DOSSIER TECHNIQUE ET FINANCIER

PROGRAMME DE PAVAGE
(DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE ET SOCIAL DE TROIS LOCALITES PAR LA MISE EN ŒUVRE D'UN PROGRAMME DE PAVAGE A HAUTE INTENSITE DE MAIN D'ŒUVRE)

BURUNDI

CODE DGCD : NN 3006062
CODE NAVISION : BDI 08 049 11

La coopération belge au développement .be

TABLE DES MATIERES

TABLE DES MATIÈRES **2**
ABRÉVIATIONS **4**
RESUMÉ **5**
FICHE ANALYTIQUE DE L'INTERVENTION **7**
1. ANALYSE DE LA SITUATION **8**
1.1 Burundi 8
1.2 Bujumbura 11
1.3 Kirundo 14
1.4 Ngozi 14
2. ORIENTATIONS STRATÉGIQUES **16**
2.1 Stratégie belge en matière de développement urbain 16
2.2 Leçons apprises du projet pavage en cours 16
2.3 Stratégie 1 : Pavage et création d'emplois 18
2.4 Stratégie 2 : Une approche Himo consolidée 20
2.5 Synthèse et méthode 22
3. PLANIFICATION OPÉRATIONNELLE **24**
3.1 Objectif général 24
3.2 Objectif spécifique 24
3.3 Résultats attendus et activités a mettre en œuvre 24
3.4 Indicateurs et sources de vérification 30
3.5 Acteurs intervenant dans la mise en œuvre 30
4. RESSOURCES **31**
4.1 Ressources financières 31
4.2 Ressources humaines 31
4.3 Ressources matérielles 32
5. MODALITÉS D'EXÉCUTION **33**
5.1 Cadre légal et responsabilités administratives 33
5.2 Structures d'exécution et de suivi du projet 33
5.3 Gestion financière 36
5.4 Mécanisme d'approbation des adaptations du DTF 39
5.5 Rapportage, suivi et évaluation 39
5.6 Clôture de la prestation 41
6. THEMES TRANSVERSAUX **43**
6.1 Environnement 43
6.2 Genre 43
6.3 Développement économique local et économie sociale 44

6.4 Droits de l'enfant 44
6.5 HIV / SIDA 44
7. ANNEXES 45
7.1 Cadre logique 45
7.2 Budget 49
7.3 Calendrier 51
7.4 TdR personnel long terme 52

ABREVIATIONS

ABUTIP	Agence Burundaise pour la réalisation de Travaux Intérêt Public
AfDB/BAD	Banque Africaine de Développement
BM	Banque Mondiale
CET	Centre d'Enfouissement Technique
CSLP	Cadre Stratégique de Lutte contre la Pauvreté
CTB	Coopération Technique Belge
CS	Conventions Spécifique
DAO	Dossier d'Appel d'Offre
Delco	Délégué à la Cogestion
DGD	Direction Générale de la Coopération au Développement
DI	Directeur d'Intervention
DP	Direction du Projet
DTF	Dossier Technique et Financier
GTZ	Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit
HIMO	Haute Intensité de Main d'œuvre
MTR	Evaluation mi-parcours *(mid term review)*
OMD	Objectifs de Millénaire du Développement
ONG	Organisation Non-Gouvernementale
ONGD	Organisation Non-Gouvernementale de Développement
PAP	Plan d'Actions Prioritaires
PIB	Produit Intérieur Brut
SETEMU	Services Techniques Municipaux
SMCL	Structure Mixte de Concertation Locale
TPE	Travaux Publics et Equipement (Ministère)
USD	Dollar US

RESUME

En octobre 2008, la Belgique a indiqué qu'elle était disposée à financer un nouveau programme de pavage au Burundi, pour un montant hors PIC de 10 millions d'EUR. Sur cette base, une fiche d'identification relative au pavage de quelques rues à Kirundo et des artères principales de Kamenge et Kinama, deux quartiers au nord de la capitale, a été approuvée par le Comité des Partenaires élargi le 23 octobre 2008 moyennant deux modifications : l'extension du projet à Ngozi et l'achèvement des travaux entrepris à Nyakabiga et, dans une moindre mesure, à Bwiza, dans le cadre du Programme d'Urgence. Dès lors, la formulation du projet, du 24 octobre au 19 novembre, a porté sur la mise en œuvre d'un programme de pavage dans cinq localités : Kirundo et Ngozi dans la région Nord, et, à Bujumbura, Nyakabiga (Bwiza), Kamenge et Kinama.

Deux principes directeurs ont informé cette mission : d'une part, accroître et garantir la qualité des travaux, gage de leur durabilité et, d'autre part, optimiser l'impact économique et social de ces travaux d'infrastructures. Dans cette perspective,

- les différents enseignements issus du projet pavage en cours au titre du programme d'urgence ont été intégrés d'emblée dans le dispositif ;
- l'aspect HIMO des chantiers de pavage a fait l'objet d'un développement particulier ;
- une plus grande attention a été accordée au contexte socio-économique dans lequel ces travaux doivent être réalisés.

