FONDS AFRICAIN DE DEVELOPPEMENT

REPUBLIQUE DU BURUNDI

PROJET DE REHABILITATION DE LA ROUTE MAKEBUKO – RUYIGI (RN13) / PHASE 1 - TRONCON MAKEBUKO – BUTAGANZWA

OITC/GECL

Décembre 2013
# TABLE DES MATIÈRES

1 **ORIENTATION STRATÉGIQUE ET JUSTIFICATION** ........................................... 1  
   1.1. Liens entre le projet, la stratégie et les objectifs nationaux ........................................ 1  
   1.2. Justification de la participation de la Banque ............................................................... 1  
   1.3. Coordination de l’Aide .................................................................................................... 2  

2 **DESCRIPTION DU PROJET** .................................................................................. 2  
   2.1 Composantes du Projet ..................................................................................................... 2  
   2.2 Solution technique retenue et autres options considérées ............................................... 3  
   2.3 Type de projet .................................................................................................................. 4  
   2.4 Coût et dispositif de financement du projet ..................................................................... 4  
   2.5 Zone et bénéficiaires visés par le projet ......................................................................... 5  
   2.6 Approche participative pour l’identification, la conception et la mise en œuvre du projet.... 6  
   2.7 Prise en considération de l’expérience du Groupe de la Banque et des enseignements tirés dans la conception du projet .......................................................................................... 6  
   2.8 Principaux indicateurs de performance ........................................................................ 7  

3 **FAISABILITÉ DU PROJET** ...................................................................................... 7  
   3.1 Performance Economique ............................................................................................... 7  
   3.2 Impacts environnementaux et sociaux ......................................................................... 8  

4 **EXECUTION** ........................................................................................................... 10  
   4.1 Dispositions d’exécution ................................................................................................. 10  
   4.2 Audits ............................................................................................................................. 12  
   4.3 Mécanismes de suivi-évaluation du projet .................................................................... 12  
   4.4 Gouvernance ................................................................................................................ 12  
   4.5 Durabilité ...................................................................................................................... 13  
   4.6 Gestion des risques ........................................................................................................ 14  
   4.7 Acquisition des connaissances ..................................................................................... 14  

5 **INSTRUMENTS JURIDIQUES ET AUTORITÉ** ...................................................... 15  
   5.1 Instrument juridique ........................................................................................................ 15  
   5.2 Conditions associées à l’intervention de la Banque ....................................................... 15  
   5.3 Engagements ................................................................................................................ 15  
   5.4 Conformité aux politiques de la Banque ..................................................................... 16  

6 **CONCLUSION ET RECOMMANDATION** ............................................................... 16  
   6.1 Conclusion ..................................................................................................................... 16  
   6.2 Recommandations ........................................................................................................ 16
Équivalences monétaires
(Juillet 2013)

1 UC = 2 327,64 BIF
1 UC = 1,15 EUR
1 UC = 1,50 USD

Année fiscale
1er janvier – 31 décembre

Poids et mesures

<table>
<thead>
<tr>
<th>Unité</th>
<th>Équivalent en livres</th>
<th>Unité</th>
<th>Équivalent en pouces</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>1 tonne (t)</td>
<td>2 204</td>
<td>1 millimètre (mm)</td>
<td>0,03937</td>
</tr>
<tr>
<td>1 kilogramme (kg)</td>
<td>2,204</td>
<td>1 kilomètre (km)</td>
<td>0,62</td>
</tr>
<tr>
<td>1 mètre (m)</td>
<td>3,28</td>
<td>1 hectare (ha)</td>
<td>2,471</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Acronymes et sigles

<table>
<thead>
<tr>
<th>Acronyme</th>
<th>Signification</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>APS</td>
<td>Études d’Avant-Projet Sommaire</td>
</tr>
<tr>
<td>APD</td>
<td>Études d’Avant-Projet Détailé</td>
</tr>
<tr>
<td>BADEA</td>
<td>Banque Arabe pour le développement économique en Afrique</td>
</tr>
<tr>
<td>BIF</td>
<td>Franc Burundais</td>
</tr>
<tr>
<td>CEP</td>
<td>Cellule d’Exécution du Projet</td>
</tr>
<tr>
<td>CEV</td>
<td>Coût d’Exploitation des Véhicules</td>
</tr>
<tr>
<td>CSLPII</td>
<td>Cadre Stratégique de croissance et de Lutte contre la Pauvreté deuxième génération</td>
</tr>
<tr>
<td>DSP</td>
<td>Document Stratégie Pays</td>
</tr>
<tr>
<td>EIES</td>
<td>Étude d’impact environnemental et social</td>
</tr>
<tr>
<td>FAD</td>
<td>Fonds Africain de Développement</td>
</tr>
<tr>
<td>ISTEEBU</td>
<td>Institut National de la Statistique et des Études Économiques du Burundi</td>
</tr>
<tr>
<td>IDA</td>
<td>International Development Association</td>
</tr>
<tr>
<td>JICA</td>
<td>Agence japonaise de coopération internationale</td>
</tr>
<tr>
<td>MTTPE</td>
<td>Ministère des Transports, des Travaux Publics et de l’Équipement</td>
</tr>
<tr>
<td>MFPDE</td>
<td>Ministère des Finances et de la Planification du Développement Économique</td>
</tr>
<tr>
<td>NEPAD</td>
<td>Nouveau Partenariat pour le Développement de l’Afrique</td>
</tr>
<tr>
<td>OdR</td>
<td>Office des Routes</td>
</tr>
<tr>
<td>OFID</td>
<td>Fonds de l’OPEP pour le Développement International</td>
</tr>
<tr>
<td>PAP</td>
<td>Plan d’Actions Prioritaires</td>
</tr>
<tr>
<td>PDSR</td>
<td>Projet de Développement du Secteur Routier</td>
</tr>
<tr>
<td>PGES</td>
<td>Plan de Gestion Environnementale et Sociale</td>
</tr>
<tr>
<td>PIB</td>
<td>Produit Intérieur Brut</td>
</tr>
<tr>
<td>RPPP</td>
<td>Revue de la Performance du Portefeuille Pays</td>
</tr>
<tr>
<td>TRI</td>
<td>Taux de Rentabilité Interne</td>
</tr>
<tr>
<td>UE</td>
<td>Union Européenne</td>
</tr>
<tr>
<td>UC</td>
<td>Unité de compte</td>
</tr>
<tr>
<td>ZIP</td>
<td>Zone d’influence du projet</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Informations sur le Don

Information sur le client

- BENEFICIAIRE : REPUBLIQUE DU BURUNDI
- ORGANE D’EXECUTION : OFFICE DES ROUTES (ODR)

Plan de financement

<table>
<thead>
<tr>
<th>SOURCE</th>
<th>Montant en millions d’UC</th>
<th>INSTRUMENT</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td>Devises</td>
<td>Monnaie locale</td>
</tr>
<tr>
<td>Don FAD</td>
<td>7,12</td>
<td>1,82</td>
</tr>
<tr>
<td>GdB</td>
<td>0,99</td>
<td>0,99</td>
</tr>
<tr>
<td>TOTAL</td>
<td>7,12</td>
<td>2,81</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Calendrier d’exécution- principales étapes (prévues)

- Approbation de la note conceptuelle : Août 2013
- Approbation du projet : Novembre 2013
- Entrée en vigueur : Mars 2014
- Achèvement : Décembre 2016
- Dernier Décaissement : Décembre 2017

RESUME DU PROJET
Aperçu du projet


2. Le projet, dont la population bénéficiaire est estimée à environ 2 millions de personnes, comprend : (i) les travaux de réhabilitation et de bitumage de la route Makebuko- Butaganzwa, sur 22 km ; (ii) des aménagements connexes à la route ; (iii) un appui institutionnel ; et (iv) des actions de renforcement des capacités de l’organe d’exécution du projet. La durée d’exécution du projet est de trois ans (janvier 2014 à décembre 2016), pour un coût total, hors toutes taxes estimé à 9,93 millions d’unités de compte. Il sera cofinancé par le FAD (à hauteur de 8,94 millions d’UC) et le Gouvernement du Burundi (0,99 millions d’UC).

Évaluation des besoins

3. L’intervention de la Banque repose sur une analyse socio-économique actuelle du pays, et 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 fortes potentialités économiques ; et (ii) contribuer à la réduction de la pauvreté dont l’incidence est particulièrement élevée au Burundi (67%). La présente opération s’inscrit également en cohérence avec les précédentes opérations de la Banque dans le pays qui ont toujours privilégié le développement des infrastructures.

Valeur ajoutée de la Banque

4. La stratégie d’assistance de la Banque au Burundi 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. Dans cette perspective, la Banque a approuvé en mai 2011 l’éligibilité du Burundi pour un 2ème cycle d’appui de la Facilité en Faveur des États Fragile (FEF). 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, à la réalisation duquel le présent projet va contribuer. Par ailleurs, la Banque jouit d’un avantage comparatif dans le secteur des transports avec cinq opérations dont une a été clôturée en 2011, et d’une expérience avérée de projets similaires réalisés dans d’autres états fragiles.

Gestion des connaissances

5. La réalisation, par la Banque du Plan d’actions pour les infrastructures, comme indiqué ci-dessus, a permis d’évaluer les besoins du pays en matière d’infrastructures. L’étude offre également un cadre intégré permettant à la Banque, aux autres partenaires au développement et au Gouvernement d’identifier les mesures à prendre pour aider le Burundi à combler son retard dans le domaine des infrastructures et à accélérer son intégration dans l’économie sous régionale. En outre, l’élaboration des indicateurs d’impact clés avant le démarrage du projet et l’évaluation des impacts à la fin du projet, permettront de produire des informations utiles sur les résultats et les effets de ce projet et concourront à une accumulation du savoir. En outre, le
suivi-évaluation du projet sera assuré par l’Institut National des Statistiques et d’Études Économiques du Burundi (ISTEEBU), contribuant ainsi au renforcement des capacités nationales dans ce domaine.
### CADRE LOGIQUE AXE SUR LES RESULTATS

**Pays et nom du projet : Burundi/ Projet de réhabilitation de la route Makebuko – Ruyigi**

**Objectif du projet : Contribuer au désenclavement de l’intérieur du pays par l’amélioration de la circulation des biens et des personnes et de l’accessibilité aux zones de productions et aux services de santé et d’éducation**

#### CHAINES DES RESULTATS

<table>
<thead>
<tr>
<th>INDICATEURS DE PERFORMANCE</th>
<th>MOYEN DE VERIFICATION</th>
<th>RISQUES/MESURES D’ATTENUATION</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td><strong>IMPACT</strong></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Contribuer au désenclavement intérieur du pays et améliorer les conditions de vie des populations rurales</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Taux de pauvreté</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>En 2012: 67% de la population de la ZIP vivent en dessous du seuil de pauvreté</td>
<td>Rapport d’évaluation du CSPLII</td>
<td><strong>Risque :</strong> Insuffisance des ressources du fonds routiers destinés à l’entretien de la route ; <strong>Mesures d’atténuation :</strong> Engagement d’augmenter l’assiette de la redevance sur le carburant</td>
</tr>
</tbody>
</table>

