

Langue : Français
Original : Français



GRUPE DE LA BANQUE
AFRICAINNE DE DEVELOPPEMENT

PROJET : AMENAGEMENT ET BITUMAGE DE LA ROUTE GITEGA-NYANGUNGU-NGOZI

PHASE II : SECTION GITEGA-NYANGUNGU

PAYS : BURUNDI

RAPPORT D'ÉVALUATION DU PROJET

Date : Avril 2011

Equipe d'évaluation	Chef d'équipe :	P. MORE NDONG, Ingénieur des Transports, OITC.2, Poste 2284
	Membres de l'équipe :	A.I. MOHAMED, Economiste Principal des Transports, OITC.2, Poste 2774 P.MUNYARUYENZI, Spécialiste d'Infrastructures RWFO B. NYABURERWA, Consultant
	Directeur régional :	M. G. NEGATU, OREA, Poste 2064
	Directeur pour le secteur :	M. G. MBESHERUBUSA, OITC, Poste 2034
	Chef de Division sectoriel :	M. A. OUMAROU, OITC.2, Poste 3075
Pairs- évaluateurs	A. KARANGA, Economiste des Transports,	OITC.1, poste 2607
	M. XUEREB-DE-PRUNELLE, Macro- Economiste,	OSGE.1, poste 3053
	N. MURARA, Socio-Economiste,	OSHD.1, poste 3207
	J.N. ILBOUDO, Ingénieur des Transports,	OITC.1, poste 3156

TABLE DES MATIÈRES

• I. ORIENTATION STRATEGIQUE ET JUSTIFICATION	1
1.1 Liens du projet avec la stratégie et les objectifs du Burundi	1
1.2 Justification de l'intervention de la Banque	2
1.3 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	5
2.3 Type de projet	6
2.4 Coût et dispositif de financement du projet.....	6
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.....	9
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.....	10
3.3 Sécurité Routière.....	13
• IV. EXECUTION ET SUIVI-EVALUATION DU PROJET	14
4.1 Dispositifs pour l'exécution du projet	14
4.2 Suivi –Evaluation	15
4.3 Gouvernance	16
4.4 Durabilité	17
4.5 Gestion des risques.....	18
4.6 Développement des connaissances.....	19
• V. INSTRUMENTS DE FINANCEMENT ET DOCUMENTS JURIDIQUES	19
5.1 Instrument de financement	19
5.2 Conditions associées à l'intervention du Fonds	19
5.3 Conformité avec les politiques de la Banque	20
• VI. CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS	20
6.1 Conclusions.....	20
6.2 Recommandations	20

LISTE DES ANNEXES

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

Annexes Techniques

A.1	Coût estimatif par composantes du projet (détails)	1
A.2	Coût estimatif par catégories de dépenses du projet (détails)	1
A.3	Source de financement par catégories de dépenses (détails)	1
A.4	Dispositions relatives à l'acquisition des travaux et services et à la passation des marchés (détails)	4

LISTE DES TABLEAUX

<u>N°</u>	<u>TITRE</u>	<u>Page</u>
Tableau 1 :	Coordination des bailleurs de fonds.....	3
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	7
Tableau 2.5:	Source de financement du projet.....	7
Tableau 2.6 :	Calendrier de dépenses par source de financement	8
Tableau 3.1:	Résumé de l'analyse économique.....	10
Tableau 4.1 :	Calendrier de suivi évaluation.....	16

(ii)

EQUIVALENCES MONETAIRES

[AVRIL 2011]

1 UC	=	1939,36 BIF
1 UC	=	1,1160 EUROS
1 UC	=	1,58550 USD

EXERCICE BUDGETAIRE

1er juillet - 30 juin

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

BADEA	Banque Arabe Pour le Développement Economique en Afrique
BIF	Franc Burundais
CSEP	Cellule de Suivi et de l'Exécution de Projets
CSLP	Cadre Stratégique de Lutte contre la Pauvreté
EAC	East African Community
FAD	Fonds Africain de Développement
FED	Fonds Européen de Développement
FRN	Fonds Routier National
IDA	International Development Association
MTTPE	Ministère des Transports, des Travaux Publics et de l'Equipement
MF	Ministère des Finances
NEPAD	Nouveau Partenariat pour le Développement de l'Afrique
ODR	Office des Routes (Burundi)
PACT	Plan d'Actions à Court Terme sur les infrastructures du NEPAD
PAP	Programme d'actions prioritaires
PDSR	Projet de Développement du Secteur Routier(Burundi)
TMJA	Trafic Moyen Journalier Annuel
TRIE	Taux de Rentabilité Interne Economique
HDM	Highway Development and Management
VAN	Valeur actuelle nette
Veh/j	Véhicules par jour
ZIP	Zone d'Influence du Projet

1. Fiche du Client

<u>PAYS</u>	:	Burundi
<u>TITRE DU PROJET</u>	:	Projet d'aménagement et de bitumage de la route Gitega-Nyangungu-Ngozi phase 2 : Tronçon Gitega-Nyangungu
<u>LIEU D'IMPLANTATION</u>	:	Provinces de Gitega, Ngozi, Kanyaza et Karuzi
<u>DONATAIRE</u>	:	République du Burundi
<u>ORGANES D'EXECUTION</u>	:	Ministère des Transports, des Travaux Publics et de l'Equipement (MTTPE) / Office des Routes / Cellule de Suivi de l'Exécution de Projets routiers (CSEP) ; B.P. 1860 BUJUMBURA, (Burundi), Fax (257) 25 36 95 ; Téléphone : (257) 22 29 40 / 22 09 59; E mail : odr@usan-u.net .

2. Plan de financement

Source	Montant hors toutes taxes (en Millions UC)	Instrument
Don du FAD (allocation pays) et de la "Facilités des États fragiles" (FEF pilier I)	10,00 32,00	Don (projet)
Gouvernement	0,26	Budget d'Investissement (Contrepartie nationale)
Total	42,26	

3. Importantes informations financières du don FAD/FEF

Monnaie du Don	Unité de Compte (UC)
Type d'intérêt	Non applicable
Marge du taux d'intérêt	Non applicable
Commission de service	Non applicable
Commission d'engagement	Non applicable
Autres frais	Non applicable
Echéance prêt	Non applicable
Différé d'amortissement prêt	Non applicable
TRF, VAN (scénario de base)	Sans objet (la route du projet est gérée par l'Administration, son utilisation ne générera pas de revenus directs d'exploitation)
TRE, VAN du projet (scénario de base)	15,73% et 18 256 Millions BIF

4. Durée – principales étapes (attendues)

Activités	(mois, année)
Approbation de la note conceptuelle	Mars 2011
Approbation du projet	Juin 2011
Signature du Protocole d'Accord / Entrée en vigueur du don (au plus tard)	Septembre 2011
Achèvement des activités du projet	Avril 2015
Dernier décaissement du don	Décembre 2015

RESUME ANALYTIQUE

Aperçu général du projet

1. Pays enclavé, le Burundi a connu une longue période d'instabilité politique qui a engendré la détérioration de ses infrastructures et un déficit cumulé d'entretien. La stratégie d'assistance de la Banque vise à appuyer le pays dans la mise en place des conditions nécessaires à l'atteinte des objectifs de la vision Burundi 2025, à savoir une croissance économique à deux chiffres et une réduction de moitié de la pauvreté. A ce titre, la Banque a approuvé en mai 2011 l'éligibilité du Burundi pour un 2^{ème} cycle d'appui de la Facilité en Faveur des Etats Fragile (FEF). Le présent projet s'inscrit dans le programme d'amélioration du réseau routier qui sert d'appui aux secteurs productifs. Il est aligné avec le document stratégie pays (DSP) pour la période 2008-2011. Il permettra d'achever l'aménagement de la route Gitega-Nyangungu-Ngozi. En effet, du fait de l'insuffisance de ressources disponibles, l'aménagement de cette route a été reparté en deux phases. Cette intervention vient en complément de la première phase du projet approuvé par la Banque en septembre 2010.

2. Cette phase couvre : (A) l'aménagement et le bitumage de la section Gitega-Nyangungu (50 km) ; (B) les ouvrages connexes comprenant : (i) la réhabilitation de 22 km de pistes rurales, incluant 4 km revêtus en pavés ; (ii) l'aménagement d'infrastructures socio-économiques et marchandes, et d'un parking pour poids lourds à Gitega ; (iii) la construction de ponts piétonniers ; et (iv) l'appui à la gestion et le suivi de l'exécution du projet. La réalisation des activités du projet s'étalera d'août 2011 à mars 2015. Le coût total, hors tous taxes et droits de douanes (HTTD), du projet est estimé à 42,26 millions d'UC. La Zone d'Influence directe du projet (ZIP) s'étend du centre au nord du pays. Sa population est estimée à 775.000 habitants et la densité de peuplement, de près de 444 habitants/km², est l'une des plus élevées du pays, dépassant largement la moyenne nationale (310 habitants/km²). Gitega et Ngozi, chefs-lieux des provinces traversées par la route du projet sont respectivement la deuxième et troisième ville du pays. La ZIP dispose d'un fort potentiel agropastoral et touristique qui n'a pas encore été suffisamment exploité pour cause d'enclavement.

Evaluation des besoins

3. L'intervention de la Banque repose, après analyse de la situation économique et sociale actuelle du pays sur la nécessité de : (i) appuyer le Gouvernement dans la mise en œuvre de sa stratégie de désenclavement du pays et spécifiquement des régions à potentialités économiques avérées ; et (ii) contribuer à la réduction de la pauvreté dont l'incidence est particulièrement élevée au Burundi (67%). La conception du projet fait suite à l'actualisation des études détaillées, réalisées en 2009, qui a conclu à la nécessité de réaliser les investissements en vue d'adapter la route aux besoins de la demande.

Valeur ajoutée pour la Banque

4. Le développement des infrastructures est un objectif majeur de la stratégie du Gouvernement pour la lutte contre la pauvreté. Cette stratégie est le document de référence des interventions des partenaires au développement. La Banque est forte de son expérience acquise dans le secteur des transports à la suite des trois premières opérations en cours d'exécution dans le pays, ainsi que des opérations similaires exécutées dans d'autres états fragiles. De même, la Banque a financé le plan d'action pour les infrastructures au Burundi, lancé avec la participation de représentants de haut niveau du gouvernement et des partenaires au développement en septembre 2009 et que le présent projet va

(v)

contribuer à sa réalisation. Enfin, le projet complète la précédente intervention de la Banque et vise à achever l'aménagement de la route de Gitega à Ngozi afin d'atteindre pleinement les objectifs fixés.

Gestion des connaissances

5. Cette opération vient conforter l'intervention de la Banque en matière d'exécution de projet routier au Burundi. L'établissement des indicateurs d'impact clés avant le démarrage du projet et l'évaluation d'impact à la fin du projet, permettront de produire des informations utiles sur les résultats et les effets de ce projet et concourent à une accumulation du savoir. Ces informations seront gérées par l'Office des Routes et seront diffusées dans les rapports mensuels et trimestriels.

BURUNDI : PROJET DE ROUTE GITEGA-NYANGUNGU-NGOZI PHASE 2 : SECTION GITEGA-NYANGUNGU

CADRE LOGIQUE AXÉ SUR LES RÉSULTATS

Pays et titre du projet : Projet de Route Gitega- Nyangungu –Ngozi phase 2						
But du projet : Faciliter la circulation des biens et des personnes le long de la route Gitega- Nyangungu-Ngozi et améliorer l'accessibilité des populations aux services de base.						
CHAÎNE DES RÉSULTATS	INDICATEURS DE PERFORMANCE			MOYENS DE VÉRIFICATION	RISQUES/ MESURES D'ATTÉNUATION	
	Indicateur (y compris les ISC)	Situation de référence	Cible			
IMPACT	Zones rurales désenclavées et échanges sous-régionaux facilités	Linéaire de routes prioritaires aménagées	En 2010 linéaire de routes nationales revêtues est de 64% à (1230km) ;	En 2014 le linéaire des routes nationales bitumées sera de 74% (1 443 km) ;	Source: Ministère des Transports, Travaux Publics et de l'Équipement (MTTPE), Ministère en charge du Commerce Méthodes: Statistiques nationales économiques et de transport)	Risques : (i) 1. Retard dans le processus de stabilisation du pays ; (ii) Absence de mobilisation du financement et d'engagement politique pour la mise en œuvre des réformes nécessaires dans le secteur Mesures d'atténuation : (i) la politique de réconciliation et de sécurisation du territoire et le processus d'amélioration de la gouvernance appuyé par la Banque engagées depuis quelques années sont de nature à renforcer la paix et la stabilité du pays et asseoir le développement durable; et (ii) le retour des bailleurs de fonds noté depuis 2004 et le processus de suivi régulier dans le cadre du Groupe de Coordination des partenaires mis en place par le Gouvernement pour la coordination de l'aide.
	Conditions de circulation des personnes et des biens sur la route Gitega-Nyangungu-Ngozi améliorée ;	i) Coûts d'exploitation des Véhicules (CEV) ; ii) Temps moyen de transport entre Gitega et Ngozi.	(i) En 2010, CEV = 1107 FBU/km ; ii) En 2010 le temps moyen de transport sur la route est de d'environ 4 h	ii) En 2014 le CEV sera réduit de 25% soit environ 886 FBU/km ; iii) En 2014 temps de transport moyen sera de 1h30	Source : MTTPE Méthodes : Statistiques nationales, enquêtes socioéconomiques	Risques Défaut d'entretien des routes du fait de l'insuffisance de ressources et d'un système cohérent d'entretien routier ; Mesures d'atténuation. Augmentation de ressources du Fonds Routier National notamment par la mobilisation de sources complémentaires comme les péages et la mise en place d'une programmation pluriannuelle d'entretien routier
EFFETS	Accessibilité des populations de la zone du projet améliorée	Nombre de personnes situées à moins de 2 km de marche à pied d'une route carrossable en toute saison	la population de la zone du projet située à moins de 2km de marche à pied d'une route carrossable est de 116250 en 2010 dont 52% de femmes	En 2014 la population de la zone du projet située à moins de 2km de marche à pied d'une route carrossable sera de 465000		