Sur cette base, une stratégie différenciée a été définie, suivant la ou les localités visées :

- à Kirundo et à Ngozi, il sera fait recours aux entreprises de la place pour réaliser les travaux en HIMO. Toutefois, le contrôle de qualité sera renforcé, par une plus grande implication du maître d'œuvre dans l'organisation et la gestion des chantiers et le développement d'un système de contrôle et de sanction plus performant.
- à Nyakabiga (Bwiza), le même dispositif sera déployé avec toutefois une différence notoire : les entrepreneurs seront fournis en pavés par le projet directement, en vertu de contrats cadres conclus avec les associations de tailleurs réparties dans Bujumbura Rural.
- à Kamenge et Kinama, les chantiers seront gérés en régie de travaux, avec l'appui technique des Services Techniques Municipaux (SETEMU) de la ville et l'assistance d'une ONG. Les ouvriers seront recrutés localement, dans ces deux communes, leur formation aux métiers des travaux publics sera assurée à même le chantier et un programme de formation à la gestion des micro-entreprises sera développé à leur intention en marge de ce dernier. Ainsi, 1) les travaux seront réalisés à un moindre coût, sans que leur qualité n'en pâtisse, 2) une population jeune, fragilisée par des années de conflits, sera stabilisée par la provision d'un emploi régulier et le développement de compétences monnayables sur le marché du travail et 3) la communauté sera renforcée par le développement de mécanismes participatifs de gestion des conflits.
- Enfin, des contrats cadres seront établis avec les associations de tailleurs de pavés de Bujumbura rural en vue de garantir l'approvisionnement des chantiers en pavés de qualité tout en leur permettant de se (re)structurer autour d'un carnet de commande maîtrisé. A cet effet, un appui technique et un soutien en matière de gestion leur seront proposés à la signature des contrats, puis un système de contrôle systématique de la qualité de leur production sera instauré.

Ainsi, tous les intervenants du projet, des entrepreneurs aux tailleurs de pavés en passant par les SETEMU ou les ouvriers, bénéficieront-ils d'une double action visant à développer leurs

compétences puis à contrôler davantage la qualité de leurs prestations. Par ce biais, les travaux seront réalisés conformément aux normes et standards du secteur tout en contribuant à une plus grande autonomisation/responsabilisation de l'ensemble des acteurs du projet.

Le volet relatif à Kirundo, Ngozi et Nyakabiga (Bwiza) sera cogéré par la CTB et le Vice Ministère des Travaux Publics ; le volet relatif à Kamenge et Kinama sera cogéré par la CTB et le Ministère de l'Intérieur. Les activités seront déployées sur une période de 48 mois en vertu d'une convention spécifique établie pour 60 mois.

FICHE ANALYTIQUE DE L'INTERVENTION

Programme Pavage : Développement économique et social de deux à trois localités par la mise en œuvre d'un programme de pavage à haute intensité de main d'œuvre.

N° d'intervention DGCD	NN 3006062
Code Navision CTB	BDI 08 049 11
Institution partenaire	Ministère de l'Intérieur
Durée de l'intervention	48 mois pour l'exécution (60 mois à partir de la signature de la CS)
Date de l'intervention	Décembre 2008
Contribution du pays partenaire	Ressources humaines et matérielles
Contribution belge	10 000 000 euros
Secteur (codes CAD)	43030
Brève description de l'intervention	L'intervention vise la mise en œuvre d'un programme de pavage à haute intensité de main d'œuvre dans les communes de Bwiza, Nyakabiga, Kamenge et Kinama à Bujumbura et de Kirundo et Ngozi à l'intérieur du pays.
Objectif global	Le développement économique et social est favorisé par la mise à niveau des infrastructures de transport intra-urbain
Objectif spécifique	La réhabilitation durable du réseau routier intra-urbain de deux à trois centres urbains est effectuée par le biais de chantiers à haute intensité de main d'œuvre
Résultats	Volet Kirundo : pavage à l'entreprise Volet Ngozi : pavage à l'entreprise. Volet Bwiza/Nyakabiga : pavage à l'entreprise (phase 2) Volet Kamenge/Kinama : - Renforcement des capacités des SETEMU - Encadrement social de la population - Pavage social - Appui à la gestion des déchets solides

1. ANALYSE DE LA SITUATION

1.1 BURUNDI

Le Burundi compte 8 millions d'habitants, avec un PIB par habitant de l'ordre de 144 USD ou 393 USD en parité de pouvoir d'achat. En 1990, date du dernier recensement général de la population[1], 36% de la population vivait en deçà du seuil de pauvreté national, 55% en deçà du seuil international de pauvreté, fixé à 1 USD par jour, et 88 % de la population percevait moins de 2 USD par jour. Bien qu'anciennes, ces données ne semblent pas avoir connu d'évolution significative du fait de la dégradation de l'économie nationale pendant la crise, de l'embargo décrété contre le Burundi par ses voisins à partir de juillet 1996 et la réduction, sinon la suspension de l'aide au développement dès 1993.

Depuis la fin de la crise, l'embargo a été levé et le Burundi a pu normaliser ses relations avec ses soutiens traditionnels comme avec de nouveaux bailleurs de fonds, réunis en table ronde à Bujumbura en mai 2007. Dans le même temps, le Burundi a ratifié la Déclaration de Paris sur l'Efficacité de l'Aide et développé une stratégie de réduction de pauvreté reprise dans un Cadre Stratégique de Lutte contre la Pauvreté (CSLP), lui-même décliné en un Plan d'Actions Prioritaires (PAP).

Comme l'indique le PAP (programme 4), la relance de l'économie nationale passe entre autres par la rénovation des infrastructures de transport. En effet, des 1 230 km de routes asphaltées au cours des années 1980, aucune n'a reçu l'entretien nécessaire pendant les années de crise, entraînant une dégradation significative de la couche de roulement, accentuée par une augmentation massive du parc automobile depuis 1993. Au titre du PAP, des soutiens financiers conséquents ont pu être mobilisés afin d'assurer la réfection des axes routiers reliant Bujumbura aux principales villes du pays et, plus loin, aux pays limitrophes (Rwanda et Tanzanie notamment).

Plus avant, le PAP souligne la faiblesse des services de base disponible dans l'ensemble des centres urbains dont la situation serait caractérisée par «la prolifération des quartiers spontanés, le manque d'infrastructures d'assainissement, les difficultés d'accès aux services de base, le manque d'entretien des infrastructures existantes, les faibles capacités de gestion des communes et l'absence d'outils de planification et de gestion urbaines ». La forte croissance démographique et l'exode rural placent en outre ces centres urbains sous une pression grandissante que l'Etat ne peut juguler du fait de la faiblesse des investissements publics et privés dans le domaine tant de l'habitat que des infrastructures ou des équipements socio-économiques collectifs, gagent d'une urbanisation réussie.