<table>
<thead>
<tr>
<th><strong>RÉSULTATS</strong></th>
<th></th>
<th></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td><strong>Résultat 1 : Le niveau de service sur l’axe routier Makebuko – Ruyigi est amélioré</strong></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>
| 1.1 Coûts généralisés de transport (coût d’exploitation des véhicules (CEV) et temps de transport)  
1.2 Augmentation du trafic journalier moyen annuel (TMJA) | | |
| En 2012 : 
1.1 (i) CEV = 0,84 US$ par Véh/km pour un VL ; (ii) entre 1 h et 2h selon la saison pour parcourir les 42 km 
1.2 Augmentation de 5% du TMJA  
A partir de 2016 : 
1.1 (i) 0,35 US$ par Véh/km pour un Véhicule léger ; et (ii) 30 mn en toutes saisons pour parcourir les 42 km | Rapport d’activité de l’Agence routière (OdR) | **Risque :** Coûts supérieurs à l’assiette de la redevance sur le carburant |

| **Résultat 2 : Accessibilité rurale et conditions de vie des populations de la ZIP améliorées** | | |
| 2.1 Indice d’accessibilité rurale dans la ZIP mesuré par le pourcentage de la population de la ZIP habitant à 2 km de marche à pied d’une route carrossable.  
2.2 Nombre d’emplois créés  
2.3 Texte de validation des schémas Directeurs  
3.1 Linéaire du tronçon du corridor principal  
1.1 Linéaire du tronçon du corridor principal  
1.2 Le rapport final des travaux produs  
1.3 Nombre de personnes sensibilisées dans les deux pays (VIH, sécurité routière, environnement) | | |
| En 2012 : 
2.1 En 2012 : Indice d’accès rural dans la ZIP est de 20%  
2.1 NA  
En 2016 : Les Schémas Directeurs de 4 villes secondaires validés | Rapports de suivi-évaluation et statistiques de l’OdR | **Risque :** Insuffisance des ressources du fonds routiers destinés à l’entretien de la route ; **Mesures d’atténuation :** Engagement d’augmenter l’assiette de la redevance sur le carburant |

| **Product 1 : Travaux routiers** | | |
| 1.1 Travaux de la route principale achevés  
1.2 Contrôle et surveillance des travaux  
1.3 Sensibilisation des populations aux IST, à la sécurité routière et à la protection de l’environnement | | |
| | | |
| **Product 2 : Activités connexes** | | |
| 1.1 Linéaire de pistes rurales  
1.2 Nombre de marchés réhabilités  
1.3 Nombre de groupements féminins appuyés  
1.4 Le rapport final des travaux produit  
1.2 Travaux de la route principale achevés  
1.1 Linéaire du tronçon du corridor principal  
1.2 Le rapport final des travaux produs  
1.3 Nombre de personnes sensibilisées dans les deux pays (VIH, sécurité routière, environnement)  
1.1 Linéaire du tronçon du corridor principal  
1.2 Le rapport final des travaux produs  
1.3 Nombre de personnes sensibilisées dans les deux pays (VIH, sécurité routière, environnement)  
1.4 Le rapport final des travaux produit  
1.2 Travaux de la route principale achevés  
1.1 Linéaire du tronçon du corridor principal  
1.2 Le rapport final des travaux produs  
1.3 Nombre de personnes sensibilisées dans les deux pays (VIH, sécurité routière, environnement)  
1.4 Le rapport final des travaux produit  
1.2 Travaux de la route principale achevés | | |
| 2.1 Linéaire de pistes rurales  
2.2 Nombre de marchés réhabilités  
2.3 Nombre de groupements féminins appuyés  
2.4 Contrôle et surveillance des travaux d’aménagement connexes  
Appui à des groupements féminins | | |
| 2.1 Linéaire de pistes rurales  
2.2 Nombre de marchés réhabilités  
2.3 Nombre de groupements féminins appuyés  
Le rapport final des travaux produit | | |
| 2.1 0  
2.2 0  
2.3 0 | Ministère en charge de l’Urbanisme. | **Risque :** Coûts supérieurs à l’assiette de la redevance sur le carburant |

**Producteurs**

- Ministère en charge de l’Urbanisme.
- Rapports d’activité de l’Agence d’exécution.
- Rapports de suivi-évaluation et statistiques de l’OdR.
- Engagement d’augmenter l’assiette de la redevance sur le carburant.
- Insuffisance des ressources du fonds routiers destinés à l’entretien de la route ;
- Coûts supérieurs à l’assiette de la redevance sur le carburant.
1 **Produits 3: Appui Institutionnel de renforcement des capacités**

<table>
<thead>
<tr>
<th>PRODUITS</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td><strong>3.1. Archivage électronique OdR</strong></td>
</tr>
<tr>
<td><strong>3.2 Formation cadres OdR et de la CEP</strong></td>
</tr>
<tr>
<td><strong>3.3 Appui ETP Gitega</strong></td>
</tr>
<tr>
<td><strong>3.4 Études de Schémas Directeurs de villes secondaires</strong></td>
</tr>
</tbody>
</table>

**Produits 4: Renforcement des Capacités et Gestion & Suivi du projet**

<table>
<thead>
<tr>
<th>ACTIVITÉS CLÉS</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td><strong>4.1. Audit comptable et financier</strong></td>
</tr>
<tr>
<td><strong>4.2. Audit de sécurité routière</strong></td>
</tr>
<tr>
<td><strong>4.3. Audit technique du projet</strong></td>
</tr>
<tr>
<td><strong>4.4. Suivi-évaluation des impacts</strong></td>
</tr>
</tbody>
</table>

**Rapports d’activités périodiques**

**Risques**

<table>
<thead>
<tr>
<th>Source</th>
<th>Devises</th>
<th>Monnaie locale</th>
<th>Total</th>
<th>%</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Don FAD</td>
<td>7,12</td>
<td>1,82</td>
<td>8,94</td>
<td>90%</td>
</tr>
<tr>
<td>GOUV</td>
<td>0,99</td>
<td>0,99</td>
<td>100%</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

**Composantes**

1. **Travaux routiers** : (i) Réhabilitation du tronçon Makebuko-Butaganzwa (22 km); (ii) contrôle et surveillance des travaux routiers; et, (iii) sensibilisation des populations;

2. **Aménagement connexes** : (i) aménagement de pistes rurales connexes; (ii) aménagement des infrastructures socio-économiques et commerciales; (iii) contrôle et surveillance des travaux; (iv) appui à des groupements féminins.

3. **Appui Institutionnel** : (i) Mise en place d’un dispositif d’archivage électronique à l’OdR; (ii) Formation/recyclage des cadres de l’OdR en matière de suivi des études et de gestion du réseau routier; (iii) Appui à l’École des Travaux Publics de Gitega. Et (v) Étude des schémas directeurs de quatre centres urbains secondaires du Burundi : MWARO, RUTANA, RUYIGI ET CANKUZO

4. **Appui à la gestion et au suivi du projet** : (i) audit comptable et financier; (ii) audit technique; (iii) audit de sécurité routière; et (iv) suivi-évaluation des impacts du projet.

**Intrants / Ressources**

**Sources de financement**

- Don FAD
- GOUV
### CALENDRIER D’EXECUTION DU PROJET

<table>
<thead>
<tr>
<th>N°</th>
<th>Task Name</th>
<th>2013</th>
<th>2014</th>
<th>2015</th>
<th>2016</th>
<th>2017</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>1</td>
<td>1. ACTIVITES GENERALES</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>2</td>
<td>Approbation du Projet par Conseil du FAD</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>6</td>
<td>Mise en vigueur Don FAD</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>8</td>
<td>2- TRAVAUX ROUTIERS</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>9</td>
<td>2.1 - Processus de passation de marché jusqu’à notifications</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>21</td>
<td>2.2 - Exécution des travaux</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>24</td>
<td>3- TRAVAUX CONNECTES</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>25</td>
<td>3.1 - Processus de passation de marché jusqu’à notifications</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>37</td>
<td>3.2 - Exécution des travaux</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>40</td>
<td>4- CONTROLE ET SURVEILLANCE DES TRAVAUX ROUTIERS</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>41</td>
<td>4.1 - Processus de passation du contrat jusqu’à notification</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>57</td>
<td>4.2 - Exécution des prestations de Surv Trac et de sensibilisation</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>60</td>
<td>5- CONTROLE ET SURVEILLANCE DES TRAVAUX CONNECTES</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>61</td>
<td>5.1 - Processus de passation du contrat jusqu’à notification</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>77</td>
<td>5.2 - Exécution des prestations de Surv Trac Connectes</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>60</td>
<td>6- ETUDES DE SCHEMAS DIRECTEURS DE CENTRES URBAINS ET MISE EN PLACE DISPOSITIF ARCHIVAGE ELECTRONIQUE POUR ODR</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>61</td>
<td>6.1 - Processus de passation du contrat jusqu’à notification</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>97</td>
<td>6.2 - Exécution des prestations d'études de schémas directeurs et de mise en place d'archivage électronique</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>101</td>
<td>7- APPEL A L'ECOLE DES TP ET FORMATION DES CADETS DE L'ODR</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>102</td>
<td>7.1 - Processus de passation des contrats jusqu’à notifications</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>109</td>
<td>7.2 - Exécution prestations formation des cadres de ODR l’Ecole des TP</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>113</td>
<td>8- SURVI-EVALUATION DES IMPACTS</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>114</td>
<td>8.1 - Processus de passation des contrats jusqu’à notifications</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>122</td>
<td>8.2 - Exécution prestations suiv.evaluation impacts par INSEE</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>126</td>
<td>9- SENSIBILISATION AU VIH-SIDA, ENV. SECURITE ROUTIERE</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>127</td>
<td>9.1 - Processus de passation du contrat jusqu’à notifications</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>144</td>
<td>9.2 - Exécution prestations de sensibilisation</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>148</td>
<td>10- CONSULTANTS INDividuels POUR PASSATION MARCHE, AUDIT TECHNIQUE ET DE SECURITE ROUTIERE</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>149</td>
<td>10.1 - Processus de passation contrats avec Consultants Individuels</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>157</td>
<td>10.2 - Exécution prestations des consultants individuels</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>164</td>
<td>11- AUDIT COMPTABLE ET FINANCIER</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>165</td>
<td>11.1 - Processus d’acquisition</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>182</td>
<td>11.2 - Réalisation de l’audit comptable et financier</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>186</td>
<td>12- GESTION ET SUIVI DE L’EXECUTION DU PROJET</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

viii
RAPPORT ET RECOMMANDATION DE LA DIRECTION AU CONSEIL D'ADMINISTRATION CONCERNANT UNE PROPOSITION DE DON À LA REPUBLIQUE DU BURUNDI POUR LE FINANCEMENT DU PROJET DE REHABILITATION ET DE BITUMAGE DE LA ROUTE MAKEBUKO – RUYIGI/ PHASE 1 – TRONÇON MAKEBUKO - BUTAGANZWA

La Direction soumet le présent rapport et recommandation concernant une proposition de don FAD de 8,94 millions d’UC à la République du Burundi pour le financement du projet de réhabilitation et de bitumage de la Route Makebuco – Butaganzwa- Ruyigi (RN13)/ Phase 1 – Tronçon Makebuco – Butaganzwa.

