscrire sur le portail : https://chorus-factures.budget.gouv.fr .**
Ensuite, il pourra :

- soit saisir directement la facture, auquel cas il devra renseigner la référence du marché (numéro d'Engagement juridique à 10 chiffres) et indiquer le « code service exécutant » suivant : « FAC9470075 » ;
- soit déposer votre facture au format PDF sur le portail.

ARTICLE 17 - Pénalités de retard

Par dérogation aux dispositions du CCAG-PI 2021, en cas de non-respect des délais prévus à l'article 6 du présent marché, l'administration se réserve le droit d'appliquer des pénalités pour retard calculées selon la formule suivante :

$P = (V \times R) / 1000$

Avec :
P : montant des pénalités
V : valeur de la prestation en retard en euros T.T.C.
R : nombre de jours de retard (jours calendaires), calculé à compter du lendemain de la date de réalisation prévue des prestations.

ARTICLE 18 - Délai global de paiement

L'administration se libère des montants dus au titre du présent marché après vérification et admission des prestations, par virement au compte bancaire du titulaire. Le paiement s'effectuera dans les conditions définies dans le marché en fonction du calendrier retenu.
Le paiement s'effectue suivant les règles de la comptabilité publique dans les conditions prévues à l'article L. 2192-10 et suivants du code de la commande publique.
Ainsi, le délai global de paiement ne peut excéder 30 jours (article R. 2192-10 et suivants du code de la commande publique). Il peut être suspendu dans les conditions prévues aux articles R. 2192-27 et suivants du code de la commande publique.
Le défaut de paiement dans les délais prévus par le présent marché fait courir, de plein droit et sans autre formalité, des intérêts moratoires au bénéfice du titulaire (ou du sous-traitant payé directement) et une indemnité forfaitaire pour frais de recouvrement. Les intérêts moratoires courent à partir du jour suivant l'échéance prévue au contrat ou à l'expiration du délai global de paiement jusqu'à la date de mise en paiement du principal incluse (article 2192-31 du code et suivants).

ARTICLE 19- Obligations du titulaire

19.1 Devoir de discrétion et de confidentialité.
L'exécution du présent marché est conforme aux dispositions de la loi n° 51-711 du 7 juin 1951 sur l'obligation, la coordination et le secret en matière de statistiques et de la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés. A ce titre, le titulaire est soumis à l'obligation de secret sanctionnée à l'article 226-13 du code pénal et aux règles de déontologie statistique pour tout ce qui a trait aux renseignements et documents qu'il aura pu recueillir à l'occasion de ses travaux.
Le titulaire s'engage à appliquer la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978, notamment les articles 19, 25, 28 et 29 qui traitent de la sécurité des traitements et de la confidentialité des informations concernées. Le manquement à cette obligation et au RGPD constitue une faute de la part du titulaire, de nature à entraîner la résiliation pour faute.
Toutes les informations et les documents transmis au titulaire au cours de l'exécution du marché sont confidentiels. Le titulaire est tenu à une obligation de confidentialité et de réserve et ne peut, sans l'accord exprès et écrit de la personne publique, faire référence au présent marché ni aux informations dont il aura eu connaissance. Cette obligation est absolue.

Le titulaire s'interdit toute publication relative à sa mission, quel que soit le support et quelle que soit la destination, sans l'accord préalable écrit de la personne publique durant la réalisation de l'étude.
Le titulaire s'engage à faire respecter ces dispositions par toute personne qui interviendrait directement ou indirectement pour son compte.
Tout manquement à ces obligations entraînerait la résiliation immédiate du marché sans préavis ni indemnité et des poursuites judiciaires à l'encontre du titulaire et de ses représentants.

19.2 Principes de neutralité et d'absence de conflit d'intérêts
Les principes de neutralité et d'absence de conflit d'intérêt doivent être strictement respectés. Ainsi, les membres de l'équipe devront être indépendants des organisations évaluées. Si un conflit d'intérêt est identifié pendant le déroulement de l'évaluation, le gestionnaire de l'évaluation doit immédiatement en être informé afin qu'il puisse estimer la situation et prendre les mesures correctives nécessaires le cas échéant y compris le déport d'un membre de l'équipe du Titulaire intervenant à l'étude dans les conditions précisées à l'article 24 infra.