(vii)

ACTIVITÉS CLÉS	PRODUITS	<p>1. (i) Travaux d'aménagement et de bitumage du tronçon routier Gitega-Nyangungu ; (ii) contrôle et la surveillance des travaux routiers dudit tronçon ; (iii) sensibilisation des populations à la protection de l'environnement, aux IST dont le VIH/sida et à la sécurité routière sur l'ensemble de la route Gitega -Nyangungu - Ngozii</p> <p>2. Réalisation des aménagements des infrastructures socio-économiques et commerciales, réhabilitation des pistes rurales, construction des ponts piétonniers et du parking poids lourds à Gitega, et appui aux groupements féminins, y compris le contrôle et la surveillance desdits aménagements</p> <p>3. (i) Réalisation des audits annuels du projet et du suivi-évaluation des impacts du projet ; (ii) Appui à la gestion du projet</p>	N/A	<p>1. (i) 50 Km de route bitumée entre Gitega et Nyangungu; et (ii) environ 150.000 personnes sensibilisées</p> <p>2. (i) 22 km de pistes rurales connexes aménagées incluant 4 Km revêtus en pavés, (ii) Réhabilitation de marchés ; de centres de santé et écoles; (iii) décortiqueuses de riz opérationnelles et matériels agricoles fournis aux associations féminines ; ponts piétonniers construits ; parking poids lourds à Gitega aménagé ;</p> <p>3. 500 emplois temporaires créés dont 330 ouvriers locaux par les travaux de la route principale et 550 emplois par la composante pavage ;</p> <p>4. (i) 3 rapports d'audit des comptes du projet produits ; et (ii) 3 rapports de suivi évaluation des impacts du projet produits</p>	<p>Source : MTTPE</p> <p>Méthodes : Rapports des services centraux et décentralisés</p> <p>Risques. (i) dépassement des coûts du fait de la volatilité des prix des intrants dans le secteur BTP; et (ii) capacités de l'organe d'exécution</p> <p>Mesures d'atténuation. i) la prise en compte dans le coût du projet au niveau des imprévus financiers ; et (ii) Assistance technique pour renforcer les capacités opérationnelles de l'Office des Routes dans la cadre projet de cours financés par la Banque et d'autres partenaires techniques tels que la Banque mondiale et l'Union Européenne.</p>
		COMPOSANTES	<p>1. Travaux de la route principale</p> <p>2. Aménagements connexes</p> <p>3. Appui à la gestion et suivi du projet</p> <p>4. Libération de l'emprise du projet</p>	RESSOURCES	<p>Composante 1 : 37,54MUC</p> <p>Composante 2 : 4,22 MUC</p> <p>Composante 3 : 0,47MUC</p> <p>Composante 4 : 0,03 MUC</p>

RAPPORT ET RECOMMANDATION DE LA DIRECTION DU GROUPE DE LA BANQUE AU CONSEIL D'ADMINISTRATION CONCERNANT UN DON A LA REPUBLIQUE DU BURUNDI POUR LE PROJET DE ROUTE GITEGA-NYANGUNGU-NGOZI PHASE 2

La Direction soumet le présent rapport et recommandation concernant une proposition de dons pour un montant total de 42 Millions d'UC à la République du Burundi pour contribuer au financement du projet de route Gitega-Nyangungu-Ngozi phase II : Tronçon Gitega-Nyangungu.

I. ORIENTATION STRATEGIQUE ET JUSTIFICATION

1.1 Liens du projet avec la stratégie et les objectifs du Burundi

1.1.1 Selon le rapport sur le développement humain 2010 du PNUD, le Burundi est l'un des pays les plus pauvres au monde avec un niveau de Revenu National Brut par habitant de 150 dollars EU qui le situe au 166^e rang sur 169 pays au classement de l'indice du développement humain. La population est principalement rurale (90%) et le taux de pauvreté est de 67%. L'une des préoccupations majeures des Autorités du Burundi est la mise en place rapide de conditions propices à une croissance économique durable et, partant, à la réduction de la pauvreté. Pour relever ce défi, le pays a récemment adopté un instrument de planification stratégique à long terme intitulé vision Burundi 2025, qui constituera la base de toutes les futures stratégies. Selon cette vision les principaux défis à relever sont : l'unité nationale, la croissance démographique et la sécurité alimentaire, le chômage et les revenus des ménages, une économie non diversifiée et la croissance lente, des infrastructures d'appui à la production inappropriées, un faible taux d'alphabétisation et une main d'œuvre non compétitive.

1.1.2 Le rôle déterminant du secteur des infrastructures et notamment celui des infrastructures de transport dans l'atteinte de ces objectifs fondamentaux est reflété dans cette vision. Ce rôle a été également réaffirmé et consigné dans le Cadre Stratégique de Lutte contre la Pauvreté (CSLP) qui s'articule autour de quatre (4) axes stratégiques : (i) Amélioration de la Gouvernance et de la sécurité ; (ii) Promotion d'une croissance économique durable et équitable, notamment par le développement des infrastructures d'appui à la production ; (iii) Développement du capital humain ; et (iv) Lutte contre le VIH-SIDA. Il est à noter qu'une actualisation du CSLP, pour la période 2011-2015, est en cours de finalisation avec le soutien de la Banque. Ce CSLP II s'inscrit dans la mise en œuvre de la vision Burundi 2025 dont il sera la stratégie opérationnelle pour le moyen terme. Le CSLP- II intégrera en outre la mise en œuvre des Objectifs du Millénaire pour le Développement (OMD). Le développement des Infrastructures constituait déjà l'axe stratégique N°2 du CSLP-I et restera au cœur de la stratégie du CSLP-II.

1.1.3 En vue de la mise en œuvre de ses stratégies et mieux mesurer les effets des actions de réduction de la pauvreté, le Gouvernement a adopté un Programme d'Actions Prioritaires (PAP) dont découle le programme d'amélioration du réseau routier qui sert de support aux secteurs productifs. Dans ce cadre et pour la période 2011-2015, le gouvernement s'est fixé comme objectifs principaux de : (i) sauvegarder le réseau national revêtu et non revêtu ; (ii) bitumer les routes nationales de désenclavement intérieur et extérieur ; (iii) accroître les ressources intérieures et extérieures pour financer le réseau routier revêtu et non revêtu ; et (iv) renforcer les capacités institutionnelles dans le secteur de l'entretien. L'aménagement et le bitumage de la route nationale Gitega-Nyangungu-Ngozi, qui fait partie du réseau classé, s'inscrit dans le cadre de la réalisation de ces objectifs programme et fait partie des routes prioritaires définies par le Gouvernement pour le désenclavement intérieur du pays. Elle relie la deuxième à la troisième ville du pays et constitue un maillon important pour le développement des échanges entre le Nord et le Sud du Pays. D'un linéaire total de 80 km, la route, objet du projet, présente des niveaux de service variable par section. La Banque et le Gouvernement ont convenu, compte tenu de l'enveloppe financière

disponible, sur un phasage des travaux. A cet effet, la Banque a approuvé en septembre 2010 le financement de la phase 1 (section Nyangungu-Ngozi ; 30 km). Cette deuxième Phase concerne le tronçon Gitega-Nyangungu long de 50 km et permettra d'achever l'aménagement et le bitumage de l'ensemble de la route de Gitega à Ngozi.

1.1.4 Le projet est en cohérence avec les objectifs poursuivis dans les stratégies de lutte contre la pauvreté du Burundi et d'intervention de la Banque, Document de Stratégie pays (DSP) pour la période 2008-2011 (pilier 2 "accroître les possibilités d'emplois à travers le développement des infrastructures et des interventions ciblées dans le secteur agricole") ainsi qu'avec le plan d'action des Infrastructures pour le Burundi réalisé et financé par la Banque. Ce plan vise principalement à baisser le coût des transports pour l'ensemble de l'économie et à améliorer l'accès aux marchés locaux et internationaux. Il propose un cadre intégré permettant d'évaluer les besoins du pays en matière d'infrastructures, les investissements et les coûts d'entretien liés à ces besoins, sans oublier les capacités humaines et institutionnelles requises pour concevoir un tel programme et garantir le succès de sa mise en œuvre. Il propose au gouvernement, à la communauté des donateurs et au secteur privé une évaluation détaillée des opportunités d'investissement dans l'infrastructure au Burundi. Il définit un Plan d'action pour mettre en valeur ces atouts et, ce faisant, aide à pallier l'absence de plans directeurs visant à régir l'expansion des secteurs de l'électricité, des transports et des communications. Dans le secteur routier, le Plan prévoit notamment la réhabilitation et le revêtement du réseau de routes nationales (1 950 km) avant 2020.

1.2 Justification de l'intervention de la Banque

1.2.1 Au Burundi la principale contribution au PIB (environ 43%) vient du secteur agricole. La production dans ce secteur est essentiellement réalisée dans les zones rurales. Les études ont démontré qu'un développement harmonieux de ce secteur ne pourra être réalisé avec succès que s'il existe une infrastructure de transport permettant la circulation en toute saison des biens et des personnes. En effet, le maintien d'un système d'approvisionnement permanent des zones de production agricole en intrants divers, un bon accès aux services sociaux de base pour les populations rurales et l'évacuation à temps de la production vers les centres de commercialisation dépendent en grande partie de la qualité de l'offre du service de transport. Environ 90% des services de transport intérieurs de passagers et de marchandises sont assurés par voie routière, ce qui en fait largement le mode de transport prépondérant dans le pays. Cependant, la détérioration de ses infrastructures de transport pour cause du manque d'entretien pendant la période d'instabilité politique constitue un handicap majeur aux désenclavements extérieur et intérieur du Burundi dont la densité de population (310 habitants/km²) est l'une des plus élevées du monde.

1.2.2 L'intervention de la Banque repose, après analyse de la situation économique et sociale actuelle du pays (situation de post conflit), sur la nécessité d'appuyer le Gouvernement dans sa stratégie de désenclavement du pays et spécifiquement des régions à potentialités économiques avérées. A cet effet, depuis la reprise de la coopération avec le Burundi la Banque intervient activement dans le secteur des transports, notamment par le financement de trois projets d'infrastructures routières et une étude en vue de la construction d'une ligne de chemin de fer. Pour ce qui est du projet d'aménagement de la route Gitega-Ngozi, les acquisitions relatives à la première phase sont actuellement en cours de finalisation, les travaux devraient démarrer au cours du mois de juillet 2011. Il est tout à fait opportun que la Banque contribue à la réalisation des 50 derniers kilomètres de cette route, les objectifs fixés ne pouvant pleinement être atteints si l'on s'arrêtait à la seule première intervention.

1.3 Coordination des bailleurs de fonds

Les différents partenaires au développement maintiennent avec le Gouvernement du Burundi un dialogue au sein du Groupe de Coordination des Partenaires (GCP) qui est un cadre de dialogue et d'échanges en vue de la coordination de l'aide au développement. Il est subdivisé en Groupes thématiques en charge des questions techniques sectorielles. A cet effet, le Gouvernement, les bailleurs de fonds et la société civile se rencontrent, au sein du Groupe Sectoriel Infrastructures Economiques (GSIE), pour mener de manière concertée et cohérente des discussions relatives à la planification et la programmation des projets ainsi que le suivi et l'évaluation du secteur des infrastructures économiques incluant le secteur des transports. Dans le cadre spécifique du présent projet, des concertations ont eu lieu entre la Banque et les principaux bailleurs de fonds du sous-secteur routier du Burundi (Banque Mondiale, Union Européenne, et la coopération technique belge). L'expérience de la coopération technique belge et celle de l'Union européenne qui financent actuellement des programmes de pavage des voiries au Burundi ont permis à l'équipe du projet de mieux formuler le volet pavage se rapportant à la réhabilitation des pistes rurales connexes à la route principale.

Tableau 1. Coordination des bailleurs de fonds

Secteur		Importance					
		en % PIB		en % des Exportations		en % de Main d'Œuvre	
Années		2001-2006		2005-2009		2005-2009	
Secteur des transports du Burundi		4,1		Nd		Nd	
Parties prenantes - Dépenses publiques annuelles du secteur des transports du BURUNDI (moyennes en Millions de BIF)							
		Bailleurs de fonds					
Années		Total	Gouv.	IDA	FAD	FED	Chine, Fonds Arabes et Autres
2005	Mo BIF	5094	546		2468		2080
	en%	100%	11%				
2006	Mo BIF	130999	10816		7696	112487	
	En %	100%	8%				
2007	Mo BIF	147679	14635	49200	26919	52344	4581
	En %	100%	10%				
2008	Mo BIF	40405	5270	18450			16685
	En %	100%	13%				
2009	Mo BIF	219583	25262	55350	91106	38821	9050
	En %	100%	11%				
2010	Mo BIF	136 900	9394		43 842	8043	75621
	En %	100%	7%				
Niveau de la coordination de l'aide au BURUNDI							
Existence de groupes de travail thématiques						Oui	
Existence d'un programme sectoriel global						Oui	
Rôle de la BAD dans la coordination de l'aide						Membre	

II. DESCRIPTION DU PROJET

2.1 Composantes du projet

2.1.1 Les composantes du projet sont résumées dans le tableau (2.1) ci-après.

Tableau 2.1 - Résumé des composantes du projet

N°	Composantes	Coût estimatif (HTTD) (Millions d'UC)	Description des composantes
A	Travaux routiers	37,54	A.1. L'aménagement et le bitumage de la « section GitegaNyangu » : <i>Financement FEF/FAD</i> A.2. (i) Contrôle et surveillance des travaux (ii) Sensibilisation des populations de la zone d'influence du projet à - la sécurité routière, - la protection de l'environnement, et - la lutte contre les infections sexuellement transmissibles (IST) dont le VIH-SIDA : <i>Financement FAD</i>
B	Aménagements connexes à la route	4,22	B.1. (i) Réhabilitation de 22 km de pistes rurales connexes ; (ii) Aménagement des infrastructures socio-économiques et commerciales ; (iii) construction de ponts piétonniers ; (iv) aménagement d'un parking poids lourds à Gitega ; et (v) appui à des groupements féminins par la fourniture de décortiqueuses de riz et du petit matériel agricole : <i>Financement FAD</i> B.2. Contrôle et surveillance des travaux connexes : <i>Financement FAD</i>
C	Appui à la gestion et au suivi du projet	0,47	C.1. Audit des comptes du projet : <i>Financement FAD</i> C.2. Suivi-évaluation des impacts du projet : <i>Financement FAD</i> C.3. Fonctionnement du suivi de l'Exécution du projet : <i>Financement Gouvernement</i>
D	Libération de l'emprise du projet	0,03	Acquisition de terrains, de cultures et d'autres biens immobiliers : <i>Financement Gouvernement</i>