1. ORIENTATION STRATEGIQUE ET JUSTIFICATION

1.1. Liens entre le projet, la stratégie et les objectifs nationaux

1.1.1. Le Gouvernement a élaboré et mis en œuvre un Plan d’Action pour les Infrastructures (2010-2015) 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, il s’est fixé comme objectifs principaux de : (i) sauvegarder le réseau national revêtu et non revêtu ; ii) revêtir les routes nationales de désenclavement intérieur et extérieur ; iii) accroître les ressources budgétaires allouées au financement du réseau routier ; et (iv) renforcer les capacités institutionnelles dans le domaine de l’entretien.


1.2. Justification de la participation de la Banque


1.2.2. L’intervention de la Banque vise à appuyer les efforts du Gouvernement dans la mise en œuvre de sa stratégie de désenclavement, notamment dans les régions à potentialités économiques avérées. Cette intervention vient en complément des interventions de l’Union Européenne dans la région. De plus, ce projet vient s’ajouter aux cinq autres en cours d’exécution dont une étude de chemin de fer devant relier la Tanzanie, le Rwanda et le Burundi. Ayant en plus financé et piloté l’étude sur « Un plan d’action pour les infrastructure au Burundi » qui a défini les investissements prioritaires sur le plan national et régional, la Banque a un avantage comparatif dans le secteur des infrastructures, ce qui lui permet d’avoir
une meilleure connaissance du secteur, consolidant ainsi sa position de chef de file des PTFs dans le secteur des transports.

1.3. Coordination de l’Aide

1.3.1. Le dispositif de coordination de l’aide au Burundi privilégie la complémentarité des différentes interventions des PTFs. Dans le domaine des infrastructures routières, la Banque est le principal bailleur de fonds (avec près de 70% du portefeuille). Les autres principaux bailleurs de fonds du secteur sont la Banque mondiale (BM), l’Union européenne (UE), la Coopération Japonaise (JICA) et les Fonds arabes.

1.3.2. Lors des missions d’identification, de préparation et d’évaluation du projet, la Banque a eu des discussions avec lesdits partenaires. De manière générale, la Banque et les autres PTFs maintiennent avec le Gouvernement un dialogue soutenu. A cet effet, des réunions régulières impliquant la société civile sont tenues au sein du Groupe Sectoriel Infrastructures Économiques (GSIE). La tenue de ces réunions permet de mener de manière concertée des discussions relatives à la planification et à la programmation des projets et d’assurer le suivi régulier du secteur. Ainsi le mécanisme de concertation mis en place permet de renforcer la complémentarité des interventions des différents PTF, créant ainsi une synergie qui amplifie l’impact des projets sur le développement économique et social du Burundi. Le tableau ci-dessous présente les volumes des interventions des différents PTF dans le secteur des transports :

<table>
<thead>
<tr>
<th>Secteur ou sous-secteur</th>
<th>Taille</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td>PIB</td>
</tr>
<tr>
<td>Transport routier</td>
<td>[n.d]</td>
</tr>
</tbody>
</table>

<table>
<thead>
<tr>
<th>Acteurs - Dépenses publiques</th>
<th>Bailleurs de fonds*</th>
<th>millions d'UC</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Gouvernement du Burundi</td>
<td>BADEA</td>
<td>18,48</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>BM</td>
<td>46,2</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>FAD</td>
<td>159,55</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>FSD</td>
<td>19,8</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>FKDEA</td>
<td>6,6</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>JICA</td>
<td>15,84</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>OFID</td>
<td>31,68</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>FED</td>
<td>117,07</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Tableau 1.1 : Coordination de l’aide

2. DESCRIPTION DU PROJET

2.1. Composantes du Projet

2.1.1. L’objectif sectoriel du projet est de contribuer au désenclavement de l’intérieur du pays et à l’amélioration des conditions de vie des populations rurales.
2.1.2. Plus spécifiquement, le projet vise à: (i) contribuer à l’amélioration du niveau de service sur l’axe routier Makebuko-Ruyigi ; (ii) améliorer l’indice d’accessibilité rurale et les conditions de vie des populations de la zone du projet, (iii) contribuer à la définition d’un cadre d’organisation et d’occupation des sols dans quatre villes secondaires. Pour atteindre ces objectifs, le projet comprendra les composantes qui sont présentées dans le tableau ci-dessous :

Tableau 2.1 : Composantes du projet (coût en millions d’UC)

<table>
<thead>
<tr>
<th>N°</th>
<th>Composantes</th>
<th>Coût</th>
<th>Description des composantes</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>A</td>
<td>Travaux routiers</td>
<td>7,36</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>A.1. Réhabilitation du tronçon Makebuko – Butaganzwa (22 km) ;</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>A.2. Contrôle et surveillance des travaux ;</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>A.3. 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 ;</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>B</td>
<td>Aménagements connexes</td>
<td>0,56</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>B.1. Aménagement de pistes rurales connexes (15 km) et d’infrastructures économiques ;</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>B.2. Contrôle et surveillance des travaux connexes ;</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>B.3 Appui aux groupements féminins opérant dans l’agroalimentaire ;</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>C</td>
<td>Appui institutionnel</td>
<td>1,61</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>C.1. Mise en place d’un dispositif d’archivage électronique à l’OdR ;</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>C.2. Formation/recyclage des cadres de l’OdR en matière de passation des marchés et sur la gestion financière ;</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>C.3. Assistance Technique en Passation des Marchés (Acquisitions),</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>C.4. Appui à l’École des Travaux Publics de Gitega et amélioration des compétences et de l’employabilité des jeunes élèves ;</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>C.5. Étude des schémas directeurs de quatre centres urbains secondaires: MWARO, RUTANA, CANKUZO, et RUYIGI ;</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>D</td>
<td>Appui à la Gestion et au suivi du projet</td>
<td>0,40</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>D.1. Audit des comptes du projet ;</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>D.2. Audit de sécurité routière ;</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>D.4. Fonctionnement de la Cellule d’Exécution du Projet. ;</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td><strong>TOTAL</strong></td>
<td><strong>9,93</strong></td>
<td><strong>Description des composantes</strong></td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

2.2. Solution technique retenue et autres options considérées

2.2.1. Les études techniques ont permis d’arrêter la solution suivante pour la route principale : une chaussée de 6,0 m en Béton Bitumineux (BB) de 5 cm, avec deux accotements de 1,25 m chacun en zone rurale, et 2,0 m en zone urbaine ; une structure de chaussée, constituée d’une couche de base de 15 cm de latérite en litho-stabilisation (amélioration de la latérite avec de la grave concassé non traitée) et une couche de fondation de 40 cm obtenue après scarification, apport et compactage de la couche de base existante.

2.2.2. Les solutions techniques de substitution envisagées ainsi que les raisons de leur rejet sont présentées dans le tableau 2.2 ci-dessous.
Tableau 2.2. : Solutions de substitution envisagées et causes du rejet

<table>
<thead>
<tr>
<th>Solution de substitution</th>
<th>Brève description</th>
<th>Cause du rejet</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Une structure de chaussée, constituée d’une couche de base de 20 cm de graveleux latéritique et un revêtement en enduit superfi-</td>
<td>Scarification du revêtement et de la couche base existante pour constituer la couche de fondation et apport des matériaux en graveleux latéritique pour la nouvelle couche de base, sur laquelle il sera appliqué un revêtement en enduit superfi-</td>
<td>Le revêtement en enduit superfi-</td>
</tr>
<tr>
<td>Structure de chaussée constituée d’une couche de base de 15 cm de grave latéritique avec un revêtement en béton bitumineux de 4 cm.</td>
<td>scarification du revêtement et de la couche de base existante pour constituer la couche de fondation et apport des matériaux en graveleux latéritique pour constituer la nouvelle couche de base de 15 cm, sur laquelle il sera appliqué un revêtement en béton bitumineux de 4 cm.</td>
<td>Bien que cette solution soit techniquement envisageable, le manque de gisements des matériaux latéritiques de bonne qualité dans la zone du projet, pourrait générer des surcoûts importants de transports.</td>
</tr>
<tr>
<td>Structure de chaussée constituée d’une couche de 10 cm de grave concassé avec un revêtement en béton bitumineux de 4 cm.</td>
<td>Scarification du revêtement et de la couche de base actuelles, qui servira de couche de fondation et apport des matériaux en concassé pour nouvelle couche de base de 10 cm, sur laquelle il sera appliqué un revêtement béton bitumineux</td>
<td>Cette solution présente des limites dans sa mise en œuvre. Une épaisseur de 10 cm est insuffisante pour assurer un compactage satisfaisant d’un grave concassé.</td>
</tr>
</tbody>
</table>

2.3. Type de projet
Le financement du projet se fera sur : (i) des ressources provenant de l’allocation du Burundi au titre du FAD; et (ii) des ressources de contrepartie du Gouvernement. Un accord de don sera conclu pour les sources du financement du Fonds.

2.4. Coût et dispositif de financement du projet
2.4.1. Le coût total du projet hors toutes taxes est estimé à 9,93 millions d’UC dont 7,12 millions d’UC en devises (71,7%) et 2,81 millions d’UC en monnaie locale (28,3%) comme le résume les tableaux 2.3 et 2.4 ci-après.

Tableau 2.3 : Coûts du projet par composante

<table>
<thead>
<tr>
<th>COMPOSANTES</th>
<th>EN MILLIONS D’UC</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td>Devises</td>
</tr>
<tr>
<td>A Réhabilitation de route</td>
<td>5,09</td>
</tr>
<tr>
<td>B Aménagements connexes</td>
<td>0,36</td>
</tr>
<tr>
<td>C Appui institutionnel</td>
<td>0,49</td>
</tr>
<tr>
<td>D Appui à la gestion et au suivi du projet</td>
<td>0,19</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>COUT DE BASE</strong></td>
<td><strong>6,13</strong></td>
</tr>
<tr>
<td>Provision pour aléas d’exécution</td>
<td>0,58</td>
</tr>
<tr>
<td>Provision pour hausse des prix</td>
<td>0,41</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>COUT TOTAL</strong></td>
<td><strong>7,12</strong></td>
</tr>
</tbody>
</table>

Tableau 2.4 : Sources de financement

<table>
<thead>
<tr>
<th>SOURCE</th>
<th>Montant en millions d’UC</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td>Devises</td>
</tr>
<tr>
<td>Don FAD</td>
<td>7,12</td>
</tr>
<tr>
<td>GdB</td>
<td>0,99</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>TOTAL</strong></td>
<td><strong>7,12</strong></td>
</tr>
</tbody>
</table>
Tableau 2.5: Coûts du projet par catégorie de dépense

<table>
<thead>
<tr>
<th>CATEGORIE DE DEPENSE</th>
<th>MILLIONS D'UC</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td>Devises</td>
</tr>
<tr>
<td>Travaux</td>
<td>5,13</td>
</tr>
<tr>
<td>Biens</td>
<td>0,10</td>
</tr>
<tr>
<td>Services</td>
<td>0,90</td>
</tr>
<tr>
<td>Divers</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>COUT DE BASE</td>
<td>6,13</td>
</tr>
<tr>
<td>Provisions pour aléas d’exécution</td>
<td>0,58</td>
</tr>
<tr>
<td>Provision pour hausse des prix</td>
<td>0,41</td>
</tr>
<tr>
<td>COUT TOTAL</td>
<td>7,12</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Tableau 2.6 : Calendrier des dépenses par composante en Millions d'UC