19.3 Assurances
Le titulaire déclare avoir souscrit toutes les assurances nécessaires pour garantir les dommages corporels et matériels que son personnel, ainsi que toute personne qui interviendrait directement ou indirectement pour son compte, pourrait causer au cours de la réalisation du présent marché.
A la demande de la personne publique, le titulaire sera tenu de produire une attestation de cette assurance indiquant le type de garantie, la nature des risques et sa période de validité.
Si le titulaire ne souscrit pas à cette obligation, il sera tenu de dédommager la personne publique ou toute autre victime à ses frais pour les dommages qui auraient pu survenir.

19.4 RGPD
Depuis l'entrée en vigueur, le 25 mai 2018, du **règlement général sur la protection des données**, dit « RGPD » (règlement UE 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016), les acheteurs sont considérés comme responsables du traitement au sens du texte européen.
Ce document européen, adopté dans le but de **protéger les données à caractère personnel des personnes physiques**, impacte la commande publique dès lors que le titulaire d'un contrat est amené à manipuler des informations sensibles issues des agents du pouvoir adjudicateur, des usagers du service public ou des citoyens. Sous peine d'être sanctionné, l'acheteur doit veiller à la protection de ces éléments par le prestataire : https://www.cnil.fr/sites/default/files/atoms/files/rgpd-guide_sous-traitant-cnil.pdf.
A ce titre, le titulaire s'engage le cas échéant à respecter toutes les obligations qui s'imposent à lui en tant que Responsable de Traitement au titre du RGPD et les lois et règlementations applicables en matière de protection des données personnelles et de la vie privée.
De plus, le prestataire s'engage à détruire toutes les informations et/ou données obtenues dans le cadre du présent contrat au terme de celui-ci.

ARTICLE 20 – Clauses environnementales

20.1. Supports des livrables
Tous les documents livrables doivent être mis à disposition de préférence au format dématérialisé et/ou sur supports en papier recyclé ou éco-labellisé garantissant l'usage d'un bois issu de forêts gérées durablement (par ordre de priorité : papier recyclé, papier éco-labellisé écolabel européen, NF Environnement, Ange bleu ou équivalent, papier certifié issu de forêts gérées durablement labellisé PEFC, FSC ou équivalent, grammage le plus fin possible). En cas de recours à la reprographie, le mode recto -verso et en noir et blanc est privilégié. Les documents papiers sont limités et le coût de la reproduction est compris dans le forfait global.
Les documents dématérialisés partagés par le titulaire sont compressés autant que possible tout en conservant leur lisibilité.

20.2. Allègement des flux numériques
L'utilisation d'un espace de travail collaboratif pour le partage d'information et de documentation est mise en place, limitant ainsi l'échange de mails et le volume des données échangées.

20.3. Communication du bilan d'émissions de gaz à effet de serre (BEGES) et du plan de transition associé du titulaire
Dans le cadre de la circulaire n° 6425-SG du 21 novembre 2023 relative à l'engagement pour la transformation écologique de l'État, les acheteurs de l'État mobilisent une condition d'exécution relative à l'article L.229-25 du code de l'environnement afin de vérifier le respect, par les titulaires qui y sont soumis, de leur obligation d'établir et de publier leur bilan d'émissions de gaz à effet de serre (BEGES) et le plan de transition pour réduire leurs émissions de gaz à effet de serre (GES) présentant les objectifs, moyens et actions envisagés à cette fin et, le cas échéant, les actions mises en œuvre lors du précédent bilan. Il n'est pas attendu de l'acheteur qu'il analyse et vérifie le contenu du BEGES et de son plan de transition associé.
Ainsi, lorsque le titulaire est soumis à l'article L.229-25 du code de l'environnement, il communique à l'acheteur son BEGES et le plan de transition associé.

ARTICLE 21 – Clauses sociales

21.1 Promotion de l'égalité et de la diversité
Les ministères économiques et financiers (MEF) sont engagés dans une démarche de promotion de la diversité, de l'égalité des chances et de l'inclusion et sont détenteurs des labels Diversité depuis 2010 et Égalité professionnelle en 2018. À ce titre, les MEF sont particulièrement attentifs dans le choix de ses contractants comme dans la réalisation des prestations, au respect des dispositions législatives et réglementaires en la matière.
Le titulaire s'engage par ailleurs, au titre de l'exécution du marché, dans une démarche d'amélioration continue de la qualité de ses pratiques sociales en matière de prévention des

discriminations, ainsi que de promotion de l'égalité des chances et de la diversité, notamment l'égalité entre les femmes et les hommes (éga-conditionnalité), la lutte contre l'homophobie et l'inclusion de personnes en situation de handicap.
La promotion de la diversité s'entend comme l'ensemble des moyens permettant de garantir l'égalité réelle de traitement entre tous les individus dans le domaine de l'emploi, indépendamment de leurs différences. Elle regroupe des actions de lutte contre les discriminations et de promotion de l'égalité des chances.