Le programme 4 du PAP ne s'arrête pas pourtant à la réfection des routes et pistes. Il prévoit en outre le recours, dans la mesure du possible, à des techniques HIMO (Haute Intensité de Main d'œuvre) de telle manière :

- à créer de l'emploi et développer le savoir-faire des populations riveraines en matière de construction et d'entretien de routes ou de pistes ;
- favoriser l'appropriation des infrastructures d'utilité publique par la population locale et inciter, par ce biais, à un meilleur entretien des ouvrages.

[1] Les résultants du dernier recensement conduits au cours de l'été 2008 en prévision des prochaines élections ne sont pas encore disponibles.

Il rejoint ainsi le programme 1 du PAP, relatif à la promotion des Activités Génératrices de Revenus, qui prévoit d'encourager le recours à la méthode HIMO par le biais de :

- l'intégration des critères HIMO dans le choix des investissements publics à travers des outils adaptés dans la sélection des projets,
- la définition et mise en œuvre des programmes HIMO pour les principales villes concernant le pavage des rues et l'assainissement de plusieurs quartiers,
- la définition et mise d'un programme d'entretien de pistes rurales
- la mise en place d'un programme de formation pour les petits tâcherons et micro-entreprises engagés dans l'exécution des travaux HIMO.

Nous reviendrons plus en détail sur l'impact effectif de ces chantiers en HIMO plus loin, ainsi que sur les principaux enseignements tirés de l'expérience belge en la matière. Il n'en reste pas moins que sur base de ce Programme d'actions prioritaires, plusieurs projets de création d'emplois par le développement de l'infra-structure routière ont vu le jour. A Bujumbura, l'Union européenne s'est ainsi engagée auprès des Services Techniques Municipaux pour refaire les artères principales du centre ville ; le Programme d'Urgence contribue pour sa part au pavage de plusieurs quartiers commerçants et d'habitation (Bwiza et Nyakabiga) ; sur financement BAD, ABUTIP travaille en outre à Buyenzi, Bwiza et Jabe. A Gitega, Ngozi et dans d'autres centres, d'autres initiatives ont permis ou permettent actuellement l'amélioration conséquente du réseau routier intra-urbain tout en favorisant la création d'emplois. Le présent projet s'inscrit clairement dans cette dynamique en contribuant à l'extension des réseaux pavés de Kirundo et Ngozi, achevant les travaux en cours à Nyakabiga I et II et en procédant au pavage des principales artères de Kamenge et Kinama – tout en favorisant la création d'emplois en milieu urbain, sur les chantiers, comme en milieu rural, dans les carrières de pavés.

La création d'emplois, on l'a vu, est au cœur des préoccupations gouvernementales. En milieu urbain, le taux de chômage varie, selon les estimations et la base de calcul, de 13,3 % à 21 % en 2007.[2] L'âge médian ne dépassant pas 17 ans et l'espérance de vie 50 ans, on comprend que le chômage touche essentiellement des jeunes gens. Hormis le fait que le développement de l'emploi contribue tout naturellement à la lutte contre la pauvreté, il constitue également un facteur de stabilité et de paix, surtout au sortir d'une longue crise. Ces années de crise montrent en effet à

[2] ISTEEBU, *Burundi, les chiffres clés de l'économie*, mai 2008. Le premier chiffre ne comptabilise pas les nombreuses personnes qui, en milieu urbain notamment, ont cessé de chercher du travail.

quelle point une population jeune, déscolarisée et bien souvent désœuvrée peut jouer un rôle aggravant en période de tensions ou de conflits. Ainsi, les milices qui ont conduit, peu ou prou, à la balkanisation de la capitale pendant la crise était-elle essentiellement composée de jeunes gens recrutés à cette fin par les dirigeants des différents groupes et factions en présence. Cette hypothèque sur la paix demeure tant le taux de chômage est important, notamment à Bujumbura.

Ce risque est aggravé par la réintégration, plus ou moins réussie, de nombreux ex-combattants à la fin de la guerre, après le démantèlement des différents groupes armés et milices en présence. Souvent jeunes, ces ex-combattants ont vu leur scolarité interrompue par la crise et n'ont aujourd'hui que peu de perspectives. A leur intention, une double action a été intentée depuis 2003 : une partie d'entre eux ont été intégrés à la police et à l'armée, contribuant ainsi à une véritable explosion des effectifs de ces deux corps - dont l'entretien compte à présent pour près de 23 % du budget de l'Etat. En parallèle, un programme de Démobilisation, Désarmement et Réintégration (DDR) a été mis sur pied afin d'accompagner le retour à la vie civile du restant de ces troupes puis de réduire, progressivement, les effectifs de l'armée et de la police afin d'alléger le fardeau qu'ils représentent pour les caisses de l'Etat. A ce jour, 26 000 combattants ont ainsi été démobilisés, sur un effectif total à démobiliser de 55 000. La majorité d'entre eux (23 000) ont reçu une prime de réinsertion destinée à faciliter leur retour dans leurs communautés d'origine et un peu plus de la moitié (14 000) une prime de réintégration devant leur permettre de développer une activité génératrice de revenus.[3]