<table>
<thead>
<tr>
<th>Composantes</th>
<th>2014</th>
<th>2015</th>
<th>2016</th>
<th>Total</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>A - Réhabilitation de la route Makebuko – Butaganzwa</td>
<td>1,32</td>
<td>1,91</td>
<td>3,18</td>
<td>6,40</td>
</tr>
<tr>
<td>B - Aménagements connexes</td>
<td>0,10</td>
<td>0,15</td>
<td>0,23</td>
<td>0,48</td>
</tr>
<tr>
<td>C - Appui institutionnel</td>
<td>0,38</td>
<td>0,61</td>
<td>0,43</td>
<td>1,43</td>
</tr>
<tr>
<td>D - Appui à la gestion et au suivi du projet</td>
<td>0,10</td>
<td>0,11</td>
<td>0,12</td>
<td>0,33</td>
</tr>
<tr>
<td>Coût de base</td>
<td>1,90</td>
<td>2,77</td>
<td>3,97</td>
<td>8,64</td>
</tr>
<tr>
<td>Imprévu physique</td>
<td>0,16</td>
<td>0,24</td>
<td>0,37</td>
<td>0,77</td>
</tr>
<tr>
<td>Hausse des prix</td>
<td>0,10</td>
<td>0,16</td>
<td>0,26</td>
<td>0,52</td>
</tr>
<tr>
<td>Total</td>
<td>2,16</td>
<td>3,17</td>
<td>4,60</td>
<td>9,93</td>
</tr>
<tr>
<td>Total en %</td>
<td>21,75%</td>
<td>31,92%</td>
<td>46,33%</td>
<td>100,00%</td>
</tr>
</tbody>
</table>

2.4.2. Les ressources du don FAD (8,94 millions d’UC au total) serviront à financer les travaux routiers et connexes, l’audit, le suivi-évaluation du projet et une partie de l’appui institutionnel. Le Gouvernement (0,99 million d’UC) prendra en charge : (i) l’appui à l’École des Travaux Publics de Gitega et amélioration des compétences et de l’employabilité des futurs diplômés; (ii) la formation/recyclage des cadres de l’OdR en matière de suivi des études et de gestion du réseau routier; (iii) le fonctionnement de l’organe d’exécution du projet; et (iv) les frais d’indemnisation liés à l’exploitation des zones d’emprunt.

2.5. Zone et bénéficiaires visés par le projet

2.5.1. La Zone d’influence directe du projet (ZIP) couvre les communes d’Itaba et de Makebuko dans la Province de Gitega et celles de Butaganzwa et Ruyigi dans la province de Ruyigi. La population des quatre communes est estimée à 245 263, dont 127 023 femmes. Les jeunes représentent 51 % de la population active desdites communes. La zone d’influence indirecte du projet est vaste et couvre les provinces de Gitega, Ruyigi, Cankuzo, Rutana ainsi qu’une partie de l’Ouest de la Tanzanie. La population de la zone d’influence du projet (ZIP) sur la partie burundaise est estimée environ à 1,9 millions d’habitants, soit 21% de la population totale du pays.

2.5.2 La zone est essentiellement rurale avec plus de 90% de la population vivant de l’agriculture. La route permettra un meilleur écoulement des productions agricoles et un accès facile aux infrastructures de base (écoles, centres de santé, marchés, etc.). Il convient de noter que la route bénéficiera à tout le pays dans la mesure où elle facilitera le transport de marchandises en provenance de la Tanzanie, l’acheminement des produits vivriers en provenance de la région de l’Est du pays, qui est un des principaux greniers du Burundi, vers
les autres provinces du pays et plus spécialement à la capitale Bujumbura. Les aménagements connexes tels que la réhabilitation des pistes rurales et l’appui aux associations féminines amplifieront les impacts socio-économiques du projet et contribueront à la réduction de la pauvreté dans la zone.

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

2.6.1. Les différentes parties prenantes au projet (ONG, populations locales, associations, coopératives, autorités administratives et politiques aux niveaux national et local) ont été consultées durant les missions effectuées par la Banque. Des rencontres participatives ont été organisées avec les populations, les principaux usagers de la route et acteurs du système de transports (transporteurs, autorités administratives dans le secteur de transport, etc.). Pour renforcer ce processus, la démarche participative sera poursuivie au cours de l’exécution de ce projet notamment en ce qui concerne le reboisement des zones d’emprunt et le long de la route et l’établissement de la situation de référence, le suivi-évaluation de l’impact socioéconomique du projet et l’évaluation de son impact par les bénéficiaires.

2.6.2. Les séances de sensibilisation organisées dans le chef-lieu de la commune Itaba et à Batye en commune de Butaganzwa ont permis de rencontrer les responsables des administrations provinciales et communales, les élus locaux, les représentants d’organisations de production dont certaines sont dirigées par des femmes, ainsi que des représentants des populations bénéficiaires du projet. Environ 250 personnes ont participé à ces réunions.

2.6.3. Les échanges ont permis de mettre en évidence les nombreuses attentes de la population bénéficiaire. Ils ont également permis, grâce à une participation active des populations/communautés bénéficiaires du projet, d’identifier et de prioriser les infrastructures connexes dont la construction permettra de renforcer davantage les effets positifs de la route. Les activités prioritaires connexes retenues par la population concernent la réhabilitation de pistes et l’appui aux associations féminines.

2.7. Prise en considération de l’expérience du Groupe de la Banque et des enseignements tirés dans la conception du projet

Une revue de la performance de portefeuille pays (RPPP) de la Banque a été conduite en novembre 2012. Le tableau ci-dessous, récapitule la manière dont la conception du projet a intégré les enseignements pertinents pour le sous-secteur routier issus de cette RPPP ainsi que ceux tirés des projets achevés, comme détaillé à l’annexe technique B1.

Tableau 2.7 : Prise en considération des leçons tirées dans la conception du projet

<table>
<thead>
<tr>
<th>Leçon tirée</th>
<th>Actions intégrées dans la conception du projet</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Qualité moyenne des études</td>
<td>Des études complètes préalables ont été exigées avant l’évaluation du projet</td>
</tr>
<tr>
<td>Les arriérés de paiement importants au titre du fonds de contrepartie constituent un problème récurrent qui pénalise fortement les entreprises</td>
<td>L’ouverture d’un compte spécial (Condition Ai) ainsi que son alimentation périodique en début d’année par le versement du montant prévisionnel du financement de la contrepartie pour l’année concernée sont des conditions du don</td>
</tr>
<tr>
<td>Faiblesses des capacités de l’agence d’exécution en matière de passation de marchés, de gestion financière des projets.</td>
<td>Le Projet a intégré un programme de formation sur la gestion financière et sur les procédures de passation des marchés pour les cadres de l’OdR affectés à ces tâches.</td>
</tr>
<tr>
<td>Retard dans la réalisation des activités d’audit et de suivi-évaluation des projets.</td>
<td>La Banque va s’assurer que les dossiers relatifs à ces composantes soient préparés en même temps que ceux des travaux routiers. Par ailleurs, le fait de confier par entente directe la tâche de suivi-évaluation à l’ISTEEBU permettra d’accélérer sa mobilisation.</td>
</tr>
</tbody>
</table>
2.8. Principaux indicateurs de performance

2.8.1. Les principaux indicateurs de performance et les résultats attendus à l’achèvement du projet figurent dans le cadre logique axé sur les résultats. Il s’agit notamment : (i) les coûts de transport (coût d’exploitation des véhicules (CEV) et temps de transports ; (ii) Augmentation du trafic journalier moyen annuel (TMJA) ; (iii) l’indice d’accessibilité rurale dans la ZIP mesuré par le pourcentage de la population de la ZIP habitant à 2 km de marche à pied d’une route carrossable; (iv) le nombre de schémas Directeurs validés ; (v) le nombre d’infrastructures sociales construites et/ou réhabilitées ; et (vi) le nombre de Groupements féminins appuyés.

2.8.2. En plus des indicateurs de résultats des indicateurs de performance seront établis et suivis et concernent 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. Afin de renforcer le système de suivi-évaluation et permettre une meilleure évaluation du niveau d'atteinte des objectifs de développement fixés dans la matrice des résultats, l'Institut des Statistiques et des Études économiques du Burundi (ISTEEBU) a été retenu pour assurer la mise en place et l'animation du dispositif de suivi-évaluation. Il procédera à l'établissement de la situation de référence, à l'évaluation du niveau d'atteinte des résultats en fin de projet et enfin à l'évaluation du projet par les bénéficiaires.

3. FAISABILITE DU PROJET

3.1. Performance Économique

3.1.1 L’analyse économique a été effectuée avec l’aide du logiciel HDM IV sur la base de l’analyse coûts-avantages entre les situations sans et avec projet sur une période de 20 ans. Un taux d’actualisation de 12% et une valeur résiduelle de 20% ont été utilisés. Les coûts pris en considération sont les coûts d’investissement (coût HTTD des travaux et contrôle des travaux y compris les imprévus physiques) et les coûts d’entretien et d’exploitation des véhicules. Le trafic moyen journalier annuel (TMJA) sur la section routière Makebuko - Butaganzwa (RN 13) est de 299 véhicules/jour. Il faut noter le nombre important de véhicules à deux roues qui s'élève à 2166 véhicules/jour. La structure du trafic est actuellement marquée par une prédominance des véhicules légers qui constituent 84% des véhicules circulant sur la section routière. Après la réalisation de la route, le trafic projeté sur la section routière est estimé à 478 véhicules/jour. Les prévisions de trafic donnent un taux de croissance moyen de 4,45 % pour les véhicules légers et de 7,80 % pour les véhicules lourds après la mise en service de la route. Un trafic induit égal à 40% du trafic normal a été pris en considération.

3.1.2 L’évaluation du coût des investissements, au prix de 2013, pour l’aménagement de la section routière en béton bitumineux permet d’obtenir un taux de rentabilité interne économique (TRIE) pour l’ensemble du projet de 24,4%. Une sensibilité sur une hausse simultanée des coûts d’investissement de 10 % et une baisse de 10 % des avantages (cas le plus défavorable) donne un TRIE pour l’ensemble du projet de 17,9%. Il ressort de ce qui précède que le niveau d’aménagement retenu pour la route du projet est économiquement justifié.
| TRIE (scénario de référence), VAN (12 % d’escompte) | 24,4%  
|---|---
| 10,16 million de dollars US |  
| TRIE (+10 % de coûts et -10 % de profits), VAN (12 % d’escompte) | 17,7%  
| 5,23 million de dollars US |  

### 3.2. Impact environnemental

#### 3.2.1. Le projet a été catégorisé 2 sur la base de l’envergure des travaux (moins de 50 km) et des impacts environnementaux et sociaux négatifs identifiés. Le résumé du Plan de Gestion Environnemental et Social (PGES) a été posté sur le site web de la Banque en octobre 2013.

#### 3.2.2. Parmi les principaux impacts positifs attendus figurent : (i) l’amélioration des conditions de vie des populations de la zone du projet; (ii) l’amélioration de l’accès aux infrastructures socio-économiques; et (iii) la contribution à l’amélioration des échanges commerciaux et au développement des activités agropastorales. Par contre, les principaux impacts environnementaux et sociaux négatifs du projet sont liés: (i) à l’abattage d’arbres (eucalyptus et pins) sur une superficie totale d’environ 2 ha au niveau des zones d’emprunts et carrières; (ii) aux risques de dégradation qualitative des ressources en eau; (iii) à la pollution atmosphériques du fait de la poussière et des émissions des engins, (iv) à la gêne de la circulation et à l’accès à certaines installations commerciales pendant les travaux; et (v) aux risques de propagation du VIH/SIDA et d’augmentation des accidents.