Pavage des pistes connexes

2.1.2 Afin de faire bénéficier les riverains de la route, des retombées économiques significatives et garantir la durabilité des ouvrages, il est prévu qu'une partie des pistes rurales connexes à la route principale, à aménager, en l'occurrence 4 km, soit revêtue par des pavés. Les pistes identifiées se trouvent dans trois des quatre communes de la Zone d'Influence du Projet et relient la route principale à des infrastructures à caractère socioéconomique. Compte tenu de la forte pluviométrie, de la topographie encaissée rencontrées dans le pays, son caractère à haute intensité de main d'œuvre et des coûts d'entretien peu onéreux, l'option pavage devrait induire des avantages en termes de durabilité des ouvrages et d'économies substantielles sur le plan du coût d'entretien par comparaison à l'option piste en latérite. De plus, elle contribuera à procurer des revenus directement aux populations de la zone d'influence du projet, par la création d'emplois directs et indirects au stade de la mise en œuvre et de la production des intrants. Le linéaire des pistes à revêtir en pavés se justifie par l'option prise par l'équipe du projet de limiter, dans un premier temps, l'intervention de la Banque à l'organisation de ce secteur. En effet, il s'agira de donner aux associations de la zone d'influence du projet les aptitudes à la taille et à la pose des

pavés, puis recourir à elles pour la phase des travaux de pavage. Par ailleurs, l'amélioration de l'employabilité de ces populations et du système d'approvisionnement en matériaux offre des conditions favorables dans la perspective d'une future opération de grande ampleur à financer et celles déjà programmées par la Banque (projet de création d'emplois en cours à Ngozi) et d'autres bailleurs dans la région.

2.2 Solutions techniques retenues et alternatives étudiées

2.2.1 Dans le cadre du présent projet la détermination de la solution technique la plus appropriée a été faite au regard des aspects technique, économique, environnemental et social. Dans ce sens, l'équipe du projet a passé en revue les résultats des études technico-économique, de l'impact environnemental et social mis à sa disposition par l'administration. Sur le plan géométrique, le tracé de la route actuelle a été conservé avec des améliorations par endroits, en vue de le mettre aux normes de sécurité routière tout en évitant une occupation supplémentaire de terrains. De plus, la route du projet a été rehaussée par endroit, notamment dans les zones de marais, pour tenir compte d'une éventuelle montée du niveau des eaux due au changement climatique et permettre la mise en place d'ouvrages de plus grande section. Afin d'assurer la continuité avec la première phase du projet, la solution retenue comprendra également en profil en travers, une plateforme nécessaire pour une route de 6 m de large pour la bande de roulement et deux accotements de 1,25 m chacun.

2.2.2 Le choix de la structure de chaussée retenue a été fait à partir de la classe de trafic, du type de sol support de la route, de la qualité des matériaux disponibles dans la zone d'influence, de l'impact environnemental et social de leur exploitation, du coût ainsi que de la durabilité de la solution. Il a ainsi été retenu pour la route principale : (i) une couche de fondation de 30 cm en graveleux latéritique ; une couche de base également en graveleux latéritique de 15 cm ; et (ii) une couche de roulement en béton bitumineux (BB) de 5 cm d'épaisseur. Les accotements quant à eux seront revêtus par un enduit superficiel monocouche. Concernant les pistes rurales connexes, l'équipe du projet a opté pour le revêtement en pavés d'une partie du linéaire et l'autre en latérite. 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 – route principale : La couche de base en grave concassée.	Cette solution comporte une couche de base en grave concassée, en lieu et place d'un graveleux latéritique pour la solution retenue.	Coût élevé pour l'élaboration et le transport des matériaux. Par contre, la latérite rencontrée dans la ZIP est de bonne qualité pour une couche de base et se trouve en grande quantité et sur des courtes distances de transport.
Solution 2 – route principale : La couche de base en grave bitume.	Cette solution comporte une couche de base en grave bitume, en lieu et place d'un graveleux latéritique pour la solution retenue.	Coût très élevé pour l'élaboration, au transport des matériaux concassés et fourniture du bitume supplémentaire.
Solution 3 – pistes rurales : revêtement en latérite	Cette solution comporte un revêtement en graveleux latéritique	Durabilité réduite au regard de la forte pluviométrie et la topographie encaissée de la ZIP

2.3 Type de projet

L'instrument de financement retenu pour ce projet est de type "don projet" dont les ressources proviennent à hauteur de 10 MUC sur l'allocation FAD du pays et 32 MUC du Fonds en Faveur des Etats Fragiles (FEF) pilier1.

2.4 Coût et dispositif de financement du projet

Coût estimatif

2.4.1 Le coût estimatif de la phase 2 du projet, hors toutes taxes et droits de douane (HTTD) est de 42,26 millions d'UC (MUC), dont 33,23 MUC en devises, et 9,03 MUC en monnaie locale. Le coût des travaux ont été établi en tenant compte : (i) des résultats des études APD finalisées en 2009 ; (ii) des prix unitaires issus des offres reçues en 2010 dans le cadre de travaux routiers similaires réalisés dans le pays, financés par le FAD et d'autres bailleurs de fonds ; et (iii) de la programmation de l'exécution des travaux, prévue sur la période 2013-2014. Dans l'estimation des coûts, il a été tenu compte des recommandations de l'étude sur l'augmentation des coûts unitaires des travaux routiers réalisée par la Banque, incluant une provision pour prendre en compte les fluctuations entre l'UC et la monnaie locale ainsi que de la probable augmentation des prix de certains intrants. La provision pour imprévus physiques est maintenue à 10% du coût de base. La provision pour aléas financiers représente 7,96% du coût de base et des imprévus physiques. Le coût estimatif de la phase 2 du projet est détaillé à l'annexe (A1). Ces coûts sont résumés dans le tableau (2.3) ci-après.

Tableau 2.3- Résumé du coût estimatif par composantes de la phase 1 du projet

Composantes	Millions de \$US			Millions d'UC		
	Devises	M.L	Total	Devises	M.L	Total
A. Travaux routiers	39,65	10,47	50,12	25,01	6,60	31,61
B. Aménagements connexes à la route	4,62	1,01	5,63	2,91	0,64	3,55
C. Gestion du projet	0,09	0,54	0,63	0,06	0,34	0,40
D. Libération d'emprise	0,00	0,05	0,05	0,00	0,03	0,03
Coût de base	44,36	12,06	56,42	27,98	7,61	35,59
Imprévus physiques	4,44	1,21	5,64	2,80	0,76	3,56
Aléas financiers	3,88	1,06	4,94	2,45	0,67	3,11
Total	52,68	14,32	67,00	33,23	9,03	42,26

2.4.2 Le coût par catégorie de dépenses du projet est détaillé à l'annexe (A2). 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 de \$US			en millions d'UC		
	Devises	M.L	Total	Devises	M.L	Total
A – Biens	0,01	0,09	0,10	0,01	0,05	0,06
B – Travaux	42,64	10,38	53,02	26,89	6,55	33,44
C – Services de consultants	1,71	1,25	2,96	1,08	0,79	1,87
D – Divers	0,00	0,35	0,35	0,00	0,22	0,22

Coût de base	44,36	12,06	56,42	27,98	7,61	35,59
Imprévus physiques	4,44	1,21	5,64	2,80	0,76	3,56
Aléas financiers	3,88	1,06	4,94	2,45	0,67	3,11
Total	52,68	14,32	67,00	33,23	9,03	42,26

Dispositif de financement

2.4.3 Les fonds nécessaires au financement par la Banque du présent projet proviennent de l'allocation FAD et du FEF pilier 1 et le complément est assuré par le Burundi. Dans ce cadre, la Banque accordera des dons d'un montant total de 42,00 MUC, représentant 99,4% du coût HTTD du projet. Cette contribution de la Banque servira à prendre en charge les coûts relatifs aux : (i) travaux d'aménagement de la route principale de Gitega au village-Nyangungu et des infrastructures connexes (financés à 89,22% par FEF) ; et (ii) prestations de service pour assurer le contrôle et la surveillance des travaux, la sensibilisation de la population, le suivi évaluation des impacts du projet et l'audit des comptes du projet (financées entièrement par FAD). Les sources de financement par catégorie de dépenses figurent à l'annexe (A3).

2.4.4 La contribution du Gouvernement d'un montant de 0,26 MUC, soit 0,6 % du coût HTTD du projet, servira à financer l'intégralité des : (i) frais déplacements et indemnités de l'équipe en charge du suivi de l'exécution du Projet ; et (ii) les indemnités pour expropriations en vue de la libération de l'emprise du projet. Les sources de financement du projet sont indiquées dans le tableau (2.5) ci-après.

Tableau 2.5 - Source de financement des composantes du projet (montants en millions d'UC)

Source de financement	Devise	Monnaie locale	Total	
FAD	7,63	2,37	10,00	99,40%
FEF	25,60	6,40	32,00	
Gouvernement	-	0,26	0,26	0,60%
Total global	33,23	9,03	42,26	100,00%

Calendrier de dépenses

2.4.5 Le calendrier de dépenses par source de financement est présenté dans le tableau 2.6 (ci-dessous).

Tableau 2.6 - Calendrier de dépenses par source de financement (millions UC)

Sources de financement	2012	2013	2014	2015
FAD/FEF	10,464	17,815	11,795	1,927
Gouvernement	0,060	0,104	0,095	-
Total	10,524	17,919	11,890	1,927
%	25%	42%	28%	5%

2.5 Zone et bénéficiaires du projet

2.5.1 La zone d'influence directe du présent projet s'étend du centre au nord du pays, elle comprend les provinces de Gitega et de Ngozi. Au vu des connexions de la route du projet au réseau routier national, les provinces, Ngozi, Kirundo et Kayanza limitrophes du Rwanda font

partie de la zone d'influence directe du projet. Cette zone dispose d'un fort potentiel agropastoral et touristique qui n'a pas encore été suffisamment exploité pour cause d'enclavement. Sa population est estimée à 775.000 habitants et la densité de peuplement, soit 444 habitants/km², est l'une des plus élevées du pays, dépassant largement la moyenne nationale (310 habitants/km²). Gitega et Ngozi, chefs-lieux des provinces traversées par la route du projet sont respectivement, du fait de la concentration des activités socioéconomiques, de la présence de nombreux services administratifs et d'un niveau d'équipement conséquent en infrastructures de services, la deuxième et troisième villes du pays.

2.5.2 Au nombre des bénéficiaires de ce projet figurent : (i) les populations rurales des communes des provinces de la zone d'influence caractérisées par un taux de pauvreté encore très élevé suite à la persistance des effets négatifs des conflits sociopolitiques qu'elles ont vécus ; (ii) le personnel des services d'encadrement des organisations paysannes ; (iii) les commerçants et les professionnels du secteur de transport. Les résultats attendus par l'ensemble des communautés sont : (i) l'amélioration du niveau de service le long de la route Gitega – Ngozi ; (ii) la procuration des revenus à des groupes vulnérables pendant la période des travaux ; et (iii) l'accroissement des recettes communales prélevées sur les opérateurs économiques locaux travaillant dans le cadre de ce projet. Le bitumage de cet axe induira une meilleure circulation des véhicules, l'augmentation du trafic et la réduction des coûts de transport. Il aura un impact sur la commercialisation des productions agricoles et pastorales, principales sources de revenus dans la ZIP. L'autre résultat attendu est l'amélioration de l'accès du plus grand nombre aux services sociaux de base, contribuant aussi à l'atteinte des OMD.

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

2.6.1 Faisant l'objet d'une forte demande sociale, la conception et la préparation du présent projet ont été faites sur la base d'une démarche participative. Dans ce cadre, des réunions publiques 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 les autorités administratives et politiques, les responsables des services déconcentrés et antennes provinciales des ONG internationales, les autorités coutumières, les leaders d'opinions, les opérateurs économiques les couches vulnérables de la population.

2.6.2 Cette approche participative complète les enquêtes d'opinions réalisées durant les études d'impact social en 2010 et a permis d'avoir une idée plus précise sur le niveau de pauvreté dans lequel se trouvent les populations bénéficiaires du projet, de cerner les aspirations et les attentes des collectivités concernées par le projet. De plus, elle a donné l'opportunité à l'équipe du projet de faire ressortir les effets positifs et avantages qu'apportera le bitumage de la route, les mesures d'accompagnement et actions pour résoudre les problèmes sociaux les plus pressants et en faire des composantes connexes du projet. Il s'agit notamment de : (i) l'indemnisation des personnes affectées par le projet ; (ii) la sécurisation de l'emprise de la route ; (iii) l'appui au développement des activités agropastorales par la fourniture des petits matériels agricoles ; (iv) la réhabilitation des pistes rurales ; (v) l'allègement de la pénibilité des travaux domestiques assumés par les femmes (fourniture de moulins et décortiqueuses) ; et (vi) l'assainissement de l'infrastructure publique dans les villages traversés par la route. A l'issue de ces consultations, les autorités politiques et administratives des provinces de Gitega et de Ngozi, les acteurs non étatiques et les

populations riveraines ont fait part de leur adhésion à la réalisation du présent projet en confirmant leur entière disponibilité à collaborer pour faciliter sa mise en œuvre.