Nonobstant le décaissement tardif de la prime de réintégration et l'impact différentiel de la prime de réinsertion sur les combattants issus de zones rurales ou urbaines[4], il est admis dans les plus hautes sphères de l'Etat que le volet « réintégration » n'a pas remporté le succès escompté.[5] Dans son élaboration même, le programme semble en effet avoir fait l'impasse sur une donnée fondamentale, à savoir que dans une population donnée, et a fortiori parmi des ex-combattants, tous n'ont pas la fibre entrepreneuriale ni les compétences pour monter « une affaire, » quelle qu'elle soit. L'accompagnement également a peut être été insuffisant, ou insuffisamment holistique pour permettre à ces ex-combattants d'établir une activité génératrice de revenus viable. Enfin, l'attention exclusive du programme sur les démobilisés à la fin du conflit semble constituer un facteur de trouble dans plusieurs communautés ayant accueillies, en plus des démobilisés officiels, de nombreux auto-démobilisés qui, pour une raison ou une autre, ont quitté leur corps d'origine de leur propre chef, avant la fin du conflit. Ces derniers n'ont reçu aucun appui ni assistance pour accompagner leur réinsertion.[6]

Dans ces conditions, la mise en place d'une programme de développement des infrastructures de transport en HIMO semble une opportunité à saisir, l'occasion de permettre à cette population mais non uniquement à cette dernière, de recouvrer une certaine stabilité tout en développant des compétences techniques susceptibles de lui permettre de trouver un emploi à plus long terme.

[3] MDRP factsheet, *Burundi*, August 2008

[4] Les premiers ayant pu rebâtir leurs maisons et développer une activité génératrice de revenus alors que leur besoin immédiat était satisfait par leurs parcelles agricoles, les seconds ayant du investir davantage pour construire ou reconstruire une habitation et subvenir, bien souvent, aux besoins les plus urgents de leurs familles. (Peter Uvin, "*Ex-combatants in Burundi : why they joined, why they left, how their fared*", MDRP working paper n° 3, October 2007)

[5] Le Renouveau*, « Le Ministre Belge de la Défense en visite au Burundi »*, 7 octobre 2008. L'article indique : « le Lt. Général Niyoynankana a répondu que ce programme de réinsertion est un programme très délicat qui a échoué […] Il a fait savoir que les démobilisés sont une source d'insécurité s'ils ne sont pas assistés et suivis. »

[6] Peter Uvin, op.cit.

1.2 BUJUMBURA

1.2.1 Général

La ville de Bujumbura a vu sa population augmenter de 235 000 en 1990 à 600 000 aujourd'hui - entraînant une urbanisation parfois anarchique de son pourtour et une réduction significative des terres disponibles pour l'agriculture au sein même de l'agglomération.

La municipalité de Bujumbura est une entité administrative dotée de la personnalité juridique et de l'autonomie de gestion. La Mairie est subdivisée en treize communes urbaines : Rohero, Nyakabiga, Bwiza, Buyenzi, Kamenge, Kinama, Cibitoke, Ngagara, Musaga, Buterere, Kanyosha, Kinindo et Gihosha. Chaque commune est subdivisée en quartiers dont le nombre évolue au gré notamment de l'arrivée de nouveaux venus. Les communes sont dirigées par des Administrateurs et les quartiers par des Chefs de quartiers. Les organes de la Mairie sont le Maire et le Conseil Municipal.

Nonobstant la promulgation d'une loi, en 2005, instituant la décentralisation dans l'ensemble du pays, la ville de Bujumbura continue d'être régie suivant un principe déconcentré. Cette situation n'est pas sans poser de nombreux problèmes dans une capitale où les autorités locales des 13 communes urbaines ont été élues au suffrage universel direct, sans pour autant disposer de pouvoirs locaux et des moyens correspondants. Différentes études sont en cours afin de remédier à cette situation.

La ville entretient également une relation complexe avec son arrière pays, la province de Bujumbura Rural. En effet, pendant les années de crises, une partie de la population de la ville s'est réfugiée dans l'arrière pays, notamment à Isale, à l'ouest. Depuis, avec la persistance des troubles opposant les Forces de Défense Nationale et le FNL, ce même arrière pays est coupé partiellement de la capitale par des barrières et points de contrôle, bien que de nombreux habitants des quartiers périphériques de la capitale continuent de s'y rendre quotidiennement pour pratiquer l'agriculture et que de nombreux ressortissants de Bujumbura rural rejoignent la capitale pendant la journée pour travailler. Il n'en reste pas moins que la précarité de la situation dans la province n'a guère encouragé les investissements.

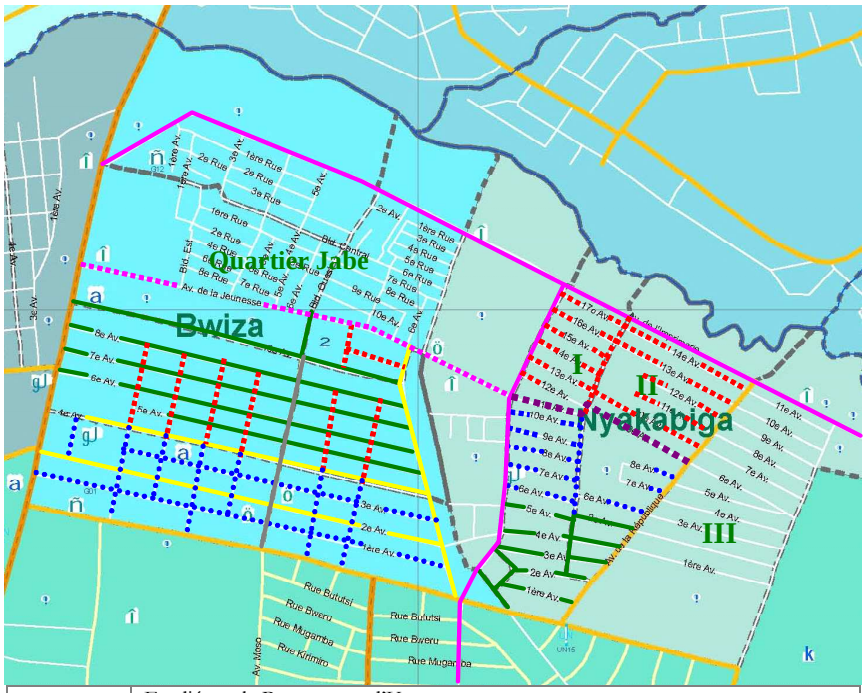
1.2.2 Bwiza/Nyakabiga

Plusieurs projets concernant les Communes de Bwiza et Nyakabiga sont en cours ou programmés dans un avenir proche. Il s'agit essentiellement :