#### 3.2.3. Ces incidences négatives sont maitrisables grâce à l’application des mesures d’atténuation suivantes: (i) plantation d’arbres à raison d’un arbre coupé pour cinq plantés ainsi que la remise en état des emprunts ou leur valorisation conformément à la réglementation nationale; (ii) la gestion appropriée des déchets liquides et solides ainsi qu’une protection des talus et si applicable des berges au niveau des zones de traversée des cours d’eau; (iii) l’information régulière de la population riveraine, la signalisation, le maintien d’une continuité du trafic lors des travaux; et (iv) la sensibilisation des populations et du personnel des entreprises à la protection contre le VIH/SIDA, la sécurité routière et la protection de l’environnement. Des aménagements connexes et des mesures de bonification sont également prévus dans le cadre du projet.

#### 3.2.4. Le coût estimatif des mesures du Plan de Gestion Environnementale et Sociale (PGES) est de 300 000 dollars US.

#### 3.2.5. Les Principaux enjeux en matière de changement climatique concernent essentiellement les risques liés à l’augmentation de la fréquence des événements extrêmes comme les inondations et les sécheresses et la production des Gaz à Effet de Serre (GES).

#### 3.2.6. Mesures d’adaptation et d’atténuation. Les options retenues sont : (i) l’intégration de mesures appropriées pour l’assainissement, et (ii) le curage et l’entretien régulier des ouvrages hydrauliques et d’assainissement. Même s’il n’existe aucune donnée de référence sur les émissions de GES dans la zone du projet, il est anticipé une légère augmentation desdites émissions du fait principalement de l’augmentation du trafic. La principale mesure qui concoure à l’atténuation concerne la plantation d’arbres.

#### 3.2.7. Suivi de la mise en œuvre du PGES. Il est également prévu dans le cadre du présent projet : (i) d’élaborer un guide sectoriel (manuel de procédures) pour la prise en compte des aspects environnementaux et sociaux dans les projets routiers; (ii) d’inclure une ligne budgétaire pour le suivi interne par le Service Environnement et Normes (SEN) de l’OdR et une autre pour le suivi externe par la Direction Générale de l’Environnement (DGE). Pour ce
dernier, une convention devra être signée entre l’OdR et la DGE avec une définition des activités et des résultats attendus.

3.2.8. **Genre** : La formulation du projet est conforme à la politique nationale du genre, adoptée en juillet 2012, qui s’est elle-même inspirée du profil genre réalisé en 2010, avec l’appui de la Banque. Dans la zone du projet, les femmes sont victimes d’exclusion et leur vulnérabilité est renforcée notamment par le faible niveau d’alphabétisation et le fort taux de mortalité maternelle. À titre illustratif, dans la province de Ruyigi, le taux d’achèvement de l’école primaire est de 47,7% pour les filles contre 52,6% pour les garçons en 2011. Le taux de mortalité maternelle reste également élevé. Toutefois, les femmes sont de plus en plus représentatives dans les instances de décisions.

3.2.9. En termes de revenus d’appoint, les femmes n’y ont accès qu’à travers la vente d’une partie de leurs récoltes, qui est subordonnée dans la plupart des ménages à la décision du mari. En outre, des évolutions positives sont à noter en termes d’accès à des tâches anciennement réservées aux hommes tels que les différents métiers du secteur des BTP (maçons, aide-maçons, etc.). Au vu de cette évolution, 150 000 hommes/jours emplois seront créés dans le cadre de ce projet, dont 40 % profiteront aux femmes. Ceci leur permettra d’avoir des revenus supplémentaires contribuant ainsi au renforcement de leur pouvoir de décision tant au sein de leurs familles que dans leurs communautés.

3.2.10 Enfin, la réhabilitation de la route permettra aux nombreux groupements de femmes actifs dans la zone du projet, intervenant essentiellement dans le secteur agricole, d’avoir plus de facilités dans l’écoulement de leur production.

3.2.11. **Social** : le projet de réhabilitation de la route Makebuko-Ruyigi contribuera à l’accroissement des revenus des bénéficiaires grâce aux emplois qui seront créés. La création de tels emplois renforcera la cohésion sociale et réduira l’exode des jeunes vers la Tanzanie ou les grandes villes. En outre, dans les provinces de Ruyigi et Gitega où le taux de malnutrition chronique très élevé (68% et 58,1% respectivement, EDS 2010), l’accroissement du revenu des ménages améliorera leur situation nutritionnelle et aura de ce fait un impact positif sur la santé de la population.

3.2.12. Enfin, l’accroissement des flux de biens et de personnes, permis par la réhabilitation de la RN13 favorisera la création de nouvelles activités génératrices de revenus dans la zone du projet, ce qui est de nature à favoriser l’amélioration du bien-être de la population.

3.2.13. Dans le cadre de l’exécution du projet, l’accroissement de la main d’œuvre temporaire vivant en dehors de leurs domiciles sera de nature à favoriser l’émergence de comportements susceptibles d’augmenter le risque de contamination au VIH/SIDA. Ainsi, il est prévu une campagne de sensibilisation au profit des populations riveraines.


3.2.15. **La sécurité routière** relève de quatre institutions : (i) l’Office Burundais des Recettes (OBR) sous la tutelle du Ministère des Finances et de la Planification du Développement Économique pour l’immatriculation des véhicules; (ii) l’Office des Transports en Commun (OTRACO) sous la tutelle du Ministère des Transports, des Travaux Publics et de l’Équipement s’occupe du contrôle technique des véhicules, (iii) le Bureau Spécial de
Roulage (BSR) sous la tutelle du Ministère de la Sécurité Publique est en charge de l’octroi des permis de conduire et de la réglementation routière ; et (iv) la Direction Générale des Transports du Ministère des Transports qui est chargée de l’élaboration et suivi de la politique sectorielle.

3.2.16. En ce qui concerne les accidents recensés, les routes du Burundi sont très « accidentogènes ». En effet, le nombre d’accidents est important, même si ce nombre, est en baisse, passant de 3305 en 2009 à 3171 en 2012 Le nombre moyen de personnes tuées par an est de 88, sur une période de 8 ans (entre 2005 et 2012). Les principales causes de ces accidents sont : (i) la défaillance humaine (conduite en état d’ivresse, vitesse excessive, manque de civisme...); (ii) l’état mécanique globalement déplorable des véhicules; et (iii) les défauts des infrastructures routières (manque d’aménagements spécifiques, insuffisance de marquages et de signalisations, lacunes d’entretien...).

3.2.17. Pour y remédier, la conception du projet prévoit des mesures d’amélioration de la sécurité routière par : (i) le respect des réglementations et des normes techniques en vigueur relatives à la sécurité routière concernant la signalisation, les pentes, les devers et les déviations; (ii) l’aménagement d’aires de dégagement des véhicules en stationnement temporaire; (iii) des campagnes de sensibilisation à la sécurité routière qui vont cibler les usagers et les populations riveraines ; et (iv) l’audit de la sécurité routière dans la phase d’exécution, pendant les travaux et à leur achèvement.

3.2.18. Réinstallation Involontaire. Aucun déplacement involontaire n’est prévu. La route à réhabiliter suivra totalement le tracé de la route existante.

4. EXECUTION

4.1. Dispositions d’exécution

Organe d’exécution et arrangements institutionnels

4.1.1. L’Organe d’exécution du projet est le Ministère des Transports, des Travaux Publics et de l’Équipement (MTTPE) à travers l’Office des Routes (OdR). Ce dernier a acquis une expérience conséquente dans la gestion des projets financés par la Banque et a donné des résultats satisfaisants. Cependant, pour des besoins de suivi quotidien des activités du projet, l’équipe de gestion de projet (EGP) au sein de la Cellule d’Exécution des Projets (CEP) s’appuiera sur les mécanismes institutionnels mis en place dans le cadre des projets en cours d’exécution, financés par la Banque.

4.1.2. La CEP est placée sous l’autorité du Directeur général (DG) de l’OdR et sous la supervision technique du Directeur des Travaux routiers. L’EGP aura comme tâches, la gestion technique, administrative, comptable et financière du projet. Elle est dirigée par un Chef de projet et comprendra un ingénieur civil, un expert en passation des marchés, un expert environnementaliste, et un comptable. Ces deux derniers sont déjà en place. La preuve de la nomination du Chef de projet et de l’Expert en passation des marchés est une condition préalable au premier décaissement (Condition B ii). Aux fins d’une évaluation annuelle des performances, un contrat de performances sera signé entre le Chef du projet et le DG de l’OdR. Le coût de fonctionnement de cette équipe est inclus dans la contrepartie nationale.

4.1.3. Par ailleurs, le projet prévoit (i) l’affectation de deux ingénieurs homologues intégrés dans les équipes de la mission de contrôle, dans le cadre du transfert des connaissances aux agents de l’Administration; (ii) la mise en place d’un dispositif d’archivage électronique ; et (iii) la formation/recyclage des cadres de l’OdR et de le personnel de la CEP en matière de passation des marchés et de gestion financière.
Passation des marchés


4.1.5. La revue des Procédures nationales de passation de marchés (PNPM) du Burundi, par la Banque, a conclu que le cadre législatif et règlementaire du pays est globalement conforme aux standards internationaux et aux Règles d’acquisitions de la Banque à l’exception de quelques divergences mineures. En conséquence, les acquisitions par Appel d’offres national (AON) se feront conformément à la législation nationale sur les marchés publics (Loi N° 1/01 du 04 février 2008 portant Code des marchés publics du Burundi ainsi que les autres textes réglementaires), en utilisant les DTAO nationaux, ainsi qu’aux dispositions énoncées dans le Protocole de Don. La CEP sera chargée de l’acquisition des biens, des travaux, des services de consultants et autres tel que décrit à l’Annexe A2 du Rapport d’évaluation du projet. L’examen des ressources, capacités, expertise et expérience de la CEP a révélé que cette dernière a besoin d’être renforcée en matière de passation des marchés. En termes de mesures d’atténuation des risques fiduciaires, il a notamment été proposé de recruter un spécialiste en passation de marchés expérimenté pour renforcer les capacités de la CEP en matière d’acquisitions. Un plan de passation des marchés sera élaboré par la CEP avant la phase de négociations et sera régulièrement actualisé pendant la phase d’exécution du projet. Le détail des dispositions relatives à la passation des marchés se trouve à l’annexe B.2.

Dispositions relatives au mode de décaissement et gestion financière

4.1.6. La méthode de décaissement direct sera retenue pour toutes les composantes financées sur les ressources du FAD. Les composantes financées sur la contrepartie nationale seront payées à partir du compte spécial ouvert à cet effet.

4.1.7. Les systèmes de gestion financière existant au niveau de la Cellule d’exécution du projet ne sont pas satisfaisants dans l’ensemble et le risque fiduciaire global est substantiel en raison de l’absence de : (i) un plan budgétaire couplé à un calendrier d’activité, (ii) un manuel de procédures, administratives, financières et comptables, (iii) un Responsable administratif et financier, (iv) une répartition adéquate des tâches financières, (v) des armoires en nombre suffisant pour le rangement des pièces justificatives, (vi) un registre des immobilisations et un tableau de suivi des missions, (vii) un plan de trésorerie, (viii) un module au niveau du logiciel TOMPRO permettant d’avoir un tableau des ressources et emplois avec cumul de l’exercice précédent et, (ix) rapport semestriel d’activités intégrant les états financiers intérimaires.