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

2.7.1 Le portefeuille actif de la Banque au Burundi est constitué de 8 opérations nationales avec la majorité des interventions dans le secteur des transports (33%). Quatre opérations dans ce secteur (dont trois projets de route et une étude ferroviaire) sont en cours. La performance globale du portefeuille est jugée satisfaisante avec une note de 2,3 en 2010 (sur une échelle de 0 à 3, avec 3 étant très satisfaisant), contre une note de 2,1 en 2008. La formulation du projet a bénéficié des leçons tirées des interventions de la Banque au Burundi, ainsi que de celles des autres bailleurs de fonds du sous-secteur routier, notamment : (i) la nécessité de susciter l'adhésion des différents acteurs dans la conception du projet ; (ii) le besoin de développer des indicateurs de performance permettant un meilleur suivi du projet ; (iii) le besoin de disposer d'études de base de qualité en amont ; (iv) la nécessité de renforcer les capacités techniques et opérationnelles des organes d'exécution ; et (v) programmer une supervision renforcée des projets par la Banque. De manière plus spécifique, la conception du projet s'est également inspirée des leçons tirées des difficultés rencontrées dans la mise en œuvre des différents projets routiers similaires dans le pays, notamment l'impact de l'augmentation du coût des travaux qui retardent le démarrage des travaux.

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) le taux de réduction des coûts généralisés de transport (coût d'exploitation des véhicules réduit d'en moyenne 25% et temps de transport réduit de 60%) sur la route du projet ; (ii) Linéaire de routes prioritaires aménagées ; (iii) un meilleur accès aux services sociaux de base, aux centres de production et de commercialisation pour environ 0,775 millions d'habitants desservis par la route et les pistes rurales connexes dont 52% de femmes.

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 don ; (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 de tout projet entraîne pour l'appréciation du niveau d'atteinte des objectifs de développement retenus dans la matrice de résultats. Il est donc prévu pour dans le cadre de la phase 2, la mise en place d'un dispositif de suivi évaluation qui viendra en complément de celui déjà mise en place dans le cadre de la phase 1 du projet.

III. FAISABILITE DU PROJET

3.1 Performance économique et financière

Les avantages économiques attendus du projet sont liés aux effets de désenclavement, à l'accroissement de la mobilité des personnes et des biens, à l'augmentation de la production agricole et le développement des activités commerciales dans la ZIP. Pour les besoins de l'analyse économique, les coûts et avantages ont été déterminés dans les situations "*sans projet*" et "*avec projet*", sur une période de 20 ans à partir de la mise en service de la route avec un taux

d'actualisation de 12%. L'analyse économique a été menée grâce au modèle HDM-4. Les avantages économiques quantifiables, sont liés à la réduction des coûts généralisés de transport. Les coûts des pistes rurales connexes ainsi que la valeur ajoutée agricole, touristique et des emplois créés ont été pris en compte comme coûts et avantages exogènes dans le modèle. Le projet dégage un taux de rentabilité économique (TRE) de 15,73% et une valeur ajoutée nette de 18 256 millions de Francs burundais en scénario de base. Ce taux est bien supérieur au coût d'opportunité du capital estimé à 12% au Burundi. Le projet est donc économiquement justifié. Le tableau (3.1) suivant donne un résumé de l'analyse économique.

Tableau 3.1- Résumé de l'analyse économique

<i>Taux de rentabilité financière (TRF) en %</i>	Non Applicable
<i>Taux de rentabilité Economique (TRE) du projet Tronçon Gitega- Nyangungu en %</i>	15,73%
<i>Valeur Actuelle Nette (VAN) en Millions de BIF</i>	18256
<i>Sensibilité du TRE (Combinaison de l'augmentation de 10% des coûts et de la réduction de 10% des avantages)</i>	13,19%
<i>Taux d'actualisation</i>	12%

3.2 Impact environnemental et social

Environnement

3.2.1 Le projet d'aménagement et de bitumage la section Gitega-Nyangungu de la route nationale 15 Gitega- Ngozi a fait l'objet d'une étude d'impact environnemental et social (EIES) détaillée assortie d'un plan de gestion environnemental et social (PGES). Dans le cadre de la phase 1 du projet et sur la base des résultats de ces études validés par les Autorités compétentes le projet a été classé catégorie 2 sur le plan environnemental. Un résumé du Plan de Gestion Environnemental et Social (PGES) a été publié le 29 juillet 2010 sur le site de la Banque. Dans le cadre de la phase 2, le classement en catégorie 2 du projet a été confirmé par la Banque. Le résumé du PGES est publié sur le site de la Banque le 28 avril 2011 conformément aux procédures de la Banque.

3.2.2 Les principaux impacts négatifs recensés sont inhérents à la phase chantier et sont adéquatement atténués par des mesures adaptées. Ce sont principalement : (i) les émissions de poussières et nuisances sonores ; (ii) les problèmes de sécurité sur les sites pendant l'exécution des travaux et la construction des installations de chantier ; (iii) les risques de déversements des huiles ; (iv) l'abattage d'arbres pour la libération de l'emprise du projet, les défrichements et la dégradation de l'environnement ; (v) la perturbation des activités des abords de la route ; (vi) les dégradations des abords des sites d'emprunts ; (vii) les risques de propagation des IST/VIH/SIDA et d'altération des mœurs.

3.2.3 Les dossiers d'appel d'offres relatifs à l'acquisition des travaux dans le cadre du projet comporteront des clauses environnementales et sociales. Ils feront obligation aux entreprises de respecter aussi bien les dispositions des législations environnementales et du travail du Burundi, que les bonnes pratiques environnementales et sociales. De même, il sera exigé la mise en œuvre d'activités de surveillance et de suivi environnemental et social, la sensibilisation des employés des entreprises au VIH-SIDA/MST, et à la sécurité routière. Ces cahiers de charge comporteront également un Plan d'assurance qualité et un plan de lutte contre les incendies incluant les clauses de respect de l'environnement. Les coûts desdites mesures seront inclus dans ceux des travaux.

3.2.4 Par ailleurs, les mesures spécifiques prescrites sont relatives aux modalités (i) de l'installation des chantiers et des bases vie (choix, implantation et d'accès des sites, gestion des déchets...); (ii) de l'ouverture et l'exploitation des carrières et emprunts; (iii) des interventions sur l'emprise (abattement des poussières, transport et dépôts de matériaux...); (iv) des travaux sur les pistes en terre; (v) de contrôle des végétations et produits de débroussaillage; (vi) de lutte contre l'érosion et l'ensablement lors de l'exécution des ouvrages de drainage et d'art; et (vii) du repli de chantier, aux plantations d'arbres et à la remise en état des sites..

Changement climatique

3.2.5 Le changement climatique a été pris en considération dans la conception du projet avec la mise hors d'eau de sections de la route à aménager, notamment dans les zones basses et de marais. Le dimensionnement des ouvrages d'art et hydrauliques a également été fait en prenant en compte de la pluviométrie dans la zone du projet, caractérisée par des précipitations régulières et abondantes, comprises entre 1200 et 1500 mm. Les risques d'inondations sévères sont atténués par cette précaution prise, dans le cas des perturbations climatiques.

3.2.6 En outre, les ouvrages de lutte antiérosive et de conservation de l'eau ainsi que les travaux de plantation d'arbres d'ombrage et d'alignement vont fortement contribuer à la reconstitution des ressources agro-sylvo-pastorales. Ces ouvrages devront également améliorer la biodiversité biologique d'importance majeure pour l'environnement local et global et contribuer à l'atténuation des changements climatiques (séquestration de carbone et diminution des gaz à effet de serres dans l'atmosphère). Par comparaison à la situation sans projet, la présence de la route revêtue devrait contribuer à atténuer l'effet de serre. Car l'augmentation du trafic sera compensée par l'amélioration des conditions de déplacements dans la zone d'intervention du projet, réduisant ainsi les émanations de CO₂ dans l'atmosphère, notamment grâce à : (i) la régulation de la vitesse des véhicules tout au long de la route; (ii) la réduction des temps passés à rouler à basse vitesse, en seconde ou même en première; (iii) la réduction du nombre de manœuvres pendant la conduite des véhicules.

Genre

3.2.7 La zone d'influence du projet est caractérisée par une situation particulièrement précaire pour les femmes et les enfants et notamment suite aux conflits sociopolitiques qui ont entraîné d'importantes destructions de l'infrastructure et de lourdes dégradations de l'environnement économique et social. De nombreux organismes et ONG œuvrent dans la ZIP pour : (i) l'amélioration des conditions des femmes qui représentent 52% de la population et, (ii) la protection des enfants dont l'effectif des moins de 25 ans représente 64% de la population des communes concernées. Pour mieux se prendre en charge, les femmes de la ZIP se sont organisées en un vaste mouvement associatif. Toutefois, la situation du leadership féminin et de la représentativité des femmes au sein des structures locales, municipales et provinciales de décision traduit la persistance du déséquilibre entre les hommes et les femmes qui ne sont que de 21% des membres des conseils communaux étudiés; 14% dans les conseils collinaires, 36,4% au niveau des administrateurs communaux, 9,4% des chefs de zone, et 5,3% des chefs de collines. Pourtant la Constitution de 2005 et le Code électoral modifié de 2009 disposent d'une représentation pour un minimum de 30% de femmes dans les institutions nationales et au niveau des collectivités locales. La population active du secteur agricole est estimée à 89,6% de la population dont 47,7 % sont constitués par des femmes. Elles dirigent 15% des ménages de la zone et n'ont comme

revenus d'appoint que les produits de vente de leurs récoltes et de la bière locale commercialisés le jour du marché de leur colline. Pour alléger leur temps de travail et la pénibilité des certaines tâches domestiques, il est prévu dans le cadre du présent projet un appui sous forme de fourniture aux associations féminines de petits matériels agricoles plus performants, de décortiqueuses et de moulins.

Social

3.2.8 La situation des indicateurs socioéconomiques est restée marquée par les effets néfastes des crises répétitives qu'a connues le pays au cours de la dernière décennie. Les dernières enquêtes de 2008 indiquent qu'environ 67% de la population du Burundi vit en dessous du seuil de pauvreté, contre 33,5% en 1991. L'espérance de vie a baissé de 51 ans en 1993 à environ 42 ans en 2006. La mortalité infantile demeure très élevée, avec un taux de 176 pour mille en 2006. Le ratio de mortalité maternelle est estimé entre 615 et 800 décès pour 100.000 naissances vivantes. Le taux de séroprévalence du VIH/SIDA est de 5,9% en 2006 dans la province de Gitega. En matière d'éducation, le nombre d'enfants scolarisables dépasse largement la capacité d'accueil et constitue un défi majeur à la politique nationale de scolarisation universelle. Par ailleurs, la pression démographique avec un taux de croissance de 2,6%, couplée aux problèmes fonciers et à la pauvreté exacerbent les tensions intracommunautaires et aggravent la dégradation de l'environnement. Le retour massif de réfugiés et d'expulsés, la réinstallation des déplacés internes ainsi que la démobilisation des ex combattants augmentent dramatiquement la demande de services d'appui à la réintégration socioéconomique durable des populations affectées par le conflit.

3.2.9 Le taux de chômage dans la zone du projet au cours des deux dernières années était estimé à 14% de la population active. Il est certain qu'il se maintienne à ce niveau avec le retour des déplacés à la faveur de la consolidation de la paix. Le projet permettra d'atténuer cette tendance à la hausse de la demande d'emploi qui découlera de l'arrivée des déplacés de la crise et de l'entrée sur le marché des jeunes adolescents sortis du système scolaire, les taux d'abandon en fin de cycle étant très élevé. L'offre d'emplois directs et indirects liés à la réalisation de la route principale en phase des travaux est estimée à environ 500 personnes dont les deux tiers pour les locaux (20% de femmes). De plus, la sous-composante pavage fournira du travail à 410 tailleurs au cours de 6 mois de préparation des pavés, alors que les travaux d'aménagement des routes pavées pourront fournir 140 emplois (90% de femmes) au cours des 7 mois de pavage, le tout pour un montant global de 325 millions de FBU. La valeur ajoutée injectée dans l'économie locale hors emplois créés étant de 101 millions de FBU et de 425 766 000 FBU emplois compris soit une valeur ajoutée totale équivalente à environ 30% de tout l'investissement affecté au pavage.

3.2.10 Les conflits récurrents qu'a connus le pays ont eu pour effet un recul drastique des niveaux de production et par voie de conséquence celui des revenus procurés par les différentes activités. Evalué à 210 US \$ en 1990, le revenu par habitant au Burundi est descendu en 2006 à 110 US\$, soit une chute de près de 50%, situant désormais le pays au 166^{ème} rang selon l'indice de développement humain (IDH). Prenant en compte cet indicateur, l'un des objectifs ciblés par le projet est de relever le niveau du revenu de la population paysanne à travers la valeur ajoutée agricole. Du fait que 90% de la population active de la ZIP tire l'essentiel de son revenu des activités agropastorales, et que la grande partie de la route dessert des collectivités rurales, cet avantage exogène est incontournable. Environ 17% de la valeur ajoutée agricole annuelle réalisée dans la zone résulterait, selon l'évaluation économique, de l'aménagement et du bitumage de la route. Celle-ci est estimée à 2,41 milliards de francs burundais en moyenne par an.

3.2.11 La route du projet se situe dans une zone habitée par une population estimée à 775 000 habitants dont 52% de femmes. Compte tenu des conditions de circulation et d'accessibilité très difficiles du fait de la dégradation avancée du réseau routier, le temps de parcours en automobile pour accéder aux deux importants centres de commercialisation et aux hôpitaux de Gitega et de Ngozi est actuellement de plus de 1h30. De même, certaines localités de la zone se retrouvent complètement enclavées, notamment pour cause de crues des rivières par temps de pluies. L'aménagement et le bitumage de la route, la construction des pistes rurales connexes et des ponts piétonniers prévus au projet devront considérablement contribuer à la réduction du temps de parcours et à l'amélioration de l'accessibilité dans la zone d'influence du projet. Dans ce cadre, il sera notamment possible aux populations des dix (10) communes traversées par la route de se rendre en tout temps par automobile dans les centres socio-économiques de la ZIP en un temps moyen de 30 minutes contre 1h30 mn/2h dans la situation actuelle. Il en ressort un avantage d'importance sur le plan social, particulièrement en cas d'évacuation sanitaire pour accouchement ou autres raisons de santé publique telles que les campagnes de vaccination et de sensibilisation à la préservation de l'environnement, au VIH/SIDA et autres pandémies (paludisme, maladies diarrhéiques, infections respiratoires aiguës).