- Des avenues de l'Imprimerie et de Muyinga qui sont en cours de bitumage par le projet de Voirie Urbaine financé par l'Union européenne. Celles-ci sont essentielles pour compléter les axes

principaux d'accès aux deux quartiers qui sont déjà revêtus tels : les Avenues de la République et de l'Université ainsi que le Boulevard du Peuple Murundi. Enfin, le programme initial comprenait également l'Avenue de la Jeunesse surnommée également avenue Jabé. Malheureusement des contraintes budgétaires ont récemment obligé à déprogrammer cette voie d'accès.

- Dans le quartier de Bwiza dans la commune du même nom qui compte en outre le quartier de Jabe, Abutip/PTPCE réalisent actuellement, sur un financement de la BAD, le pavage des Avenues 2, 4 et 9 qui totalisent un peu moins de 3 km. Ce financement comporte également des interventions dans la Commune de Buyenzi.
- Le Programme d'Urgence exécuté en cogestion par la CTB finalise actuellement dans le quartier de Bwiza, le pavage et le raccordement aux égouts des Avenues 5, 6, 7, 8 et 10 ainsi qu'une bretelle longeant le marché de Jabé. Dans la commune de Nyakabiga, quartiers I et II, les Avenues 1 à 5, l'Avenue Giharo et une partie de l'Avenue de Gashikanwa sont également concernées, pour un linéaire total d'environ 7 km.
- Le budget dévolu au Programme d'Urgence cogéré par la CTB n'ayant pas permis d'achever les travaux prévus au DTF, le PNUD, également agence d'exécution pour des projets identifiés dans le cadre du Programme d'Urgence 2006 du Gouvernement du Burundi, a repris à son compte l'exécution des Avenues 1 et 3 de Bwiza ainsi que les Avenues 6 à 10 de Nyakabiga I et 6 à 8 de Nyakabiga II totalisant ainsi environ 3500 mètres auxquels s'ajoutent les transversales dans Bwiza.



	Etudié par le Programme d'Urgence Pris en charge par le PNUD suite à la limite budgétaire du PU
	En cours d'exécution par le Programme d'Urgence
	En cours d'exécution par Abutip/PTPCE sur financement BAD
	En cours par le Projet Voirie Urbaine de l'UE Avenue de la Jeunesse – Programmée initialement mais mis en suspend pour des raisons budgétaires
	A réaliser sous le présent projet Etudié par le PU dont Prolongement de l'Avenue de la Jeunesse qui était prévu pour le Projet Voirie Urbaine de l'UE

En sus des transversales et de la 3ème Avenue de Bwiza qui n'étaient pas prévues dans le DTF initial, le Programme d'Urgence cogéré par la CTB a réaliser les études relatives à toutes les voies situées entre le prolongement de l'Avenue de la Jeunesse (à savoir l'Av. 11 et l'Av. 9 respectivement dans Nyakabiga I et II) et l'Avenue de Muyinga, l'Avenue de l'Imprimerie et l'Avenue de la République.

Ainsi, le pavage de l'Avenue Gashikanwa, des avenues 11 à 17 dans Nyakabiga I des avenues 9 à 14 dans Nyakabiga II ainsi que et des transversales comprises entre les avenues 4 et 8 dans Bwiza – pour un total d'environ 5,200 mètres, constitue-t-il un complément pertinent et logique au programme de pavage en cours d'achèvement au titre du Programme d'Urgence.

1.2.3 Kamenge & Kinama

Les deux communes de Kamenge et Kinama ont été durement touchées par la guerre. De nombreuses habitations et le marché de Kamenge ont été détruits et une part importante de la population a fui, pour se réfugier à Bujumbura rural, dans les autres communes de Bujumbura ou encore dans les pays voisins.

Avec le retour de la paix, un retour s'est amorcé et ces deux communes ont accueilli tant bien que mal des anciens déplacés, des ex-combattants et des migrants issus de Bujumbura rural. Aujourd'hui, leur population est estimée respectivement à 50 et 65 000 habitants - dont la moitié à moins de 16 ans (et dont 80 % des actifs, à Kinama, sont agriculteurs). Bien qu'elles représentent près de 20% de la population de la capitale, le taux d'équipement de ces deux communes est particulièrement faible. L'eau potable n'est disponible que par le biais de trop rares bornes fontaines, aucun quartier n'est connecté au réseau électrique, aucun système de collecte des eaux usées n'a été installé. Par ailleurs, les routes à l'intérieur de ces deux communes sont en mauvaises état, à l'exception d'un axe goudronné qui traverse la commune de Kamenge du sud vers le nord et, à Kinama, d'une voie d'accès pavée menant de la route périphérique bitumée vers le siège de la Commune.

Si en matière d'éducation, ces deux communes sont un peu mieux dotées, les infrastructures de santé ne sont guère plus fournies : un unique centre de santé public fonctionne à Kamenge, le restant de la population devant se rendre dans l'un ou l'autre des centres de santé privés installés dans ces deux communes.

Enfin, en matière de sécurité et de justice, les deux communes disposent d'un poste de police intérieur. Kamenge abrite également le 3ème bataillon d'intervention. Enfin, un tribunal, basé à Kinama, dessert également la commune de Cibitoke alors que la construction d'un second tribunal de résidence, à Kamenge, est prévue prochainement, dans le cadre d'un programme financé par le BINUB.