4.1.8. En conséquence, la Cellule d’exécution devra pour ce projet: (i) établir un plan budgétaire couplé avec le calendrier prévisionnel d’activité, (ii) recruter un consultant chargé d’élaborer le manuel des procédures administratives, financières et comptables et le soumettre à la Banque (BAD) pour validation, (iii) désigner un responsable administratif et financier (Conditions C. ii) et effectuer la répartition adéquate des tâches financières, (iv) acquérir des armoires pour les rangements des pièces justificatives,(v) établir un registre des immobilisations côté et paraphé et contenant, le numéro, la désignation, le montant et la localisation ainsi qu’un tableau de suivi des missions,(vi) faire établir par le responsable administratif et financier un plan comptable général, analytique et budgétaire spécifique au projet, (vii) paramétrer le logiciel TOMPRO afin de pouvoir obtenir un tableau des ressources
et emplois avec les cumuls de l’exercice et de l’exercice précédent, (viii) établir un plan de trésorerie et, (ix) intégrer les états financiers intérimaires aux rapports semestriels d’activité. (Le détail de l’évaluation des systèmes de gestion financière se trouve en annexe B.3).

4.2. Audits

4.2.1. Conformément aux règles et procédures de la Banque, les états financiers et comptes du projet seront vérifiés et validés périodiquement par un cabinet d’audit externe indépendant et les rapports y afférents seront transmis à 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.

4.2.2. Le projet compte recruter un auditeur en sécurité routière pour s’assurer d’une bonne définition des actions de sécurité routière à retenir et de leur mise en œuvre effective qui seront proposées dans le cahier des charges des travaux routiers. Un auditeur technique sera également recruté afin de s’assurer du respect des normes, standards et qualité des travaux.

4.3. Mécanismes de suivi-évaluation du projet


4.3.2. En outre, il est prévu, dans le cadre du projet, la mise en place d’un dispositif de suivi-évaluation afin de : (i) constituer et gérer les informations sur le niveau d’exécution des différentes composantes du projet ; (ii) établir la situation de référence pour les besoins du suivi d’impact de la route ; (iii) réaliser à la fin du projet une évaluation d’impact du projet en utilisant la même méthodologie ayant servi à l’établissement de la situation de référence. L’ISTEEBU est l’organe qui a été déjà évalué dans les projets précédents et retenu pour le suivi-évaluation du projet multinational Burundi/Rwanda, phase III : RN 3 Mugina – Mabanda- Nyanza-Lac. Il sera retenu pour réaliser les prestations relatives au suivi-évaluation du présent projet. La Banque prévoit d’effectuer au moins deux missions de supervision sur le terrain par an, ce nombre pouvant être revu à la hausse en cas de besoin.

4.4. Gouvernance

4.4.1. Au cours de ces dernières années, le Gouvernement a entrepris des initiatives qui ont débouché sur la mise en place de la stratégie nationale de bonne Gouvernance et de lutte contre la corruption en mai 2011. Les actions entreprises ont également permis des avancées remarquables en matière de cadre légal et réglementaire, de développement d’outils de gestion et de mise en place d’institutions de contrôle. Au niveau du secteur de la construction (CoST), la Banque appuie le pays à mettre en place les jalons nécessaires en vue de son adhésion à l’initiative de transparence pilotée par la Banque Mondiale et le Département du développement international (Di). Cette initiative, qui associe les acteurs des secteurs privé et public ainsi que la société civile, préconise la publication d’informations relatives aux différentes étapes du cycle d’un projet, telles que le contenu du projet, son coût, les agences et entreprises y prenant part, les acquisitions des contrats et toute variation par rapport aux
dispositions convenues initialement. Une telle transparence serait propice à une meilleure efficacité et à une plus grande confiance des investisseurs nationaux et étrangers.

4.4.2. Cependant, des faiblesses et des insuffisances persistent au sein de la CEP et sont de nature à freiner notamment l’efficacité, la transparence et l’efficience du système de passation de marchés. L’évaluation des processus de passation des marchés dans les projets financés par la Banque conclut à la persistance de plusieurs faiblesses liées notamment à : (i) la faible maîtrise des règles et procédures de la Banque ; (ii) le retard dans le processus de passation des marchés dû aux longs délais de préparation/traitement des dossiers, et (iii) l’absence de Spécialiste en acquisition qualifié. Le risque pour le projet concerne donc le processus de passation des marchés et la gestion financière. Afin de réduire les délais de passation des marchés et accélérer les décaissements, une attention particulière sera accordée: (i) au renforcement des capacités de la cellule de gestion du projet au travers de la formation sur les règles et procédures d’acquisition et de décaissements de la Banque; (ii) au renforcement du contrôle interne, (iii) à la fréquence des missions de supervision; et (iv) à la réalisation d’audits financiers annuels.

4.5. **Durabilité**

4.5.1. La durabilité de la section de la route à réhabiliter dans le cadre du présent projet dépendra des principaux facteurs tels que la qualité des travaux exécutés, le niveau d’exploitation de la route et la qualité de l’entretien.

4.5.2 Afin de veiller au respect des normes de qualité pendant la phase de construction, la supervision et le suivi des travaux seront assurés par des bureaux d’ingénieurs-conseils choisis parmi les plus qualifiés, familiers avec des projets similaires. Par ailleurs, les solutions techniques retenues ont pris en compte le volume et la composition du trafic actuel et futur, ainsi que les caractéristiques géotechniques des matériaux à utiliser. Enfin, la supervision du projet par la Banque ainsi que les missions d’audit technic permettront de contribuer à un meilleur suivi technique de l’exécution des travaux. Conformément à la stratégie d’entretien de l’OdR, la route Makeboko-Butaganzwa fait partie du réseau prioritaire et son entretien est incorporé dans le programme annuel d’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 annuel d’entretien ainsi que le rapport annuel d’exécution est une condition du Don (Autres Conditions C. i).

4.5.3. S’agissant du contrôle de la charge à l’essieu, les textes régissant les conditions de conformité des camions, les poids et charges autorisés, ainsi que les amendes prévues en cas de contravention ne sont pas encore totalement appliqués du fait du retard dans l’acquisition et l’installation des pèses essieux, du manque d’harmonisation entre les réglementations nationales et régionales. Dans le cadre du projet de la RN5 en cours d’exécution, la Banque apporte un appui pour l’acquisition de pèses essieux fixes et mobiles. Au niveau de la sous-région, des discussions sont en cours pour une meilleure harmonisation de la réglementation en la matière. La preuve de l’instauration effective du contrôle de la charge à l’essieu avec l’application des pénalités liées à la surcharge à l’essieu et du délestage des camions en infraction, au plus tard le 30 juin 2014 est une des autres conditions du Don (Autres Conditions C.iii).

4.5.4. En ce qui concerne l’entretien du réseau routier national, le financement des opérations est assuré par le Fonds Routier National (FRN), la mise en œuvre du programme annuel d’entretien revenant à l’OdR. Le FRN est un fonds de deuxième génération dont les ressources proviennent principalement de la redevance sur les produits pétroliers. Depuis sa création, le FRN n’a pratiquement jamais connu de difficultés pour mobiliser ses ressources,
celles-ci étant d’ailleurs en constante augmentation au fil des ans. Toutefois, les ressources du FRN, qui sont passées de 2,1 milliards de BIF en 2004 à 15 milliards de BIF en 2012 ne permettent que de couvrir les besoins d’entretien courant des Routes Nationales Revêtues (RNR) d’une longueur d’environ 1 590 km. Des efforts sont encore nécessaires pour satisfaire les besoins d’entretien périodique de tout le réseau national classé d’un linéaire total de 5 211 km. A cet effet, le Gouvernement s’est engagé à poursuivre l’augmentation de la redevance et surtout diversifier les sources de recettes du FRN avec l’instauration des péages-pesages routiers sur certains axes routiers principaux.

4.6. Gestion des risques

4.6.1. Le projet a intégré dans sa conception des mesures et choix techniques qui visent à faire face aux menaces liées aux changements climatiques. Ces dispositions ont été indiquées au chapitre 3.2.6. Les autres risques sur lesquels le projet n’a pas, ou a peu, de prise sont résumés ci-après.


4.6.3. Risques liés à l’insuffisance des ressources consacrées à l’entretien routier. Pour atténuer ce risque, le Gouvernement s’est engagé à poursuivre les efforts déployés qui ont permis de passer de 2,1 milliards en 2004 à 15 milliards de francs burundais en 2012, notamment en continuant la diversification des sources des recettes du FRN et l’instauration de péages routiers sur certains axes principaux.

4.6.4. Risques liés aux faiblesses institutionnelles et techniques de l’OdR. Pour atténuer ces risques, la Banque et d’autres partenaires au développement, ont mis à la disposition de l’OdR, dans le cadre de projets antérieurs, du matériel informatique et une Assistance Technique. En effet, il est préparé dans le cadre de ce projet, la mise en place du dispositif d’archivage électronique à l’Office des Routes, et un appui à l’École des Travaux Publics de Gitega en vue de l’amélioration des compétences et de l’employabilité des jeunes élèves.

4.6.5. Risques liés aux retards des paiements de la contrepartie. Ce risque est atténué du fait que fort de l’expérience acquise lors de l’exécution des opérations précédentes, le Gouvernement prend des dispositions pour inscrire dans la Loi des finances le budget au titre de contrepartie. Ces fonds de contrepartie sont transférés sur un compte spécial qui sera ouvert à cet effet auprès d’une banque acceptable par le Fonds. L’ouverture de ce compte est une condition préalable au premier décaissement.

4.7. Acquisition des connaissances

4.7.1. L’établissement de la situation de référence avant le début des activités du projet permettra de disposer d’une base de comparaison afin d’apprécier, de manière réaliste, le niveau d’atteinte des effets et impacts de ce projet. Les connaissances générées par la mise en œuvre du projet porteront sur les bonnes pratiques en matière de conduite de projet routier et de suivi-évaluation. Ces bonnes pratiques seront diffusées par l’ISTEEBU auprès des parties prenantes au projet par le biais de réunions périodiques et de notes de synthèse.

4.7.2. Les principales connaissances et leçons tirées seront gérées à partir d’une base de données au niveau de l’OdR. Cette base de données facilitera effectivement la gestion de toutes les connaissances accumulées sur les activités, les réalisations, les principaux résultats et les leçons tirées de ce projet. Des résumés pourront être publiés sur le site Web de la Banque.
5. INSTRUMENTS JURIDIQUES ET AUTORITÉ

5.1. Instrument juridique
L’instrument juridique du projet est un Accord de Don.

5.2. Conditions associées à l’intervention de la Banque

A. Conditions préalables à l’entrée en vigueur du don
L’entrée en vigueur du don FAD sera subordonnée à la signature par le Gouvernement du Burundi et la Banque du Protocole d’Accord y relatif.