Réinstallation des populations déplacées

3.2.12 La conception du tracé du projet a été effectuée de telle sorte qu'il reste le plus possible dans l'emprise de la route actuelle. L'exécution du projet n'induirait donc pas de destruction d'un nombre important de biens immobiliers et cultures, l'occupation d'une grande superficie de terrain supplémentaire. Sur tout le tronçon, de Gitega à Nyangungu, il n'a été recensé que deux habitations à déplacer. Les autres déplacements prévus concernent des baraquements à usage commercial qui devront être reculés de quelques mètres par rapport aux limites de l'emprise de la route. Les propriétaires des biens concernés par le projet seront indemnisés par le Gouvernement avant leur cession. La Banque exigera du Gouvernement la fourniture de la preuve du paiement aux ayants droit des dites indemnités. Cette exigence est une condition du don (Condition Bi).

3.3 Sécurité Routière

3.3.1 La sécurité routière au Burundi est entrain de prendre des dimensions inquiétantes. En effet, dans la seule voirie de Bujumbura, le nombre d'accidents a doublé entre 2004 et 2009 en passant de 1 608 à 3 213 et le total cumulé des accidents sur les neuf dernières années est de 13 793 tous modes de transport confondus. Ce chiffre n'inclut pas les accidents sur le transport international pour lequel les données ne sont pas disponibles ainsi que ceux réglés à l'amiable. Cette situation est alarmante en termes d'impact socio-économique, qui est universellement estimé à 2% du PNB, soit près de 63,36 millions USD au Burundi. Les causes des accidents sont multiples et sont liées entre autres aux facteurs principaux suivants : (i) mauvais états des routes et des véhicules ; (ii) utilisation simultanée des véhicules ayant les conduites à gauche et à droite ; (iii) facteur humain en termes d'expérience et de consommation de l'alcool ; (iv) manque et ou la non application de réglementation en ce qui concerne le port de la ceinture et l'utilisation des téléphones mobiles ; et (v) mauvaise planification de l'espace utilisé pour le transport.

3.3.2 Face à cette situation, le gouvernement a pris une série de mesures, notamment : (i) la promulgation d'une loi, portant sur les Transports Intérieurs Routiers ; (ii) le lancement de l'étude sur la prévention et la sécurité routière qui a abouti à l'élaboration d'un code de la circulation routière en cours d'adoption ; et (iii) la création d'une Agence Autonome Nationale de la Prévention et de la Sécurité Routière. Ces mesures permettront de mettre à jour le code de la route

actuellement en vigueur qui date du 11 septembre 1958. Dans le cas spécifique du présent projet, les principaux aspects relatifs à la sécurité routière ont été pris en compte, il s'agit notamment du respect des normes de conception (alignement, revêtement, vitesses maximales praticables, distances de visibilité, emplacement et conception des ouvrages d'art, etc.), et la signalisation routière et ouvrages de retenu. De plus, le facteur humain ayant été identifié comme l'une des premières causes des accidents de la route, il est prévu des campagnes de sensibilisation à la sécurité routière et à la préservation des équipements y relatifs pour les populations de la zone d'influence du projet.

IV. EXECUTION ET SUIVI-EVALUATION DU PROJET

4.1 Dispositifs pour l'exécution du projet

Organe d'exécution

4.1.1 Le Ministère des Transports, des Travaux Publics et de l'Équipement (MTTPE) assurera son rôle habituel d'organe d'exécution du projet à travers l'Office des Routes (OdR). L'équipe mise en place au sein de l'OdR pour assurer le suivi quotidien de la gestion technique, administrative, comptable, financière et organisationnelle de la première phase du projet sera également en charge de la présente phase et sera renforcée par un autre ingénieur. Cette équipe a effectué, avec satisfaction, depuis sa mise en place, le suivi et la gestion des opérations routières financées au Burundi par la Banque. Cette équipe bénéficie du concours de l'assistance technique mise en place dans le cadre des projets financés par la Banque. Le coût induit par le suivi est inclus dans la contrepartie nationale.

Acquisitions

4.1.2 Dans le cadre du présent projet, toutes les acquisitions de biens, travaux et services à financer par le don de la Banque se feront selon les Règles et procédures pour l'acquisition de biens et travaux, ou, selon le cas, les Règles et procédures pour l'utilisation des consultants, en utilisant les dossiers-types d'appel d'offres appropriés de la Banque. Les modalités d'acquisition des travaux et services financées sur le don de la Banque et le plan de passation des marchés sont présentés à l'annexe (A4).

Décaissement et Gestion Financière

4.1.3 La méthode de décaissement direct est retenue pour les biens, travaux et services de consultants financés par la Banque. Les fonds de contrepartie seront logés dans un compte spécial ouvert par le Gouvernement du Burundi auprès d'une banque acceptable pour la Banque et il devra être libellé au nom du projet. La preuve de l'ouverture de ce compte par le donataire et la preuve de l'alimentation annuelle est une condition du don (Condition B.ii). Ledit compte devra être alimenté chaque année en conformité avec le calendrier annuel des dépenses. La preuve de l'alimentation annuelle du compte de fonds de contrepartie est une condition du don (Condition C.ii). La gestion financière du projet quant à elle sera à la charge de l'équipe de suivi de l'exécution du projet et selon les directives et exigences de la Banque en la matière. Cette tâche incombera à la responsable de la comptabilité, désignée au sein de la direction administrative et comptable de l'Office des Routes. Cette responsable possède les qualifications nécessaires et l'expérience acquises au cours de la mise en œuvre des précédents projets financés par la Banque. Compte tenu du volume actuel de ces activités, elle aura l'appui d'une assistante. Cette équipe

prendra en charge la tenue de la comptabilité financière et analytique conformément aux normes en vigueur. Une comptabilité informatisée sera mise en place dès le démarrage du projet.

Audit

4.1.4 La tenue de la comptabilité permettra un suivi des dépenses du projet en fonction des prévisions, par composantes, par catégories de dépenses et par source de financement et d'élaborer les états financiers. Le don de la Banque prendra en charge des prestations de services d'un bureau d'audit externe pour procéder chaque année aux opérations de vérification des comptes du projet, conformément aux normes internationales ISA de l'IFAC et aux termes de référence de la Banque. L'office des routes devra soumettre à la revue de la Banque le rapport d'audit au plus tard six (6) mois suivant la fin de l'exercice comptable concerné.

Calendrier d'exécution et de supervision

4.1.5 Le calendrier d'exécution des composantes du projet, résumé au début du présent rapport, a été élaboré conjointement lors de la mission d'évaluation du projet. Les dispositions détaillées relatives à la supervision du projet sont spécifiées à l'annexe (A1) Au vu de l'expérience de la Banque dans le pays, ce calendrier prend en compte le temps de préparation des documents d'acquisitions, d'analyse des offres et de conclusion des contrats et marchés par l'agence d'exécution. De même, il a été considéré des délais réalistes pour l'examen par la Banque desdits documents. Selon les prévisions établies, les activités du projet commencent dès l'approbation du don prévue en juin 2011 pour s'achever au premier trimestre de l'année 2015, toutes composantes confondues. La date de clôture du don est fixée au 31 décembre 2016. La Banque prévoit d'effectuer au moins deux missions de supervision sur le terrain par an, ce nombre pourrait être revu à la hausse en cas de besoin.

4.2 Suivi – Evaluation

4.2.1 Le suivi-évaluation comprendra le suivi interne et externe, les missions de lancement et de supervision de la Banque, une évaluation finale incluant les rapports de fin des travaux et d'achèvement du projet. L'organe d'exécution du projet devra fournir à la Banque des rapports périodiques et spécifiques d'avancement de l'exécution du projet. Il s'agira des rapports mensuels et trimestriels, ces documents comporteront des aspects relatifs à l'avancement physiques et financiers. Ils feront le point sur la mise en œuvre des mesures environnementales et sociales. Ils aborderont également l'évolution de la réalisation des campagnes de sensibilisation, tout en ressortant les résultats obtenus. Ces rapports devront parvenir à la Banque au plus tard quinze (15) jours après la périodicité y relative.

4.2.2 L'Université de Ngozi établira les rapports de suivi-évaluation des impacts socioéconomiques du projet. Elle définira, en concertation avec l'organe d'exécution et les services des ministères sectoriels, les indicateurs de mesure d'impacts et leur évolution, en concertation avec l'organe d'exécution du projet. Dans le cadre de ce processus, seront également pris en compte les indicateurs définis dans le DSP et ceux définis dans le cadre logique. A la fin du présent projet, l'organe d'exécution organisera sur la route et dans les six mois suivant l'achèvement des travaux, des campagnes de comptage de trafic devant permettre de vérifier les hypothèses de trafic.

Tableau 4.1 – Calendrier de suivi-évaluation

<u>Période</u>	<u>Étapes</u>	<u>Activité de suivi / Boucle de rétroaction</u>
T1 – 2012	Appel d’offres Travaux & Services	Lancement/ (Banque/ODR)
T3 – 2012	Achèvement des acquisitions Travaux et Services	Evaluation et Approbation Marché des travaux et contrats de services (Banque/ODR)
T4 – 2012	Lancement du Projet/Début des Travaux	Procédure de décaissement et actualisation du plan de passation des marchés
T1 – 2013 et T3 - 2014	Execution des Travaux	Suivi /Supervision de l’exécution des travaux (Banque/ODR)
T 4– 2014	Achèvement des travaux	Rapport final d’avancement des travaux (Mission de contrôle/ODR)
T1 – 2015	Achèvement du Projet et préparation du rapport d’achèvement	Elaboration conjointe du rapport d’achèvement du projet

4.3 Gouvernance

4.3.1 Depuis la signature des accords d’Arusha et la promulgation de la Constitution du 18 mars 2005 qui a pris en compte l’ensemble des principes et mécanismes devant concourir à la résolution pacifique des conflits et à la réconciliation nationale, on constate sur l’ensemble du pays une volonté d’éviter de retomber dans les travers du passé et dans les conflits frontaux. Malgré des contestations formulées par des partis d’opposition sur les résultats issus des élections communales d’Avril 2010, les institutions prévues par la loi fondamentale sont établies et fonctionnent effectivement. Les conflits ethniques s’estompent progressivement, tandis que les corps de défense et de sécurité sont entrain de réussir leur intégration et leur transformation en une entité républicaine, créant ainsi les conditions de la coexistence pacifique entre les citoyens, la réconciliation, la réintégration et la réhabilitation des personnes affectées par les conflits. Le potentiel offert par la décentralisation a conduit à l’établissement d’une gouvernance locale qui favorise l’émergence d’un réseau de communautés de base responsables, et induit un changement de mentalités et la promotion de véritables capacités managériales pour asseoir le développement durable. Le nouveau cadre législatif a aussi permis certaines avancées dans le leadership féminin et la représentation des femmes au sein des institutions.

4.3.2 La quête d’une bonne gouvernance économique a conduit le pays à : (i) amorcer la mise en place des mécanismes de lutte contre la corruption avec l’opérationnalisation de la Cour des comptes et de la Brigade anti-corruption ; (ii) se doter à partir de 2006 d’un Cadre Stratégique de Lutte contre la Pauvreté (CSLP) qui est arrivé à son terme en 2010 et dont une nouvelle génération est en cours d’élaboration ; et (iii) se doter en 2007 d’un Cadre Stratégique pour la Consolidation de la Paix. Les progrès obtenus dans la réalisation de ces stratégies ont permis au pays d’atteindre le point d’achèvement de l’I-PPTE en janvier 2009, marquant un nouveau départ pour son redressement économique et social. Il a également adopté, en mai 2009, une stratégie de gestion des finances publiques assortie d’un Plan d’actions pour la période 2009 – 2011 et ayant pour objectif principal de construire un système de finances publiques plus efficace et plus transparent. Il est à noter que l’assistance de la Banque dans le domaine des appuis budgétaires à la suite des trois premiers programmes exécutés a été déterminante dans le résultat atteint. Une quatrième opération (programme d’appui aux réformes économiques – PARE IV) est en cours d’instruction au sein de la Banque pour conforter ces résultats.

4.3.3 En dépit de ces efforts louables l'émergence de la bonne gouvernance reste entravée par la faible circulation de l'information pour mieux assurer la transparence et permettre à l'ensemble des citoyens de s'impliquer et de s'approprier les objectifs et les stratégies de développement visés par les politiques publiques. L'organisation des consultations participatives dans les différentes phases du projet répond à ce défi.

4.4 Durabilité

4.4.1 Le Gouvernement burundais a mis en place un Fonds Routier National (FRN) de deuxième génération et qui est opérationnel depuis l'année 2003. Les revenus dudit fonds proviennent en grande partie de la redevance d'usage routier sur les carburants. Les recettes du FRN ont été multipliées par 3,5 et sont passées de 2,7 milliards de BIF en 2005 à 9,6 milliards de BIF en 2010. L'évolution des recettes du FRN est essentiellement fonction de l'augmentation progressive de la redevance sur le carburant qui est passée de 20 BIF par litre en 2005 à 80 BIF par litre en 2008 par litre. Ces recettes sont destinées à l'entretien courant du réseau routier prioritaire. Ce réseau, défini de commun accord entre le Gouvernement et les partenaires techniques et financiers du pays, est constitué en 2010 d'un linéaire total de 2 412 km de routes, soit 1 569 km bitumés et 843 de routes non revêtues. Il comprend (i) toutes les routes nationales qui permettent d'établir la liaison entre les capitales provinciales ; (ii) les routes à vocation inter-état, servant au désenclavement extérieur du pays ; (iii) certaines routes de désenclavement des principales zones de production agricole ; et (iv) la voirie urbaine de la ville de Bujumbura. Les ressources du FRN n'ont été en mesure de couvrir que les 2/3 des besoins d'entretien dudit réseau prioritaire. Cette contre-performance est essentiellement due à certains obstacles comme (i) l'absence, sur le marché local, d'un tissu développé de petites et moyennes entreprises du secteur des travaux publics ; (ii) les dysfonctionnements dans la conceptualisation et l'exécution de l'entretien routier ; et (iii) un défaut d'activités de mobilisation de ressources par le FRN.