1.2.4 Carrières

Des carrières de taille de pavés sont répertoriées un peu partout dans le pays mais elles sont essentiellement situées dans Bujumbura Rural – du fait notamment de la proximité de la capitale, le principal marché. On compte notamment les carrières de Mabaho, Kandarandara et Buranga en commune de Bugarama, les sites de Kimina 1 et 2, Gakungwe et Kabezi en commune de Kabezi, les exploitations de Karama, Gishingano, Benga, Kibezi et Bona en commune d'Isale et les carrières de Mugaruro 1 et 2 et de Martyazo-Mutara en commune de Mubimbi. D'autres sites comme Buhonga en commune de Kanyosha exploitent illégalement la pierre puisqu'ils ne peuvent et ne pourront pas obtenir de permis d'exploitation en raison de considérations environnementales.

1.3 KIRUNDO

La population de la province de Kirundo est actuellement estimée à 614.254 habitants, pour une superficie de 1703 km². C'est une des populations les plus pauvres du Burundi, relevant à 90% d'activités d'agriculture et d'élevage aux moyens sommaires. La population a été particulièrement frappée par les conflits qui ont mis à mal les réseaux sociaux et de solidarité traditionnelle. La province comptait encore 17 sites de déplacée en 2006, suite à la destruction de leur habitat. Les taux de pauvreté ont grimpé durant les années de conflits, aggravés récemment par plusieurs années consécutives de sécheresse et de famine.

Des projets de coopération belgo-burundaise sont en cours de lancement à Kirundo, dans les domaines agricole et sanitaire respectivement. Par ailleurs, la réfection de la route nationale menant au Rwanda ouvrira la voie à un accroissement significatif du trafic et contribuera au développement économique de la localité. Les effets néfastes de cette circulation accrue seront limités par le pavage des axes commerçants prioritaires, dans le centre ville.

1.4 NGOZI

Ngozi se trouve sur l'axe principal menant à Kirundo et plus loin, à la frontière rwandaise. Dès lors, il est attendu de la réfection de la Route Nationale 14 qu'elle entraîne un accroissement significatif du passage et contribue par ce biais au développement économique du centre de Ngozi.

Nonobstant ce contexte globalement favorable, l'identification des axes pouvant être pavés à Ngozi dans le cadre du présent projet sera immanquablement compliqué. En effet, la Banque Africaine de Développement (BAD) a consenti récemment un prêt concessionnel au Burundi d'un montant de USD 10 Millions pour le pavage de Ngozi (African Development Bank Group, *Burundi 2008-2011 Country Strategy*, Septembre 2008). Vingt-sept kilomètres de routes auraient d'ores et déjà été identifié, le budget permettant à première vue d'en financer 5 ou 6 de plus.[7] Un examen sommaire de la carte de Ngozi (ci-dessous) suggère que le linéaire identifié pour le financement BAD couvre non seulement le centre ville mais également tous les quartiers périphériques. A première vue donc, les besoins de cette localité sont d'ores et déjà satisfaits.

[7] Sur la base d'un coût unitaire indicatif de 250 000 EUR par kilomètre, constaté à Bwiza et Nyakabiga, et d'un taux de change EUR/USD de 1,25.

Par ailleurs, le pavage d'une trentaine de kilomètres de routes à Ngozi requiert la production de quelques 8 à 10 millions de pavés.[8] Même si de nouvelles carrières venaient à s'ajouter aux quelques carrières connues dans les environs immédiats de Ngozi, ces dernières seront immanquablement accaparées par les commandes des entrepreneurs chargés des travaux financés à l'aide du prêt de la BAD. Dès lors, la fourniture de pavés de qualité pour un nouveau chantier, même de dimensions modestes, pourrait s'avérer particulièrement complexe, voire entraîner un surcoût important si ces derniers devaient être importés de localités voisines.

Afin de lever ces différentes hypothèques sur la bonne marche du projet, la Direction de l'intervention prendra attache dès son démarrage avec ABUTIP, l'entreprise publique chargée de la mise en œuvre de ces travaux, afin d'évaluer tout d'abord l'opportunité d'une extension à Ngozi puis, le cas échéant, définir les routes et axes concernés.

[8] Sur la base de 60 pavés par mètre carré, pour 30 km de route large de 5 mètres.

2. ORIENTATIONS STRATEGIQUES

2.1 STRATEGIE BELGE EN MATIERE DE DEVELOPPEMENT URBAIN

La Coopération belge, face à l'urbanisation générale dans les pays de développement en général et le Burundi en particulier, contribue au développement des infrastructures urbaines afin d'améliorer les conditions de vie des populations urbaines. Plus concrètement, il s'agit dans ce projet d' :

- amélioration de la voirie, ce qui permet un trafic plus fluide et moins coûteux
- amélioration du drainage des eaux de pluie, ce qui diminue les eaux stagnantes propagatrices de maladies
- amélioration de la gestion des déchets solides (facilité également par l'amélioration de la voirie et donc une meilleure accessibilité)

Découlant de ces travaux d'infrastructure, l'hygiène et la santé de la population riveraine sont fort améliorées. La plus grande accessibilité des quartiers facilite en outre les échanges commerciaux et le trafic utilitaire (transport en commun, évacuation des déchets solides, etc.).

Source d'opportunité, l'urbanisation peut également conduire à l'émergence de nouveaux foyers de pauvreté et d'inégalité. La lutte contre la pauvreté étant le principal objectif de la coopération au développement, il est dès lors logique que les partenaires au développement accordent une attention certaine à l'appui au développement urbain durable.