B. Conditions préalables au premier décaissement du don
Outre l’entrée en vigueur de l’accord de don, le premier décaissement des ressources 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 de l’ouverture d’un compte spécial au nom du projet auprès de la Banque de la République du Burundi, destinés à recevoir les fonds de contrepartie (paragraphe 2.7.1, Tableau 2.7);
(ii) Fournir au Fonds, la preuve de la nomination du Chef de Projet et de l’Expert en passation de marché dont les CV auront été acceptés par le Fonds. (paragraphe 4.1.2).

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 annuel d’entretien routier courant et périodique approuvé par le Conseil d’Administration de l’OdR, et (b) à la fin de chaque exercice, le rapport d’exécution du programme et du budget annuel; (paragraphe 4.5.2)
(ii) Désigner, au plus tard le 30 juin 2014, un responsable administratif et financier et effectuer la répartition adéquate des tâches financières : (paragraphe 4.1.7)
(iii) Fournir au Fonds, au plus tard le 30 juin 2014, la preuve de l’instauration effective du contrôle de la charge à l’essieu avec l’application des pénalités liées à la surcharge à l’essieu et du délestage des camions en infraction. (paragraphe 4.5.3)

5.3. Engagements
Le Donataire s’engage à :

(i) Exécuter le Projet, le Plan de Gestion Environnementale et Sociale (PGES) et les faire exécuter par ses contractants conformément au droit national, aux recommandations, prescriptions et procédures contenues dans le PGES ainsi qu’aux règles et procédures du Fonds en la matière;

(ii) Ne pas démarrer des travaux sur une zone concernée sans que les personnes affectées sur cette zone aient été complètement indemnisées ;
(iii) Fournir au Fonds des rapports trimestriels relatifs à la mise en œuvre du PGES ; et

(iv) Fournir au Fonds la preuve du fonctionnement effectif de la Banque de Données Routières (BDR); (paragraphe 4.5.2)

5.4. **Conformité aux politiques de la Banque**
Le projet est conforme à toutes les politiques applicables de la Banque.

**CONCLUSION ET RECOMMANDATION**

6.1. **Conclusion**
La route Makebuko-Butaganzwa – Ruyigi, qui fait partie du réseau primaire prioritaire du Burundi, relie Gitega (deuxième ville du pays) et Cankuzo à l’Est du pays (Frontière Burundi/Tanzanie) et constitue un maillot important pour le développement des échanges commerciaux entre les régions de l’Est du pays, d’une part, et celles du Centre et du Nord, d’autre part. Sa réhabilitation, contribuera au désenclavement des régions de l’est du pays frontières avec la Tanzanie. Le projet est économiquement viable et dégage un taux de rentabilité économique moyen pour l’ensemble du projet de 24,4%.

6.2. **Recommandations**
Au regard de ce qui précède, il est recommandé d’accorder à la République du Burundi un don sur les ressources du FAD d’un montant de 8,94 millions d’UC pour la réalisation du projet, selon les conditions énoncées dans le présent rapport.
## Appendice I : Indicateurs socio-économiques comparatifs

<table>
<thead>
<tr>
<th>Indicateurs de Base</th>
<th>Année</th>
<th>Burundi</th>
<th>Afrique</th>
<th>Pays en Développement</th>
<th>Pays Développés</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Superficie (1'000 Km²)</td>
<td>2011</td>
<td>28</td>
<td>30 323</td>
<td>98 458</td>
<td>35 811</td>
</tr>
<tr>
<td>Population totale (millions)</td>
<td>2012</td>
<td>8,7</td>
<td>1 071,0</td>
<td>5 807,6</td>
<td>1 244,6</td>
</tr>
<tr>
<td>Population urbaine (% de Total)</td>
<td>2012</td>
<td>11,7</td>
<td>40,8</td>
<td>46,0</td>
<td>75,7</td>
</tr>
<tr>
<td>Densité de la population (au Km²)</td>
<td>2012</td>
<td>308,1</td>
<td>34,5</td>
<td>70,0</td>
<td>23,4</td>
</tr>
<tr>
<td>Revenu national brut (RNB) par Habitant ($ EU)</td>
<td>2011</td>
<td>250</td>
<td>1 609</td>
<td>3 304</td>
<td>38 657</td>
</tr>
<tr>
<td>Emissions du CO2 par habitant (tonnes métriques)</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Forêts (en % pourcentage de la superficie totale)</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Taux annuel de déforestation (%)</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Terres arables (en % de la superficie totale)</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Indicateurs d'Environnement</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Dépenses d'éducation en % du PIB</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Alphabétisme des adultes (en %)</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Personnel enseignant féminin au primaire (% du total)</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Taux brut de scolarisation au (% de la population)</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Taux de mortalité maternelle (pour 100000)</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Taux de mortalité des moins de 5 ans (pour 1000)</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Taux de mortalité infantile (pour 1000)</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Espérance de vie à la naissance (ensemble) (ans)</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Espérance de vie au mariage (ensemble) (ans)</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Elsaassissement total (en % du PIB)</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Nombre de médecins (pour 100000 habitants)</td>
<td>2004-2010</td>
<td>3,0</td>
<td>49,2</td>
<td>112,2</td>
<td>276,2</td>
</tr>
<tr>
<td>Nombre d'infirmières (pour 100000 habitants)</td>
<td>2004-2009</td>
<td>19,0</td>
<td>134,7</td>
<td>187,6</td>
<td>730,7</td>
</tr>
<tr>
<td>Naissances assistées par un personnel de santé qualifié (%)</td>
<td>2010</td>
<td>60,3</td>
<td>53,7</td>
<td>65,4</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Accès à l'eau salubre (% de la population)</td>
<td>2010</td>
<td>72,0</td>
<td>67,3</td>
<td>86,4</td>
<td>99,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Accès aux services de santé (% de la population)</td>
<td>2000</td>
<td>80,0</td>
<td>65,2</td>
<td>80,0</td>
<td>100,0</td>
</tr>
<tr>
<td>Accès aux services sanitaires (% de la population)</td>
<td>2010</td>
<td>46,0</td>
<td>39,8</td>
<td>56,2</td>
<td>99,9</td>
</tr>
<tr>
<td>Pourcent. d'adultes de 15-49 ans vivant avec le VIH/SIDA</td>
<td>2011</td>
<td>1,3</td>
<td>4,6</td>
<td>0,9</td>
<td>0,4</td>
</tr>
<tr>
<td>Incidence de la tuberculose (pour 100000)</td>
<td>2011</td>
<td>139,0</td>
<td>234,6</td>
<td>146,0</td>
<td>14,0</td>
</tr>
<tr>
<td>Femmes vaccinées contre la tuberculose (%)</td>
<td>2011</td>
<td>90,0</td>
<td>81,6</td>
<td>83,9</td>
<td>95,4</td>
</tr>
<tr>
<td>Femmes vaccinées contre la rougeole (%)</td>
<td>2011</td>
<td>92,0</td>
<td>76,5</td>
<td>83,7</td>
<td>93,0</td>
</tr>
<tr>
<td>Insuffisance pondérale des moins de 5 ans (%)</td>
<td>2005-2011</td>
<td>35,2</td>
<td>19,8</td>
<td>17,4</td>
<td>1,7</td>
</tr>
<tr>
<td>Apport journalier en calorie par habitant</td>
<td>2009</td>
<td>1 604</td>
<td>2 481</td>
<td>2 675</td>
<td>3 285</td>
</tr>
<tr>
<td>Dépenses publiques de santé (en % du PIB)</td>
<td>2010</td>
<td>11,6</td>
<td>5,9</td>
<td>2,9</td>
<td>8,2</td>
</tr>
<tr>
<td>Indicateurs d'Education</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Indicateurs de Base</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Superficie (1'000 Km²)</td>
<td>2011</td>
<td>28</td>
<td>30 323</td>
<td>98 458</td>
<td>35 811</td>
</tr>
<tr>
<td>Population totale (millions)</td>
<td>2012</td>
<td>8,7</td>
<td>1 071,0</td>
<td>5 807,6</td>
<td>1 244,6</td>
</tr>
<tr>
<td>Population urbaine (% de Total)</td>
<td>2012</td>
<td>11,7</td>
<td>40,8</td>
<td>46,0</td>
<td>75,7</td>
</tr>
<tr>
<td>Densité de la population (au Km²)</td>
<td>2012</td>
<td>308,1</td>
<td>34,5</td>
<td>70,0</td>
<td>23,4</td>
</tr>
<tr>
<td>Revenu national brut (RNB) par Habitant ($ EU)</td>
<td>2011</td>
<td>250</td>
<td>1 609</td>
<td>3 304</td>
<td>38 657</td>
</tr>
<tr>
<td>Emissions du CO2 par habitant (tonnes métriques)</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Forêts (en % pourcentage de la superficie totale)</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Taux annuel de déforestation (%)</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Terres arables (en % de la superficie totale)</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Indicateurs d'Environnement</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Dépenses d'éducation en % du PIB</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Alphabétisme des adultes (en %)</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Personnel enseignant féminin au primaire (% du total)</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Taux brut de scolarisation au (% de la population)</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Taux de mortalité maternelle (pour 100000)</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Taux de mortalité des moins de 5 ans (pour 1000)</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Taux de mortalité infantile (pour 1000)</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Espérance de vie à la naissance (ensemble) (ans)</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Espérance de vie au mariage (ensemble) (ans)</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Elsaassissement total (en % du PIB)</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Nombre de médecins (pour 100000 habitants)</td>
<td>2004-2010</td>
<td>3,0</td>
<td>49,2</td>
<td>112,2</td>
<td>276,2</td>
</tr>
<tr>
<td>Nombre d'infirmières (pour 100000 habitants)</td>
<td>2004-2009</td>
<td>19,0</td>
<td>134,7</td>
<td>187,6</td>
<td>730,7</td>
</tr>
<tr>
<td>Naissances assistées par un personnel de santé qualifié (%)</td>
<td>2010</td>
<td>60,3</td>
<td>53,7</td>
<td>65,4</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Accès à l'eau salubre (% de la population)</td>
<td>2010</td>
<td>72,0</td>
<td>67,3</td>
<td>86,4</td>
<td>99,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Accès aux services de santé (% de la population)</td>
<td>2000</td>
<td>80,0</td>
<td>65,2</td>
<td>80,0</td>
<td>100,0</td>
</tr>
<tr>
<td>Accès aux services sanitaires (% de la population)</td>
<td>2010</td>
<td>46,0</td>
<td>39,8</td>
<td>56,2</td>
<td>99,9</td>
</tr>
<tr>
<td>Pourcent. d'adultes de 15-49 ans vivant avec le VIH/SIDA</td>
<td>2011</td>
<td>1,3</td>
<td>4,6</td>
<td>0,9</td>
<td>0,4</td>
</tr>
<tr>
<td>Incidence de la tuberculose (pour 100000)</td>
<td>2011</td>
<td>139,0</td>
<td>234,6</td>
<td>146,0</td>
<td>14,0</td>
</tr>
<tr>
<td>Femmes vaccinées contre la tuberculose (%)</td>
<td>2011</td>
<td>90,0</td>
<td>81,6</td>
<td>83,9</td>
<td>95,4</td>
</tr>
<tr>
<td>Femmes vaccinées contre la rougeole (%)</td>
<td>2011</td>
<td>92,0</td>
<td>76,5</td>
<td>83,7</td>
<td>93,0</td>
</tr>
<tr>
<td>Insuffisance pondérale des moins de 5 ans (%)</td>
<td>2005-2011</td>
<td>35,2</td>
<td>19,8</td>
<td>17,4</td>
<td>1,7</td>
</tr>
<tr>
<td>Apport journalier en calorie par habitant</td>
<td>2009</td>
<td>1 604</td>
<td>2 481</td>
<td>2 675</td>
<td>3 285</td>
</tr>
<tr>
<td>Dépenses publiques de santé (en % du PIB)</td>
<td>2010</td>
<td>11,6</td>
<td>5,9</td>
<td>2,9</td>
<td>8,2</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Source: Base des données du Département des Statistiques de la BAD ; Dernière mise à jour : Mai 2013
### Appendice II : Portefeuille de la BAD dans le pays au 31/10/2013 (Montant en UC)