4.4.2 Pour y faire face, des initiatives importantes ont été entreprises par le Gouvernement, avec le concours des bailleurs de fonds. La Banque Mondiale dans le cadre du Projet de Développement de Secteur Routier (PDSR) apporte actuellement un appui aux petites et moyennes entreprises ainsi qu'aux bureaux d'études techniques locaux. Cette assistance a pour objet le renforcement des capacités en vue d'améliorer la qualité et contribuer à la baisse des coûts des travaux d'entretien routier. Par ailleurs, les communautés bénéficiaires sont encadrées en vue de leur implication dans les opérations d'entretien et de sécurisation des infrastructures routières. Il est confié aux Associations Communautaires de Développement (ACD)¹, mises en place, les travaux de cantonnement manuel et la surveillance des emprises ou des panneaux de signalisation, tout en créant des emplois permanents en milieu rural et urbain, notamment pour les femmes membres des ACD. Dans le cadre du présent projet, il est prévu d'encadrer les associations communautaires afin de leur permettre de prendre une part active dans la réalisation des travaux de construction et, plus tard, d'entretien des pistes rurales revêtues pavées. En outre, tout comme lors de précédentes opérations de la Banque, l'allotissement des travaux connexes a été faite pour permettre de confier aux PME l'entretien mécanisé des pistes rurales et la construction des infrastructures sociales et commerciales.

¹Ceci dans le cadre de la mise en œuvre des orientations du CSLP préconisant les travaux HIMO et la dynamisation communautaire. Une ACD assure le cantonnement et la surveillance de 10 km de route revêtue, à raison d'un km par membre. Chaque membre reçoit un salaire d'environ 50.000 FBu /mois.

4.4.3 Avec le renforcement des capacités de l'Office des Routes, notamment par les missions d'assistance technique et les formations prévus dans le cadre des projets de réhabilitation des routes Nyamitanga-Rhuwa et Bubanza - Endora, financés respectivement par la Banque et la Banque de Développement Economique pour l'Afrique, une amélioration de l'efficacité du fonctionnement de cette structure est attendue. Par ailleurs, les appuis institutionnels mis en place par d'autres partenaires financiers et techniques du pays devraient également contribuer à la consolidation des performances de ce service. Il s'agit entre autres de la mise en place, sur financement de la Banque mondiale, d'une base de données routières. Cette opération est actuellement en phase d'achèvement, elle devrait notamment permettre à l'OdR d'avoir une bonne connaissance du patrimoine à sa charge et d'assurer un suivi plus aisé de son état. Il disposera ainsi d'un outil approprié pour la planification des travaux d'entretien et de réhabilitation du réseau routier qui lui permettra de mieux maîtriser les coûts des opérations d'entretien.

4.4.4 Des efforts importants sont entrepris, pour améliorer l'organisation et le fonctionnement du FRN. Le Gouvernement a déjà pris des mesures pour améliorer la collecte des taxes et accroître les ressources internes du FRN à travers la création de l'Office Burundais des Recettes. En outre, il est prévu d'élargir l'assiette des ressources par la collecte effective des autres taxes prévues par la loi. Il s'agit de (i) la redevance de péage routier sur les véhicules étrangers ; (ii) la redevance à l'essieu ; (iii) les pénalités de surcharge des véhicules de transport ; (iv) les indemnités pour dégâts causés au domaine routier ; (v) les contributions éventuelles de l'Etat, les dons et les contributions des organismes d'aide multilatérale ou bilatérale destinés à l'entretien routier. De même, le bitumage des routes, pour lesquelles la fréquence des opérations d'entretien est plus faible par comparaison aux routes en terre, permet de faire des économies substantielles sur le budget de l'entretien. Pour permettre à la Banque d'assurer une évaluation du système d'entretien mis en place au sein de l'OdR, la fourniture du programme et du budget annuels d'entretien ainsi que le rapport annuel d'exécution est une condition du don (Condition C.i).

4.4.5 A terme, la combinaison de toutes ces actions devrait permettre d'espérer atteindre, comme le prévoit le Gouvernement, un taux de couverture de 80% des besoins d'entretien courant du réseau prioritaire actuel, à l'horizon 2015, 100% à moyen terme et d'élargir ledit réseau y compris la prise en compte d'une partie de l'entretien périodique. En effet, compte tenu du déficit cumulé d'entretien enregistré du fait de la guerre, le Gouvernement du Burundi s'appuie encore entièrement sur le concours financier des partenaires au développement pour assurer l'entretien périodique de son réseau routier. Par ailleurs, la Banque a entrepris une revue/diagnostic du secteur des transports au Burundi. Cette revue préconise, entre autres, le renforcement institutionnel avec pour objectifs de (i) renforcer les capacités en matière de programmation de l'entretien routier, y compris la mise en place d'une stratégie spécifique pour le développement des pistes rurales ; (ii) organiser des revues annuelles du secteur avec la participation de tous les acteurs y compris les partenaires au développement et les usagers, pour un financement harmonisé.

4.5 Gestion des risques

4.5.1 La réalisation effective du présent projet pourrait être perturbée par la survenance des principaux risques suivants : (A) Pour les risques liés à l'atteinte de la finalité du projet : (i) retard dans le processus de stabilisation du pays ; (ii) l'absence de mobilisation du financement et d'engagement politique du gouvernement pour la mise en œuvre réformes nécessaires dans le secteur ; (B) Pour les risques liés à la réalisation des impacts du projet (i) absence d'entretien des routes du fait de l'insuffisance de ressources et d'un système cohérent d'entretien routier ; et (C) pour les risques liés à l'exécution du projet : (i) Surcoût générés par l'augmentation des prix des

intrants dans le secteur BTP ; et (iii) Capacité limitée de l'organe d'exécution à assurer un bon suivi de l'exécution du projet.

4.5.2 Les principaux risques identifiés seront atténués comme suit : Risques du type (A) : (i) la politique de réconciliation et de sécurisation du territoire et le processus d'amélioration de la gouvernance appuyée par la Banque engagée depuis quelques années qui sont de nature à renforcer la paix et la stabilité du pays et asseoir le développement durable ; et (ii) le retour des bailleurs de fonds noté depuis 2004 et le processus de suivi régulier dans le cadre du Groupe de Coordination des partenaires mis en place par le Gouvernement pour la coordination de l'aide. Les risques de type (B) seront atténués par : (i) L'augmentation des ressources du Fonds Routier National notamment par la mobilisation de ressources complémentaires telles que les péages et la mise en place d'une programmation pluriannuelle d'entretien routier. Les risques du type (C) seront atténués par (i) la prise en compte dans le coût du projet des imprévus financiers ; et (iii) Assistance technique pour renforcer les capacités opérationnelles de l'Office des Routes dans le cadre projet de cours financés par la Banque et d'autres partenaires techniques tels que la Banque mondiale et l'Union Européenne.

4.6 Développement des connaissances

4.6.1 L'établissement des indicateurs d'impact clés avant le démarrage du projet et l'évaluation d'impact à la fin du projet, permettront de produire des informations utiles sur les résultats et les effets de ce projet. Ces informations seront gérées par l'Office des Routes et seront diffusées dans les rapports mensuels et trimestriels. L'insertion dans ce projet de la construction des ponts piétonniers est justifiée par le besoin d'amélioration de l'accessibilité dans zone traversée par la route, principalement en milieu rural. Sa réalisation permettra à la Banque de suivre effectivement l'impact socioéconomique de cette composante du projet.

V. INSTRUMENTS DE FINANCEMENT ET DOCUMENTS JURIDIQUES

5.1 Instrument de financement

Le financement du projet se fera sur (i) des ressources provenant de la FSF, pilier I et (ii) des ressources provenant de l'allocation du Burundi au titre du FAD 12. Un protocole d'accord de don sera conclu pour chaque source de financement.

5.2 Conditions associées à l'intervention du Fonds

A. Conditions préalables à l'entrée en vigueur

L'entrée en vigueur du Protocole d'Accord est subordonnée à sa signature par le Fonds et le donataire.

B. Conditions préalables au premier décaissement

Le premier décaissement du don est subordonné à la réalisation par le Donataire, à la satisfaction du Fonds, des conditions ci-après :

- (i) Fournir au Fonds la preuve du paiement effectif des indemnisations pour expropriations (paragraphe 3.2.12) ; et

- (ii) Fournir au Fonds la preuve de l'ouverture d'un compte spécial au nom du projet ouvert auprès d'une banque acceptable par le Fonds, destiné à recevoir les fonds de contrepartie (paragraphe 4.1.3).

C. Autres conditions

Outre les conditions susmentionnées, le donataire devra, à la satisfaction du Fonds :

- (i) Fournir au Fonds (a) au début de chaque année, le programme et le budget annuels d'entretien routier courant et périodique approuvé par le Conseil d'Administration de l'Office des Routes ; et (b) à la fin de chaque exercice, le rapport d'exécution du programme et du budget annuels (paragraphe 4.4.4) ;
- (ii) fournir chaque année au Fonds, la preuve de l'alimentation annuelle, selon le calendrier de dépenses, du compte de fonds de contrepartie (paragraphe 4.1.3).

5.3 Conformité avec les politiques de la Banque

Le projet est conforme aux politiques applicables, notamment la politique sur les dépenses éligibles au financement de la Banque. Il est également conforme aux recommandations de la Banque sur l'étude des coûts unitaires des travaux routiers et au DSP du Burundi.

VI. CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

6.1 Conclusions

La route Gitega-Nyangungu-Ngozi, qui fait partie du réseau routier prioritaire du Burundi, relie la deuxième à la troisième ville du pays et constitue un maillon important pour le développement des échanges entre le Nord et le Sud du Pays. La réalisation du projet d'aménagement et le bitumage de cette route a été répartie en deux phases pour une question de disponibilité des ressources. La première phase a été approuvée par la Banque en septembre 2010. Sa réalisation permettra de contribuer au désenclavement des zones rurales densément peuplées et disposant d'un fort potentiel agropastoral. Au niveau spécifique, le projet permettra de : (i) réduire les coûts généralisés de transport ; (ii) améliorer l'accès aux services sociaux de base, aux centres de production et de commercialisation ; et (iii) augmenter les opportunités pour les activités commerciales. Le projet est économiquement viable et dégage un taux de rentabilité économique moyen de 15,74%, ce qui est supérieur au coût d'opportunité du capital estimé à 12%.

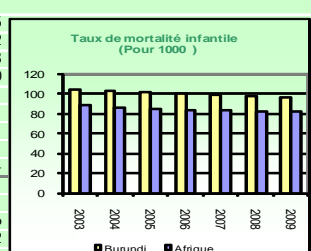
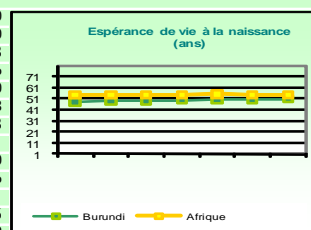
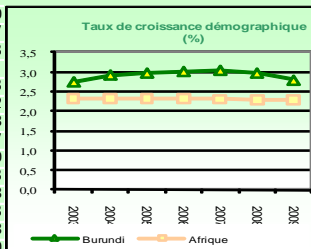
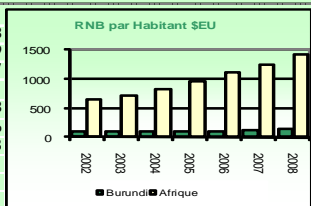
6.2 Recommandations

Au regard de ce qui précède, il est recommandé d'accorder à la République du Burundi un don sur les ressources FSF (pilier I) d'un montant de 32 millions d'UC et un don sur les ressources FAD, d'un montant de 10 millions d'UC, pour un montant total n'excédant pas 42 millions d'UC. Ces dons serviront à la réalisation du projet tel que conçu et décrit dans le présent rapport. Les dons seront subordonnés aux conditions spécifiées dans les Protocoles d'Accord.