21.2 Egalité de rémunération entre les femmes et les hommes affectés à l'exécution du présent marché

Egalité de rémunération entre les femmes et les hommes affectés à l'exécution du présent marché :
Le code du travail impose, aux articles L. 3221-2 et suivants, que tout employeur assure, pour un même travail ou pour un travail de valeur égale, l'égalité de rémunération entre les femmes et les hommes. En cas de violation de cette obligation concernant le personnel comité affecté à l'exécution de la prestation objet du contrat, le pouvoir adjudicateur peut résilier le marché pour faute grave conformément à l'article L2195-3 1° du code de la commande publique, et ainsi mettre fin à l'exécution des prestations faisant l'objet du marché avant l'achèvement de celles-ci.

ARTICLE 22 - Propriété des résultats

En dérogation des dispositions du CCAG PI, le titulaire du marché cède, à titre exclusif, l'intégralité des droits afférents aux résultats permettant à l'acheteur de les exploiter librement pour les destinations précisées ci-dessous.

1- Concernant l'objet du marché

La cession des droits de propriété concerne les livrables suivants : la note de cadrage, le rapport d'enquêtes (si cela existe), le rapport provisoire, le rapport final, la version publiable, les résumés exécutifs, les données brutes et traitées, les analyses. Les livrables intermédiaires et définitifs font l'objet d'une cession exclusive des droits sous tout format de la suite OFFICE (ou équivalent).
La cession des droits est consentie sur les résultats remis dans le cadre de la réalisation des prestations d'évaluation de l'intervention du groupe AFD et de la DG trésor dans le secteur de la mobilité urbaine et des transports durables en République Dominicaine. Pour satisfaire aux prescriptions de l'article L. 131-3 du Code de la propriété intellectuelle, il est précisé que les droits cédés comprennent :

- pour le droit de reproduction et d'utilisation : le droit de reproduire tout ou partie de la prestation pour quelque usage que ce soit par quelque procédé que ce soit ;
- pour le droit de représentation et de diffusion : le droit de représenter tout ou partie de la prestation par tout procédé de communication connus ou inconnus au public au jour de la signature du marché et de façon générale le droit de diffuser les

prestations ainsi que leur adaptation et ou leur traduction en intégralité ou par extrait et sur tout type de réseau (dont site web) ;

- pour les droits d'adaptation et de traduction (au cas où des adaptations ou actualisations pourraient être apportées aux résultats) : le droit d'utiliser modifier, traduire, arranger, corriger, intégrer en tout ou partie les prestations objet du marché (avec comme seule réserve que ce soit pour les seuls besoins du marché et dans le respect du droit moral de l'auteur).

2 – Concernant le territoire
La cession est consentie pour tous pays.

3 – Concernant la durée de la cession
Les droits sont cédés pour la durée suivante : 20 ans, à partir de la date de réception du livrable objet des droits cédés.

4 – Concernant le prix de la cession
Le prix de cession des droits est réputé inclus dans le prix des prestations (cf. article 11 CCP).

ARTICLE 23 – Recours aux outils d'intelligence artificielle (IA)

Le titulaire qui recourt à des outils IA pour produire tout ou partie des livrables est tenu d'en informer l'acheteur.
Le recours à des outils IA ne saurait exonérer le titulaire de ses obligations contractuelles, ni affecter sa responsabilité sur la qualité et l'exactitude des livrables.
Tout livrable remis à l'acheteur est réputé avoir fait l'objet d'un contrôle effectif par le titulaire avant transmission à l'acheteur.
A ce titre, le titulaire s'assure que l'ensemble des membres de l'équipe dédiée à la réalisation des prestations est sensibilisé aux risques liés à l'utilisation d'outils d'intelligence artificielle dans le cadre de prestations intellectuelles.
Le titulaire s'engage à :

- n'introduire dans aucun outil IA des informations confidentielles, des données à caractère personnel ou des documents protégés communiqués par l'acheteur dans le cadre du marché, sauf accord exprès et écrit de ce dernier ;
- s'assurer que les contenus produits par IA ne portent pas atteinte aux droits de tiers (droits d'auteur, marques, brevets) ;
- garantir à l'acheteur la pleine jouissance des livrables, sans risque de revendication au titre de droits détenus par des tiers ou par les éditeurs des outils utilisés.