Or lutter contre la pauvreté en milieu urbain constitue un défi difficile à relever. En effet, pour pouvoir survivre en ville, un individu a quotidiennement besoin de ressources financières. Par ailleurs, les difficultés auxquelles est confrontée une population urbaine nécessitent souvent une solution coordonnée impliquant plusieurs départements ou services. Enfin, l'entretien et la maintenance des infrastructures urbaines, lorsqu'elles existent où sont financées à l'aide d'appuis extérieurs, nécessitent des fonds conséquents. La gestion urbaine exige donc une approche holistique, faisant appel à de multiples acteurs (ministères, municipalités, comités de citoyens…), impliquant de multiples secteurs (transport, environnement, eau, logement…) et des équipes pluridisciplinaires[9] Dans le cas d'un pays en sortie de crise, comme le Burundi, on en profitera en outre pour procéder à une analyse du potentiel de conflits dans le but, sinon de contribuer à leur résorption progressive, de ne pas les exacerber.

2.2 LEÇONS APPRISES DU PROJET PAVAGE EN COURS

Le projet de pavage à Bwiza et Nyakabiga financé par la coopération belge dans le cadre du programme d'urgence ainsi que plusieurs autres initiatives soutenues par d'autres bailleurs montrent tout l'intérêt de ce revêtement. En effet, les routes pavées sont reconnues pour leur grande durabilité et leur entretien relativement aisé. Par ailleurs, les compétences techniques requises pour paver une route sont relativement simples. Enfin, le pavage est fortement consommateur de main d'œuvre tant en milieu urbain, pour la préparation de la plateforme et la pose des pavés ou l'installation des bordures et de caniveaux, que périurbain et rural pour l'approvisionnement des chantiers en sable, en gravier et en moellons ainsi, surtout, pour l'extraction et la taille des pavés. Le pavage constitue

[9] CTB, Villes, (f)acteur de développement, Octobre 2008

donc une activité génératrice d'emplois par excellence, autour de laquelle gravitent en outre de nombreux prestataires de services, notamment pour le transport des matériaux.

Nonobstant ces nombreux avantages, le projet de pavage en cours, à Bwiza et Nyakabiga, montre d'ores et déjà quelques limites :

D'une part, le respect des délais et de normes de qualité nécessitent un suivi de tous les instants, les entreprises et bureaux de surveillance ayant bien du mal à assurer une organisation et un contrôle de qualité fiables et constants.

Plus avant, si les travaux amélioreront effectivement le quotidien des habitants de ces deux quartiers en fluidifiant le trafic, en facilitant l'écoulement des eaux de pluies et, in fine, en réduisant les nuisances en toutes saisons (poussière, boue, eaux stagnantes), les retombées économiques et sociales du chantier en lui-même restent limitées. Ainsi, et à titre d'exemple :

- Les entreprises, dont le plan de charge varie du tout au tout au gré des financements disponibles, n'ont guère de motivations d'investir dans du matériel plus performant ou dans la formation de leur personnel. En lieu et place, et sous le couvert de l'appellation HIMO, ils ont recours à des journaliers embauchés à la tâche ou pour des périodes courtes de quelques jours à un mois. Indirectement donc, ces chantiers contribuent à l'entretien de la précarité d'une main d'œuvre abondante dans l'ensemble des centres urbains du pays
- Les comités de quartiers dont l'action a souvent été salutaire se trouvent contraints dans leurs actions par un manque d'autonomie et de fonds auquel le programme ne peut pallier qu'imparfaitement. Ainsi, la gestion des déchets solides (la montagne d'immondice de Jabe par exemple) constitue-t-elle un risque pour la pérennité du chantier auquel le projet n'a pu accorder qu'une attention limitée.

Ces mêmes remarques valent, a fortiori, pour les ouvriers travaillant à la taille des pavés dans les carrières disséminées autour de la ville de Bujumbura et les associations les regroupant :

- A eux seuls, les chantiers en cours dans le cadre du programme d'urgence requièrent la fourniture de 3,5 à 4 millions de pavés représentant près de 160 000 homme/jours de travail. A cela, il convient d'ajouter le port des pavés depuis les carrières jusqu'à la route ou la piste la plus proche, ainsi que le chargement des camions, bien souvent exécutées par des femmes à raison, dans le cadre du programme d'urgence de quelques 20 à 30 000 homme/jours. Plutôt que de pousser les prix à la hausse, la précarité économique des tailleurs de pierre, même constitués en association, et de leur famille permet aux entrepreneurs ou leurs intermédiaires peu scrupuleux de temporiser en vue d'exercer une pression toujours plus forte sur les prix, les éventuelles pénalités de retard étant largement compensées par des marges substantielles. Aussi, la manne que constitue cette demande importante ne permet-elle pas aux tailleurs et à leurs familles de s'extraire d'une économie au jour le jour où la priorité reste de gagner de quoi assurer le quotidien. Cet état de fait pousse par ailleurs les tailleurs à prêter une attention moindre à la qualité de leur production de façon à produire davantage.
- De leur côté, malgré un appui ponctuel au démarrage, les associations de tailleurs, regroupant, suivant les sites, de 20 à 50 tailleurs, sont peu structurées et ne sont guère en mesure de négocier avec leur clientèle constituée, pour l'essentiel, de commerçants et d'entrepreneurs. Le contrôle de qualité s'en fait ressentir et leur gestion n'est sans pas toujours optimale

On constate ainsi que ce projet d'infrastructure, traditionnel dans son montage, « à l'entreprise », et limité dans sa durée du fait même de son caractère « d'urgence », fait l'impasse sur une série de questions d'ordre économique et social pourtant primordial dans une ville dont le tissu social et économique a été fortement malmené au cours de la longue crise passée.