<table>
<thead>
<tr>
<th>Secteur</th>
<th>Nom du projet</th>
<th>Approbation</th>
<th>Mont millions d’UC</th>
<th>Taux décais</th>
<th>Date de clôture</th>
<th>Age projet</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td><strong>Projets Nationaux</strong></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Agriculture</td>
<td>Programme d’Aménagement Lac Tanganyika</td>
<td>17-nov-04</td>
<td>4,96</td>
<td>58,8</td>
<td>31-déc-13</td>
<td>8,9</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Projet d’Aménagement des Bassins Versants et d’Amélioration de la Resilience Climatique(PABVARC)- FSF grant</td>
<td>22-avr-13</td>
<td>6,23</td>
<td>12,9</td>
<td>30-juin-18</td>
<td>0,4</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Projet d’Aménagement des Bassins Versants et d’Amélioration de la Resilience Climatique(PABVARC)- GEF Grant</td>
<td>22-Avr 13</td>
<td>2,00</td>
<td>2,6</td>
<td>30-Jun 16</td>
<td>0,4</td>
</tr>
<tr>
<td>S/Total Agric.</td>
<td></td>
<td></td>
<td>28,2</td>
<td>23,0</td>
<td></td>
<td>3,3</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Projet de Création d’Emplois</td>
<td>24-jun-09</td>
<td>10,00</td>
<td>81,3</td>
<td>31-déc-13</td>
<td>4,3</td>
</tr>
<tr>
<td>S/Total Social.</td>
<td></td>
<td></td>
<td>10,0</td>
<td>81,3</td>
<td></td>
<td>4,3</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Aide d’Urgence pour atténuer l’effet de l’incendie du marché de Bujumbura</td>
<td>10-jul-13</td>
<td>0,33</td>
<td>100</td>
<td>31-déc-13</td>
<td>0,2</td>
</tr>
<tr>
<td>S/Total Urbain</td>
<td></td>
<td></td>
<td>0,33</td>
<td>100</td>
<td></td>
<td>0,2</td>
</tr>
<tr>
<td>Transport</td>
<td>Projet Gitega- Nyangungu-Ngozi Phase 1</td>
<td>29-sep-10</td>
<td>24,10</td>
<td>82,1</td>
<td>31-déc-13</td>
<td>3,0</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Projet Gitega-Ngozi Phase 2 (FSF Grant)</td>
<td>29-juin-11</td>
<td>32,00</td>
<td>17,2</td>
<td>31-déc-15</td>
<td>2,2</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Projet Gitega-Ngozi Phase 2 (ADF Grant)</td>
<td>29-juin-11</td>
<td>10,00</td>
<td>4,4</td>
<td>31-déc-15</td>
<td>2,2</td>
</tr>
<tr>
<td>S/Total Transport</td>
<td></td>
<td></td>
<td>66,14</td>
<td>34,5</td>
<td></td>
<td>3,0</td>
</tr>
<tr>
<td>Eau et Assain.</td>
<td>Projet de Réhabilitation et d’Extension des Infrastructures Hydrauliques en Milieu Rural</td>
<td>14-déc-05</td>
<td>12,0</td>
<td>93,9</td>
<td>30-jun-13</td>
<td>7,8</td>
</tr>
<tr>
<td>S/Total Eau et Assainissement</td>
<td></td>
<td></td>
<td>12,0</td>
<td>93,9</td>
<td></td>
<td>5,3</td>
</tr>
<tr>
<td>Gouvernance</td>
<td>Programme d’Appui aux Réformes économiques V (PARE V)</td>
<td>11-jul-12</td>
<td>12,00</td>
<td>58,3</td>
<td>31-déc-13</td>
<td>1,2</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Renforcement des Capacités Institutionnelles Emploi et Entrepreneuriat</td>
<td>12-nov-12</td>
<td>1,35</td>
<td>33,9</td>
<td>30-jun-14</td>
<td>0,8</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Renforcement des Capacités en Stat S&amp;E Pauvrety</td>
<td>12-nov-12</td>
<td>1,92</td>
<td>34,6</td>
<td>31-déc-13</td>
<td>0,8</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Renforcement des Capacités de Collectes des Données MO&amp;PS</td>
<td>9-nov-12</td>
<td>0,40</td>
<td>61,2</td>
<td>31-déc-13</td>
<td>0,8</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Projet de Renforcement des Capacités dans le domaine de la Gestion des Finances Publiques (PRCGF)</td>
<td>9-nov-12</td>
<td>1,24</td>
<td>22,1</td>
<td>31-mar-15</td>
<td>0,8</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Projet d’Appui au Développement du Secteur Prive (PADSP)</td>
<td>9-nov-12</td>
<td>0,88</td>
<td>4,1</td>
<td>30-jun-14</td>
<td>0,8</td>
</tr>
<tr>
<td>S/Total Gouvernance</td>
<td></td>
<td></td>
<td>17,8</td>
<td>48,9</td>
<td></td>
<td>1,2</td>
</tr>
<tr>
<td>S/Total projet Nationaux</td>
<td></td>
<td></td>
<td>119,41</td>
<td>44,6</td>
<td></td>
<td>2,5</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Projets Multinationaux</strong></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Agriculture</td>
<td>Projet Developpement Rural du Bugesera</td>
<td>25-sept-09</td>
<td>15,02</td>
<td>19,8</td>
<td>31-déc-15</td>
<td>4,0</td>
</tr>
<tr>
<td>S/Total Agric.</td>
<td></td>
<td></td>
<td>15,02</td>
<td>19,8</td>
<td></td>
<td>4,0</td>
</tr>
<tr>
<td>Energie</td>
<td>NELSAP Interconnection Project</td>
<td>27-aou-08</td>
<td>15,15</td>
<td>5,3</td>
<td>31-déc-14</td>
<td>5,0</td>
</tr>
<tr>
<td>S/Total Energie</td>
<td></td>
<td></td>
<td>15,15</td>
<td>5,3</td>
<td></td>
<td>5,0</td>
</tr>
<tr>
<td>Transport</td>
<td>Projet Routes (Mugina-Mabanda-Nyanza Lac et Rubavu-Gisiza)</td>
<td>27-jun-12</td>
<td>27,50</td>
<td>0,0</td>
<td>31-déc-17</td>
<td>1,4</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Route Nyamitanga-Ruhwa-Ntendezi-Mwityazo</td>
<td>16-déc-08</td>
<td>49,38</td>
<td>82,1</td>
<td>31-déc-13</td>
<td>4,9</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Phase 2 Chemin Fer Isaka-Kiga/Keza-Musongati</td>
<td>17-nov-09</td>
<td>1,67</td>
<td>42,2</td>
<td>31-déc-13</td>
<td>4,0</td>
</tr>
<tr>
<td>S/ Total Transport</td>
<td></td>
<td></td>
<td>78,55</td>
<td>41,14</td>
<td></td>
<td>3,4</td>
</tr>
<tr>
<td>S/Total projets Multinationaux</td>
<td></td>
<td></td>
<td>108,72</td>
<td>29,9</td>
<td></td>
<td>3,9</td>
</tr>
<tr>
<td>Total (Projets Nationaux et Multinationaux)</td>
<td></td>
<td></td>
<td>240,26</td>
<td>42,8</td>
<td></td>
<td>3,0</td>
</tr>
</tbody>
</table>
## Appendice III : Principaux projets financés par la Banque et d’autres partenaires au développement au Burundi

<table>
<thead>
<tr>
<th>BAILLEURS</th>
<th>PROJETS</th>
<th>MONTANT (Moi)</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>1. FED</td>
<td>(i) Aménagement et bitumage de la Route Gitega-Karuzi-Muyinga</td>
<td>40,00 EUR</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>(ii) Aménagement et bitumage de la route Ruyigi-Cankuzo</td>
<td>29,00 EUR</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>(iii) Aménagement et bitumage de la route Cankuzo-Muyinga</td>
<td>34,56 EUR</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>(iv) Réhabilitation de la RN 4 : Bujumbura-Gatumba</td>
<td>31,00 EUR</td>
</tr>
<tr>
<td>2. Fonds OPEP</td>
<td>(i) l’Aménagement et Bitumage de la Route Gasenyi-Kirundo</td>
<td>12,00 USD</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>(ii) l’Aménagement et Bitumage de la Route Bubanza-Ntamba-Ndora</td>
<td>28,00 USD</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>(iii) Réhabilitation de la route Bujumbura-Nyamitanga</td>
<td>8,00 USD</td>
</tr>
<tr>
<td>3. Fonds saoudiens</td>
<td>(i) Réhabilitation de la route Bujumbura-Nyamitanga</td>
<td>10,00 USD</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>(ii) Complément au financement de l’Aménagement et Bitumage de la route Bubanza-Ntamba-Ndora</td>
<td>20,00 USD</td>
</tr>
<tr>
<td>4. Fonds Koweitiens</td>
<td>Réhabilitation de la route Bujumbura-Nyamitanga</td>
<td>10,00 USD</td>
</tr>
<tr>
<td>5. BADEA</td>
<td>(i) Aménagement et Bitumage de la Route Bubanza-Nyamitanga(ii) Réhabilitation de la route Bujumbura-Nyamitanga</td>
<td>18,00 USD</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>(ii)</td>
<td>10,00 USD</td>
</tr>
<tr>
<td>6. IDA</td>
<td>Projet de Développement du Secteur Routier</td>
<td>70,00 USD</td>
</tr>
<tr>
<td>7. JICA</td>
<td>Projet de réhabilitation des routes et des infrastructures pour la ville de Bujumbura (Yaranda, avenue du large et de la plage)</td>
<td>24,00 USD</td>
</tr>
<tr>
<td>7. FAD</td>
<td>(i) Projet multinational de Route Kicukiro–Kirundo (Section Gasenyi-Kirundo)</td>
<td>14,9 UC</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>(ii) Projet multinational de Route Nyamitanga-Ruhwa-Ntendezi-Mwityazoz (section Nyamitanga-Ruhwa)</td>
<td>49,38 UC</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>(iii) Projet d’aménagement et de bitumage de la route Gitega-Nyangungu Ngozi phase I &amp;II</td>
<td>24,1 UC</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>(iv) Multinational_Amenagement et bitumage des routes Mugina-Mabanda et Rubavu-Gisiza (Burundi/Rwanda)</td>
<td>42,0 UC</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>(v) Phase II – Etude du chemin de fer Dar Es Salam-Isaka-Kigali/Keza-Musongati (multinational)</td>
<td>27,50 UC</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>(vi)</td>
<td>1,67 UC</td>
</tr>
</tbody>
</table>
APPENDICE IV: CARTE DE LA ZONE DU PROJET