L'acheteur se réserve le droit de demander au titulaire, à tout moment et sans préavis, des précisions sur les outils IA utilisés ainsi que les modalités d'utilisation et de contrôle mises en œuvre, et pourra en demander la démonstration. L'acheteur peut exiger l'arrêt ou la modification de l'usage d'un outil IA.
En cas de manquement constaté aux dispositions de la présente clause, l'acheteur peut décider de refuser le livrable faisant l'objet d'une vérification, demander une reprise du livrable, ou appliquer une réfaction du prix.

ARTICLE 24 - Clauses spécifiques concernant le personnel du titulaire

Statut
Les personnels du titulaire demeurent à tous les égards les salariés de ce dernier. En conséquence, tout accident ou maladie pouvant affecter les agents du titulaire pendant la durée de la prestation est entièrement pris en charge par le titulaire.

Remplacement
Le titulaire doit informer immédiatement par lettre recommandée avec accusé de réception l'administration de l'impossibilité d'une personne affectée à la réalisation des prestations. Le titulaire est tenu au remplacement de cette personne dans un délai de sept jours à compter de la date de réception de l'avis par l'administration par une personne de qualification équivalente, sans incidence financière pour l'administration. En cas de non-remplacement dans les conditions ci-dessus, l'administration se réserve le droit de résilier le présent marché pour faute du titulaire.

ARTICLE 25 – Marché de prestations similaires

En application l'article R. 2122-7 du code de la commande publique, l'acheteur se laisse la possibilité de conclure un marché sans publicité ni mise en concurrence préalables ayant pour objet la réalisation de prestations similaires à celles confiées au titulaire dans le cadre du présent marché.

ARTICLE 26 - Résiliation

L'acheteur peut résilier le marché lorsque le titulaire est placé dans l'une des situations mentionnées aux articles L. 2195-1 et suivants du Code de la commande publique.
L'acheteur peut, à tout moment, prononcer la résiliation du contrat dans les conditions prévues dans le chapitre 7 du CCAG applicable aux prestations intellectuelles.

ARTICLE 27 – Litige

L'acheteur et le titulaire s'efforcent de régler à l'amiable tout différend éventuel relatif à l'interprétation des stipulations du présent marché public ou à l'exécution des prestations.
En cas de différend, les acheteurs et le titulaire peuvent recourir au comité consultatif de règlement amiable compétent ou au médiateur des entreprises des différends relatifs aux marchés publics conformément aux dispositions des articles R.2197-1 à R.2197-24 du code de la commande publique.
Le présent marché public est soumis au droit français.
Tout litige dans le cadre du présent marché est soumis au tribunal administratif de Paris sis 7 rue de Jouy 75181 PARIS CEDEX 04 pour les aspects concernant les modalités d'exécution du marché.

ARTICLE 28 - Dérogation au CCAG PI

Les dispositions du présent CCP prévalent sur toutes les dispositions du CCAG-PI qui lui seraient contraires notamment :

- L'article 14 déroge à l'article 28.2 du CCAG PI ;
- L'article 17 déroge à l'article 14.1.2 et 14.1.3 du CCAG PI ;

Annexes

Annexe 1 : trame de matrice de notation par question évaluative

Dans le rapport final, il est attendu une notation attribuée à chaque question évaluative. La notation pourra être faite soit au niveau de chaque sous-question, soit au niveau des critères de jugement :

Option 1 : notation par sous-question :

Questions évaluatives	Sous-questions évaluatives	Notation[1]	Degré de confort pour émettre le jugement[2]
QE 1 :	SQE 1.1		
	SQE 1.2		
	SQE 1.3		

Option 2 : notation par critère de jugement :

Sous-questions évaluatives	Critères de jugement	Notation[1]	Degré de confort pour émettre le jugement[2]
SQE 1.1 :	CJ 1.1.1		
	CJ 1.1.2		
	CJ 1.1.3		

[1] Échelle de notation : 6 : Très satisfaisant, 5 : Satisfaisant, 4 : Plutôt satisfaisant, 3 : Plutôt insatisfaisant, 2 : Insatisfaisant, 1 : Très insatisfaisant. Méthodologie de notation : La notation repose sur une notation numérique par indicateur, triangulée au niveau de chaque critère de jugement, puis d'une moyenne par sous-question évaluative. En l'absence d'une matrice d'évaluation initialement conçue pour la notation, l'exercice comporte nécessairement une part d'interprétation subjective.

[2] Échelle de notation identique à celle des sous-questions évaluatives. Repose sur le niveau de consensus constaté ainsi que le niveau de triangulation pour chaque critère de jugement, moyenné par sous-question évaluative.