Appendice I. Indicateurs socio-économiques du Burundi

Burundi INDICATEURS SOCIO-ECONOMIQUES COMPARATIFS

	Année	Burundi	Afrique	Pays en Développement	Pays Développés
Indicateurs de Base					
Superficie ('000 Km²)		28	80 976	80 976	54 658
Population totale (millions)	2009	8,3	1 008	5 629	1 069
Population urbaine (% of Total)	2009	10,7	39,6	44,8	77,7
Densité de la population (au Km²)	2009	298,3	3,3	66,6	23,1
Revenu national brut (RNB) par Habitant (\$ EU)	2008	140	1 428	2 780	39 688
Participation de la Population Active - Total (%)	2009	50,1	41,2	45,6	54,6
Participation de la Population Active - Femmes (%)	2009	51,5	41,2	39,8	43,3
Valeur de l'Indice sexospécifique de dévelop. hum.	2005	0,409	0,525	0,694	0,911
Indice de développement humain (rang sur 182 pa)	2007	174	0,514	n.a	n.a.
Population vivant en dessous de \$ 1 par Jour (%)	2006	81,3	50,8	25,0	...
Indicateurs Démographiques					
Taux d'accroissement de la population totale (%)	2009	2,8	2,3	1,3	0,7
Taux d'accroissement de la population urbaine (%)	2009	5,7	3,4	2,4	1,0
Population âgée de moins de 15 ans (%)	2009	38,4	56,0	29,2	17,7
Population âgée de 65 ans et plus (%)	2009	2,8	4,5	6,0	15,3
Taux de dépendance (%)	2009	70,0	78,0	52,8	49,0
Rapport de Masculinité (hommes pour 100 femme)	2009	96,1	100,7	934,9	948,3
Population féminine de 15 à 49 ans (%)	2009	26,2	48,5	53,3	47,2
Espérance de vie à la naissance - ensemble (ans)	2009	50,9	55,7	66,9	79,8
Espérance de vie à la naissance - femmes (ans)	2009	52,4	56,8	68,9	82,7
Taux brut de natalité (pour 1000)	2009	34,3	35,4	21,5	12,0
Taux brut de mortalité (pour 1000)	2009	13,7	12,2	8,2	8,3
Taux de mortalité infantile (pour 1000)	2009	96,0	80,0	49,9	5,8
Taux de mortalité des moins de 5 ans (pour 1000)	2009	161,7	83,9	51,4	6,3
Indice synthétique de fécondité (par femme)	2009	4,5	4,5	2,7	1,8
Taux de mortalité maternelle (pour 100000)	2005	480,0	683,0	440,0	10,0
Femmes utilisant des méthodes contraceptives (%)	2006	61,0	75,0
Indicateurs de Santé et de Nutrition					
Nombre de médecins (pour 100000 habitants)	2005	6,5	42,9	78,0	287,0
Nombre d'infirmières (pour 100000 habitants)	2005	75,9	120,4	98,0	782,0
Naissances assistées par un personnel de santé c	2005	33,6	50,5	63,4	99,3
Accès à l'eau salubre (% de la population)	2006	71,0	64,0	84,0	99,6
Accès aux services de santé (% de la population)	2006	...	61,7	80,0	100,0
Accès aux services sanitaires (% de la population)	2006	41,0	38,5	54,6	99,8
Pourcent. d'adultes de 15-49 ans vivant avec le V	2007	2,0	4,5	1,3	0,3
Incidence de la tuberculose (pour 100000)	2007	367,0	313,7	161,9	14,1
Enfants vaccinés contre la tuberculose (%)	2007	97,0	83,0	89,0	99,0
Enfants vaccinés contre la rougeole (%)	2007	99,0	74,0	81,7	92,6
Insuffisance pondérale des moins de 5 ans (%)	2005	...	25,6	27,0	0,1
Apport journalier en calories par habitant	2005	1 631	2 324	2 675	3 285
Dépenses publiques de santé (en % du PIB)	2006	0,7	5,5	4,0	6,9
Indicateurs d'Éducation					
Taux brut de scolarisation au (%)					
- Primaire - Total	2008	135,6	100,2	106,8	101,5
- Primaire - Filles	2008	132,1	91,7	104,6	101,2
- Secondaire - Total	2008	17,7	35,1	62,3	100,3
- Secondaire - Filles	2008	14,4	30,5	60,7	100,0
Personnel enseignant féminin au primaire (% du tc	2008	53,0	47,5
Analphabétisme des adultes - Total (%)	2006	...	59,4	19,0	...
Analphabétisme des adultes - Hommes (%)	2006	...	69,8	13,4	...
Analphabétisme des adultes - Femmes (%)	2006	...	57,4	24,4	...
Dépenses d'éducation en % du PIB	2005	5,1	4,5	...	5,4
Indicateurs d'Environnement					
Terres arables en % de la superficie totale	2007	38,7	6,0	9,9	11,6
Taux annuel de déforestation (%)	2006	...	0,7	0,4	-0,2
Taux annuel de reboisement (%)	2006	...	10,9



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

dernière mise à jour:

Mai 2010

Appendice II. Tableau du portefeuille de la Banque au Burundi

National

Secteur	Nom du projet	approbation	signature	effectif	engagement net (UA m)	taux de décaissement	date de clôture	age du projet
Agriculture	Ppf Developement Rural Integre Bugesera	12/27/08	2/27/09	2/27/09	0.32	27.5	6/30/11	2.1
	Projet Aménagement Des Bassins Versants	3/1/06	4/7/06	4/7/06	9.00	99.5	12/31/11	5.1
	Prog. D'Amenag. Lac Tanganyika	11/17/04	1/12/05	1/13/06	4.96	21.9	1/31/12	5.3
Agriculture Sub Total					14.28	49.7		4.2
Energie	Réhabil. Et Exten. Infrastructures Elec	7/5/07	8/17/07	8/17/07	7.32	55.1	12/31/11	3.7
Energie					7.32	55.1		3.7
Gouvernance	Prog. D'Appui Aux Reformes Economiques	12/8/04	1/12/05	6/28/05	1.50	80.3	6/30/11	5.8
Gouvernance Sub Total					8.22	80.3		5.8
Transport	Projet Gitega-Nyagungu-Ngozi Phase 1	9/9/10	2/2/11		24.10	0.0	12/31/14	0.4
Transport - Sub Total					24.10	0.0		0.4
Social	Projet Multisectoriel De Réinsertion	12/13/04	1/12/05	10/1/05	9.8	82.7	9/30/11	5.6
	Projet De Creation D'Emplois	6/24/09	9/14/09	10/14/09	10.0	13.1	12/31/13	1.5
Social - Sub Total					19.81	47.9		3.5
Grand Total					73.73	46.6		3.5

Multinational

Secteur	Nom du projet	approbation	signature	effectif	engagement net (UA m)	taux de décaissement	date de clôture	age du projet
Multinational	Projet Dev. Rural Du Bugesera (Burundi)	9/25/09	11/4/09	11/4/09	15.0	2.2	12/31/15	1.5
	Nelsap Interconnection Project - Burundi	11/27/08	16/03/09		15.2	0.0		2.4
	Projet De Route Kicukiro - Kirundo	9/20/06	10/30/06	10/30/06	30.2	81.9	11/30/11	4.6
	Route Nyamitanga-Ruhwa-Ntendezi-Mwityazo	12/16/08	3/16/09	3/16/09	50.6	13.3	12/31/13	2.3
	Etude Lignes Transport Energie Rusumo	10/27/06	4/30/07	9/14/07	2.6	57.0	9/9/11	4.5
	Phase 2 Chemin Fer Dsm-Isaka-Kiga/Keza	11/17/09	3/31/10	1/0/00	1.7	0.0	12/31/12	1.4
Grand Total					115.24	25.7		2.8

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

BAILLEURS	PROJETS	MONTANT (millions)
1. FED	(i) Aménagement et Bitumage de la Route Gitega-Karuzi et contournement de la ville de Gitega ;	40,00 Euros
	(ii) Aménagement et bitumage de la route Ruyigi- Cankuzo	22,00 Euros
2. Fonds OPEP	(i) Complément à l' Aménagement et Bitumage de la Route Kicukiro – Kirundo : Section Gasenyi- Kirundo	12,00 USD
	(ii) Complément à l' Aménagement et Bitumage de la Route Bubanza- Ntamba-Ndora	18,00USD
3. BADEA	Aménagement et Bitumage de la Route Bubanza-Ntamba	22,00 USD
4. IDA	Projet de Développement du Secteur Routier	34, 30 DTS
5. FAD	(i) Projet multinational de Route Kicukiro – Kirundo (Section Gasenyi- Kirundo)	14,9 UC
	(ii) Projet multinational de Route Nyamitanga-Ruhwa-Ntendezi-Mwityazo (section Nyamitanga-Ruhwa)	49,38 UC
	(iii) Projet d' aménagement et de bitumage de la route Gitega-Ngozi phase I	24,1 UC
	(iv) Phase II – Etude du chemin de fer Dar Es Salam-Isaka-Kigali/Keza- Musongati (multinational)	

APPENDICE IV : Projet de route Gitega-Nyangungu-Ngozi Carte de la Zone du Projet



ANNEXES TECHNIQUES

ANNEXE A1 : Coût estimatif par composante du projet

Composantes	Devises	M.L.	Total	Devises	M.L.	Total	Devises	M.L.	Total
	(En millions UC)			(En millions USD)			(En millions BIF)		
1. Travaux routiers	25,008	6,603	31,610	39,650	10,469	50,118	48 498,68	12 805,41	61 304,09
1.1. Travaux sur le tronçon Gitega-Nyangungu	24,162	6,040	30,202	38,309	9,577	47,886	46 858,628	11 714,657	58 573,285
1.2. Contrôle et surveillance de travaux	0,846	0,362	1,208	1,341	0,575	1,915	1 640,052	702,879	2 342,931
1.3. Sensibilisation des populations	0,000	0,200	0,200	0,000	0,317	0,317	0,000	387,872	387,872
2. Aménagements connexes	2,914	0,635	3,550	4,620	1,008	5,628	5 651,46	1 232,44	6 883,90
2.1. Réhabilitation de pistes rurales connexes, aménagement d'un marché rural, Protection/assainissement de centres d'éducation et de santé riverains	1,308	0,327	1,635	2,074	0,519	2,593	2 537,398	634,350	3 171,748
2.2. Construction de ponts piétonniers	0,703	0,000	0,703	1,115	0,000	1,115	1 363,370	0,000	1 363,370
2.3. Aménagement d'un parking poids lourds à Gitega	0,720	0,180	0,900	1,142	0,285	1,427	1 396,339	349,085	1 745,424
2.4. Contrôle et surveillance des travaux connexes	0,174	0,075	0,249	0,277	0,119	0,395	338,350	145,007	483,357
2.5. Appui aux associations féminines – fourniture de décortiqueuses de riz et du petit matériel agricole	0,008	0,054	0,062	0,013	0,085	0,098	16,000	104,000	120,000
3. Gestion et suivi du projet	0,059	0,339	0,398	0,093	0,538	0,631	113,45	658,26	771,72
3.1. Audit des comptes du projet	0,059	0,000	0,059	0,093	0,000	0,093	113,453	0,000	113,453
3.2. Suivi-évaluation des impacts du projet	0,000	0,150	0,150	0,000	0,238	0,238	0,000	290,904	290,904
3.3. Suivi de l'exécution du projet	0,000	0,189	0,189	0,000	0,300	0,300	0,000	367,359	367,359
4. Libération d'emprise	0,000	0,029	0,029	0,000	0,046	0,046	0,00	56,24	56,24
4.1. Acquisition terrains, compensations pour terrains, cultures et biens immobiliers	0,000	0,029	0,029	0,000	0,046	0,046	0,000	56,241	56,241
Cout de Base	27,980	7,607	35,587	44,363	12,061	56,423	54 263,59	14 752,35	69 015,94
Imprévus Physiques (IP) 10%	2,798	0,761	3,559	4,436	1,206	5,642	5 426,359	1 475,235	6 901,594
Aléas financiers [7,96% x (coût base+IP)]	2,449	0,666	3,115	3,883	1,056	4,938	4 749,381	1 291,189	6 040,570
TOTAL GLOBAL HTTD	33,227	9,033	42,260	52,682	14,322	67,004	64 439,33	17 518,78	81 958,11

ANNEXE A2 : Coût estimatif par catégorie du projet

Catégories de dépenses	Devises	M.L.	Total	Devises	M.L.	Total	Devises	M.L.	Total
	(En millions UC)			(En millions USD)			(En millions BIF)		
1. Biens	0,008	0,054	0,062	0,01	0,09	0,10	16,0	104,0	120,0
1.1. Fourniture de décortiqueuses de riz y compris installation	0,008	0,043	0,052	0,01	0,07	0,08	16,0	84,0	100,0
1.2. Fourniture du petit matériel agricole	0,000	0,010	0,010	0,00	0,02	0,02	0,0	20,0	20,0
2. Travaux	26,893	6,548	33,441	42,64	10,38	53,02	52 155,7	12 698,1	64 853,8
2.1. Travaux sur le tronçon Gitega-Nyangungu	24,162	6,040	30,202	38,31	9,58	47,89	46 858,6	11 714,7	58 573,3
2.2. Aménagement des infrastructures socio-économiques et commerciales	0,434	0,108	0,542	0,69	0,17	0,86	841,4	210,3	1 051,7
2.3. Réhabilitation des pistes rurales	0,875	0,219	1,093	1,39	0,35	1,73	1 696,0	424,0	2 120,0
2.4. Construction de ponts piétonniers	0,703	0,000	0,703	1,11	0,00	1,11	1 363,4	0,0	1 363,4
2.5. Aménagement d'un parking poids lourds à Gitega	0,720	0,180	0,900	1,14	0,29	1,43	1 396,3	349,1	1 745,4
3. Services de consultants	1,079	0,787	1,866	1,71	1,25	2,96	2 091,9	1 526,7	3 618,5
3.1. Contrôle et surveillance de travaux routiers	0,846	0,362	1,208	1,34	0,57	1,92	1 640,1	702,9	2 342,9
3.2. Contrôle et surveillance des travaux connexes	0,174	0,075	0,249	0,28	0,12	0,40	338,3	145,0	483,4
3.3. Sensibilisations de la population de la zone d'influence du projet	0,000	0,200	0,200	0,00	0,32	0,32	0,0	387,9	387,9
3.4. Audit des comptes du projet	0,059	0,000	0,059	0,09	0,00	0,09	113,5	0,0	113,5

3.5. Suivi-évaluation des impacts du projet	0,000	0,150	0,150	0,00	0,24	0,24	0,0	290,9	290,9
4. Divers	0,000	0,218	0,218	0,00	0,35	0,35	0,0	423,6	423,6
Suivi de l'exécution du projet	0,000	0,189	0,189	0,00	0,30	0,30	0,0	367,4	367,4
Libération de l'emprise du projet	0,000	0,029	0,029	0,00	0,05	0,05	0,0	56,2	56,2
Cout de Base	27,980	7,607	35,587	44,36	12,06	56,42	54 263,6	14 752,4	69 015,9
Imprévus Physiques (IP) 10%	2,798	0,761	3,559	4,44	1,21	5,64	5 426,4	1 475,2	6 901,6
Aléas financiers [7,96% x (coût base+IP)]	2,449	0,666	3,115	3,88	1,06	4,94	4 749,4	1 291,2	6 040,6
TOTAL GLOBAL HTTD	33,227	9,033	42,260	52,68	14,32	67,00	64 439,3	17 518,8	81 958,1