[1] Échelle de notation : 6 : Très satisfaisant, 5 : Satisfaisant, 4 : Plutôt satisfaisant, 3 : Plutôt insatisfaisant, 2 : Insatisfaisant, 1 : Très insatisfaisant. Méthodologie de notation : La notation repose sur une notation numérique par indicateur, triangulée au niveau de chaque critère de jugement, puis d'une moyenne par sous-question évaluative. En l'absence d'une matrice d'évaluation initialement conçue pour la notation, l'exercice comporte nécessairement une part d'interprétation subjective..

[2] Échelle de notation identique à celle des sous-questions évaluatives. Repose sur le niveau de consensus constaté ainsi que le niveau de triangulation pour chaque critère de jugement, moyenné par sous-question évaluative.

Annexe 2 : Liste des projets

Année Eng	Outil financier	Nom et N° Projet	Projet		Montant			Co-financiers	Statut
			Invest.	Etude	Prêt	Subv	Don UE		
2011	Prêt budgétaire programmatique	CDO 1034 Appui à la politique sectorielle des transports publics de SD (ligne 2 métro)	X		230 MUSD				Achevé
2014	Prêt budgétaire programmatique	CDO 1057 Aménagement territorial de Saint Domingue Est	X		210 MUSD				Achevé
2018	Sub. FERC	CDO 1046 Faisabilité Optimisation Métro		X		200 kEUR			Achevé
2018	Prêts projets et subvention	CDO 1062 Optimisation de la ligne 1 du Métro de SD	X		217 MEUR au total		10 MEUR		En cours (fin prévue en 2026)
2021	Prêts projets	CDO 1095 Optimisation de la ligne 1 du Métro de SD	X		217 MEUR au total		10 MEUR		En cours (fin prévue en 2026)
2019	Politique publique transport	Appui à la mise des réformes du secteur – phase 1[3]	Non affecté		250 MUSD			BID	Achevé

[3] Pour les projets d'appui à la mise des réformes du secteur, phase 1 et 2 (COD 1062 et COD 1095), une évaluation de la BID est prévue.

2022	Politique publique transport	Appui à la mise des réformes du secteur – phase 2	Non affecté		200 MUSD			BID	Achevé
2024	Sub LACIF	CDO 1114 Programme d'appui à la mobilité urbaine durable		X			10 MEUR		En cours
2025	Prêt projet	CDO 1093 Programme d'appui à la mobilité urbaine durable	X		169 MUSD				En cours
2026	Prêt projet	CDO 1127 Monorail	X				200 MEUR	DG Trésor	En cours

Annexe 3 : Cadre logique – Projet ligne 2 métro Saint-Domingue (2011)

Hiérarchie des objectifs	Indicateur	Moyens de vérification	Hypothèses critiques
Finalité de développement	Indicateur d'impact		
Amélioration durable de la mobilité urbaine et des conditions de vie dans l'agglomération de Saint-Domingue	▪ Temps moyen des déplacements domicile-travail ▪ Taux d'accès à l'emploi ▪ Niveau de congestion urbaine	▪ Enquêtes ménages et mobilité (AIPMUS) ▪ Données géospatiales (SIG) ▪ Données trafic	▪ Croissance urbaine maitrisée ▪ Coordination des politiques de transport
Objectifs spécifiques	Indicateur d'impact		
A. Mise en service et exploitation efficace de la ligne 2 du métro	• Nombre de passagers/jour • Fréquence des trains / capacité (passagers/heure) • Temps de parcours sur la ligne	• Données d'exploitation (OPRET)	• Demande suffisante • Qualité d'exploitation maintenue
B. Réduction des temps de transports et amélioration de l'accès aux services	• Temps de trajet porte-à-porte • Temps d'accès aux stations • Part modale des transports collectifs	• Enquêtes ménages et mobilité (AIPMUS) • Données géospatiales (SIG)	• Bonne intégration avec autres modes
C. Contribution à l'intégration du réseau de transport (intermodalité, connexions avec autres modes)	• Niveau d'intermodalité (qualitatif) • Nombre/qualité des connexions avec les autres modes	• Enquêtes ménages et mobilité (AIPMUS) • Données d'exploitation des réseaux de transport (OPRET)	• Coordination avec les autres modes de transport

Réalisations		Indicateurs de réalisation / de moyens		
1	Construction de la ligne 2 du métro	• Date de mise en service • Stations • Nombre de km construits	• Rapports projet	• Qualité de construction conforme aux standards
2	Mise en exploitation du service de métro	• Nombre de rames • Fréquence • Capacité	• Données d'exploitation (OPRET)	• Maintenance adéquate