ANNEXE A3 : Coût estimatif par catégorie et par source de financement du projet

Catégories de dépenses	FAD/FEF				ETAT BURUNDAIS				Total
	Devises	M.L.	Total	%	Devises	M.L.	Total	%	
	(En millions UC)				(En millions UC)				
1. Biens	0,008	0,054	0,062	100,00%	0,000	0,000	0,000	0,00%	0,062
1.1. Fourniture de décortiqueuses de riz y compris installation	0,008	0,043	0,052	100,00%	0,000	0,000	0,000	0,00%	0,052
1.2. Fourniture du petit matériel agricole	0,000	0,010	0,010	100,00%	0,000	0,000	0,000	0,00%	0,010
2. Travaux	26,893	6,548	33,441	100,00%	0,000	0,000	0,000	0,00%	33,441
2.1. Travaux sur le tronçon Gitega-Nyangungu (89,22% FEF)	24,162	6,040	30,202	100,00%	0,000	0,000	0,000	0,00%	30,202
2.2. Aménagement des infrastructures socio-économiques et commerciales	0,434	0,108	0,542	100,00%	0,000	0,000	0,000	0,00%	0,542
2.3. Réhabilitation des pistes rurales	0,875	0,219	1,093	100,00%	0,000	0,000	0,000	0,00%	1,093
2.4. Construction de ponts piétonniers	0,703	0,000	0,703	100,00%	0,000	0,000	0,000	0,00%	0,703
2.5. Aménagement d'un parking poids lourds à Gitega	0,720	0,180	0,900	100,00%	0,000	0,000	0,000	0,00%	0,900
3. Services de consultants	1,079	0,787	1,866	100,00%	0,000	0,000	0,000	0,00%	1,866
3.1. Contrôle et surveillance de travaux routiers	0,846	0,362	1,208	100,00%	0,000	0,000	0,000	0,00%	1,208
3.2. Contrôle et surveillance des travaux connexes	0,174	0,075	0,249	100,00%	0,000	0,000	0,000	0,00%	0,249
3.3. Sensibilisations de la population de la zone d'influence du projet	0,000	0,200	0,200	100,00%	0,000	0,000	0,000	0,00%	0,200
3.4. Audit des comptes du projet	0,059	0,000	0,059	100,00%	0,000	0,000	0,000	0,00%	0,059
3.5. Suivi-évaluation des impacts du projet	0,000	0,150	0,150	100,00%	0,000	0,000	0,000	0,00%	0,150
4. Divers	0,000	0,000	0,000	0,00%	0,000	0,218	0,218	100,00%	0,218
Suivi de l'exécution du projet	0,000	0,000	0,000	0,00%	0,000	0,189	0,189	100,00%	0,189
Libération de l'emprise du projet	0,000	0,000	0,000	0,00%	0,000	0,029	0,029	100,00%	0,029
Cout de Base	27,980	7,388	35,369	99,39%	0,000	0,218	0,218	0,61%	35,587
Imprévus Physiques (IP) 10%	2,798	0,739	3,537	99,39%	0,000	0,022	0,022	0,61%	3,559
Aléas financiers [7,96% x (coût base+IP)]	2,449	0,647	3,096	99,39%	0,000	0,019	0,019	0,61%	3,115
TOTAL GLOBAL HTTD	33,227	8,774	42,001	99,39%	0,000	0,259	0,259	0,61%	42,260

ANNEXE A4 DISPOSITIONS RELATIVES AUX ACQUISITIONS DES TRAVAUX ET SERVICES ET A LA PASSATION DES MARCHES

A.9.1 Dispositions de passation des marchés et contrats

Toutes les acquisitions de biens, travaux et services à financer par le don de la Banque se feront selon les Règles et procédures pour l'acquisition de biens et travaux, ou, selon le cas, les Règles et procédures pour l'utilisation des consultants, en utilisant les dossiers-types d'appel d'offres appropriés de la Banque. Les modalités des différentes acquisitions dans le cadre du projet sont résumées dans le tableau ci-dessous et sont détaillées dans les paragraphes qui suivent.

Tableau des acquisitions des travaux et services

Catégories de dépenses	Montants en millions d'UC					
	AOI	ANO	Liste restreinte	Autre*	** Autres que FAD	Total
1. Biens						
1.1. Fourniture de décortiqueuses de riz y compris installation				0,061[0,061]		0,061[0,061]
1.2. Fourniture du petit matériel agricole				0,012[0,012]		0,012[0,012]
Sous-total 1.				0,073[0,073]		0,073[0,073]
2. Travaux						
2.1. Travaux routier sur le tronçon Gitega-Nyangungu et construction d'un parking PL à Gitega	36,934[36,934]					36,934[36,934]
2.2. Aménagement des infrastructures socio-économiques et commerciales et Réhabilitation des pistes rurales en latérites.	1,060[1,060]					1,060[1,060]
2.3. Réhabilitation des pistes rurales revêtues en pavés.		0,882[0,882]				0,882[0,882]
2.4. Construction de ponts piétonniers				0,834[0,834]		0,834[0,834]
Sous-total 2.	36,934[36,934]	1,942[1,942]		0,834[0,834]		39,711[39,711]
3. Services de consultants						
3.1. Contrôle et surveillance de travaux routiers et du parking PL de Gitega.			1,435[1,435]			1,435[1,435]
3.2. Contrôle et surveillance de travaux connexes.			0,296[0,296]			0,296[0,296]
3.3. Sensibilisation de la population de la zone d'influence du projet			0,237[0,237]			0,237[0,237]
3.4. Audit des comptes du projet			0,069[0,069]			0,069[0,069]
3.5. Suivi-évaluation des impacts du projet				0,178[0,178]		0,178[0,178]
Sous-total 3.			2,038[2,038]	0,178[0,178]		2,216[2,216]
4. Divers						
Suivi de l'exécution du projet					0,260	0,260
Sous-total 3.					0,260	0,260
TOTAL GLOBAL HTTD	36,934[36,934]	1,942[1,942]	2,038[2,038]	1,086[1,086]	0,260	42,260[42,000]

Légende

[] : Signifie financé par la Banque

* "Autre" : Signifie consultation de fournisseurs, et entente directe.

** : "Non financé par la Banque"

A9.2 Dispositions de passation des marchés

Bien :

- L'acquisition d'une dizaine (10) de décortiqueuses de riz pour des associations féminines de la zone d'influence du projet d'un montant de 0,061 millions d'UC se fera sur la base d'une consultation des fournisseurs. Elle comprendra : (i) la fourniture ; (ii) la construction d'un local d'exploitation ; (iii) l'installation ; et (iv) une phase de familiarisation à l'utilisation et à l'entretien des machines entrant dans le cadre du service après vente ;
- L'acquisition d'une vingtaine (20) de lots de petits matériels agricoles au profit des associations féminines de la zone d'influence du projet pour un montant total de 0,012 millions d'UC se fera sur la base d'une consultation des fournisseurs.

Le choix de la consultation de fournisseurs pour l'acquisition de ces biens se justifie par rapport au faible montant des acquisitions et de l'existence de fournisseurs qualifiés en nombre suffisant pour garantir la concurrence.

Travaux :

L'acquisition de travaux :

- d'aménagement et de bitumage de la section de route Gitega-Nyangungu ; et de construction d'un parking poids lourds à Gitega, pour un montant total de 36,934 millions d'UC se fera en un lot unique par voie d'appel d'offres international ;
- de réhabilitation de dix huit (18) km de pistes rurales en latérite ; d'aménagement des infrastructures socio-économiques et commerciales ; pour un montant total de 1,060 millions d'UC se fera en un lot unique par voie d'appel d'offres international ;
- de réhabilitation de quatre (4) km de pistes rurales revêtues en pavés, pour un montant total de 0,882 millions d'UC, repartis en quatre (4) se fera par voie d'appel d'offres national ;
- de construction de ponts piétonniers pour un montant de 0,835 millions d'UC seront confiés à l'ONG Helvetas Ethiopie. Cette ONG est dépositaire exclusif d'une technologie de réalisation des ponts piétonniers suspendus et a réalisé des ouvrages similaires en Ethiopie. Elle assistera les communautés locales dans l'exécution de ce type d'ouvrage et aura la responsabilité de les former, et assister le pays dans la mise en place de normes nationales dans ce domaine. Le choix de ce mode d'acquisition se justifie par la nécessité d'atteindre certains objectifs sociaux du projet notamment en faisant appel à la participation de communautés locales et d'une ONG. Il est à noter que la collaboration entre l'Office des Routes et Helvetas devrait débiter lors de la première phase du présent projet, par la construction de deux ouvrages expérimentaux. Les présents travaux ont donc pour objet la consolidation des acquis de la première phase.

Services de consultants :

L'acquisition des services de consultants pour :

- le contrôle et la surveillance des travaux (route et parking PL de Gitega), d'un montant de 1,435 millions d'UC, se fera par voie de consultation, sur la base de liste restreinte de bureaux de consultants suivant la méthode de sélection basée sur la qualité et le coût (SBQC) ;

- le contrôle et la surveillance des travaux (travaux connexes, hors parking de Gitega et ponts piétonniers), d'un montant de 0,296 millions d'UC, se fera par voie de consultation, sur la base de liste restreinte de bureaux de consultants suivant la méthode de sélection basée sur la qualité et le coût (SBQC).
- réaliser la sensibilisation de la population de la zone d'influence du projet à la sécurité routière, à la protection de l'environnement et à la protection contre les infections sexuellement transmissibles, dont le VIH/SIDA, et les autres pandémies, pour un montant de 0,237 millions d'UC, se fera par voie de consultation sur la base d'une liste restreinte de cabinets, d'associations ou d'ONG spécialisées et la procédure reposera sur la méthode de sélection basée sur la qualité et le coût (SBQC) ;
- L'acquisition des prestations d'audit des comptes du projet, pour un montant 0,069 millions d'UC se fera par voie de consultation sur la base d'une liste restreinte de cabinets d'audit et suivant la méthode de sélection au moindre coût (SMC).
- L'acquisition des services pour réaliser le suivi-évaluation des impacts socio-économiques du projet, pour un montant de 0,178 millions d'UC se fera par entente directe avec l'université de Ngozi. Le choix de cette procédure se justifie par le fait que cette université a été choisie pour assurer les mêmes prestations dans le cadre la première phase de ce projet et devra démarrer les prestations au cours du troisième trimestre de l'année 2011. Lui confier la réalisation des présentes prestations permettra d'éviter une redondance dans la collecte des données dans la zone d'influence du projet et s'assurer d'une cohérence dans l'interprétation des résultats..
- Pour tout contrat de consultants estimé à plus de 200.000 UC, l'avis de passation de marché devra être publié dans l'UNDB et sur le site de la Banque. L'OdR peut également publier les avis à manifestation d'intérêt dans un journal de diffusion internationale ou une revue technique. Pour les contrats de services estimés à moins de 200.000 UC, l'OdR peut limiter la publication de l'avis à manifestation d'intérêt aux journaux nationaux et régionaux. Cependant, tout consultant éligible, qu'il soit régional ou pas, qui souhaite fournir les services sollicités peut exprimer son désir de figurer sur la liste restreinte.

Procédures de revue :

- Les documents suivants seront soumis à la revue et l'approbation de la Banque avant leur publication : ○ Avis spécifique d'appel d'offres ou de manifestation d'intérêt ; ○ liste restreinte de consultants ; ○ Dossiers d'appel d'offres ou Demandes de propositions aux consultants ; ○ Rapport d'évaluation des offres des entreprises/fournisseurs comportant les recommandations relatives à l'attribution des marchés (biens et travaux) ou Rapport d'évaluation des propositions techniques des consultants ; ○ Projets de marchés des biens et travaux s'ils sont modifiés et différents des projets de contrat figurant dans les dossiers d'appel d'offres ; ○ Rapports d'évaluation des propositions financières des consultants comportant les recommandations d'attribution des contrats accompagné du procès verbal de négociations et projet de contrat paraphé des parties.

Plan de passation des marchés :

L'OdR a préparé un projet de plan de passation des marchés qui sera soumis à l'approbation de la Banque avant les négociations du prêt. Le plan de passation des marchés couvrir une période initiale de 18 mois. L'OdR mettra à jour ledit plan tous les ans ou selon que de besoin, mais toujours sur les 18 mois suivants pendant la durée de mise en œuvre du projet. Toute proposition de révision du plan de passation des marchés sera soumise à la Banque pour approbation préalable.

Plan de passation des marchés

Réf	Description du contrat	Montant estimatif (Millions UC)	Méthode de passation des marchés	Pré-qualificatio? (O/N)	Préférence Nationale? (O/N)	Revue de la Banque	Date prévisionnelle de lancement du processus
1	Travaux routier sur le tronçon Gitega-Nyangungu et construction d'un parking PL à Gitega	36,934	AOI	N	N	Priori	23 septembre 2011
2	Aménagement des infrastructures socio-économiques et commerciales et Réhabilitation des pistes rurales en latérites	1,060	AOI	N	N	Priori	13 décembre 2012
3	Réhabilitation des pistes rurales revêtues en pavés	0,882	AON	N	N	Priori	13 décembre 2012
4	Construction de ponts piétonniers	0,834	Consultation directe	NA	N	Priori	26 janvier 2012
5	Contrôle et surveillance de travaux routiers et du parking PL de Gitega.	1,435	SBQC	Short list	NA	Priori	26 janvier 2012
6	Contrôle et surveillance de travaux connexes	0,296	SBQC	Short list	NA	Priori	02 février 2012
7	Sensibilisation de la population de la zone d'influence du projet	0,237	SBQC	Short list	NA	Priori	26 janvier 2012
8	Audit des comptes du projet	0,069	SMC	Short list	NA	Priori	26 janvier 2012
9	Suivi-évaluation des impacts du projet	0,178	Consultation directe	NA	NA	Priori	03 Novembre 2011
10	Fourniture de décortiqueuses de riz y compris installation	0,061	Consultation des fournisseurs	NA	N	Priori	05 août 2013
11	Fourniture du petit matériel agricole	0,012	Consultation des fournisseurs	NA	N	Priori	05 août 2013