En résumé, si le projet en cours confirme tout l'intérêt de ce revêtement, tant en terme technique que par son potentiel en matière de création d'emploi, le recours à l'entreprise s'accompagne de plusieurs faiblesses. D'un point de vue technique tout d'abord,

- la qualité des ouvrages dépend fortement du respect de différentes normes afférentes à la mise en œuvre de toutes les étapes nécessaires à l'obtention d'une plateforme et des infrastructures connexes selon les règles de l'art. Lorsqu'elles sont respectées, ces normes ne le sont qu'au prix d'un contrôle quasi quotidien de la part du maître d'œuvre – reflétant par la même la perte d'un certain savoir-faire pendant les années de crise, ainsi que la détérioration de la relation entreprise/maitre d'œuvre/maître d'ouvrage…
- Le respect des délais est souvent aléatoire et fonction de dynamiques (pression sur les prix, fournisseurs dépendants, concurrence d'autres chantiers) sur lequel le maître d'œuvre n'a aucune prise et que les règles en vigueur en matière de marchés publics ne permettent pas de juguler efficacement.
- Les bureaux de contrôle subissent des pressions pour agréer des travaux qui ne répondent pas aux normes attendues.

D'un point de vue social :

- Il est difficile de garantir le respect, par les entreprises, du code du travail notamment en matière de paie et d'assurance - laissant craindre une exploitation des ouvriers ou, tout le moins, la reproduction et l'entretien de leur précarité ;
- Les entreprises étant libres de recourir à leur propre main d'œuvre, le recours à une main d'œuvre locale, issue des quartiers et communes dans lesquels les travaux, ne peut être garantie efficacement ;
- Les bénéfices sociaux qu'on est en droit d'attendre de chantiers de pavage sont limités à la création, certes importantes, d'emplois précaires. Ils ne favorisent aucunement l'émergence d'une dynamique de développement local.

Sans remettre en cause le recours au pavage en HIMO, ces différentes constatations suggèrent qu'il y aurait lieu, pour le présent projet, de revoir significativement le mode d'intervention afin de garantir la réalisation de travaux de qualité tout en contribuant au développement socio-économique et à la réhabilitation sociale des communes et quartiers visés. Les stratégies décrites ci-dessous tentent de répondre à ces multiples défis *de façon différenciée*, suivant les localités concernées, et dans les limites du budget disponible :

2.3 STRATEGIE 1 : PAVAGE ET CREATION D'EMPLOIS

On l'a vu, les avantages techniques du pavage sont nombreux :

- les routes pavées sont durables et leur entretien aisé et peu coûteux : quelques outils élémentaires, des matériaux peu coûteux et disponibles à proximité ainsi qu'un savoir-faire limité suffisent à assurer les petites réparations qui pourraient s'avérer nécessaire. Les communes concernées n'encourront donc pas trop de frais dans l'entretien des ouvrages et

pourront exécutés les petits travaux y afférent sans recourir aux services, coûteux, de prestataires extérieurs.

- le pavage entraîne de facto une amélioration de l'hygiène et de la santé des quartiers concernés, par l'installation et l'entretiens d'un système performant de drainage des eaux de pluies. Sans drainage, ces eaux attaquent rapidement la couche de base et menace la stabilité de l'ouvrage. Cette contrainte technique est ainsi porteuse d'un avantage immédiat pour la population riveraine en ceci qu'elle contribue à éliminer les eaux stagnantes et, partant, la propagation de maladies hydriques.
- le recours au pavage permet également d'accommoder l'extension progressive de services de base telle l'adduction d'eau potable ou l'assainissement liquide. En effet, au contraire du béton et du bitume, les routes pavées peuvent être ouvertes et refermées sans difficulté particulière, pour l'installation de conduites par exemple. Si ce recours doit rester exceptionnel, il n'en présente pas moins un avantage de taille dans des localités où l'extension de ces services est entrevue mais non encore programmée.

Le recours au pavage génère en outre de nombreux emplois directs, en milieu urbain sur les chantiers, comme en milieu rural, dans les carrières, et indirects (fourniture de matériaux de construction, transport de ces derniers, etc.). Il constitue donc un choix idéal pour des communes dont les ressources sont limitées, où les services de base sont peu développés et le taux de chômage est élevé.

Néanmoins, l'exécution de tels chantiers par les entreprises de la place n'est pas sans présenter quelques difficultés, notamment au regard de la qualité et des délais d'exécution. Dès lors, si les travaux de pavage à **Kirundo,** à **Ngozi** et à **Nyakabiga** seront effectivement exécutés « à l'entreprise », plusieurs « garde-fous » seront instaurés afin que soient mieux contrôlés la qualité des ouvrages et le respect des délais contractuels. Plus particulièrement :

- Les appels d'offres, tant pour les bureaux d'études que pour les entreprises, seront plus exigeants, notamment pour ce qui concerne la relation entre la maîtrise d'œuvre et l'entreprise ainsi que pour la tenue des documents de chantier et l'élaboration des programmes de travaux hebdomadaires.
- Les conditions et limites des paiements partiels seront indiquées avec davantage de précision dans les DAO qui prévoiront également un découpage concerté des chantiers afin d'éviter aux entrepreneurs comme aux bureaux de contrôle de « perdre le fil » suite à une trop grande dispersion de leurs moyens.
- Le tout répressif ne donnant guère de résultats, il sera envisagé, en outre, d'adjoindre au contrôle strict des travaux une solution davantage didactique afin d'appuyer les entreprises dans l'élaboration de leur programmation, l'organisation du chantier, la gestion des ressources et le contrôle de qualité. L'assistance technique sera mobilisée à cet effet.
- Enfin, à Nyakabiga, les entreprises retenues pour exécuter les travaux seront fournies en pavés par le projet, en vertu d'une série de contrats cadres conclus avec les associations de tailleurs. Cet aspect du projet est examiné plus en détail ci-dessous.

Le recours « à l'entreprise » pour ces trois localités se justifie au regard, d'une part, des montants relativement faibles dévolus au pavage de Kirundo et de Ngozi et, d'autre part, du fait qu'à Nyakabiga et à Bwiza, il s'agit de l'achèvement de travaux réalisés « à l'entreprise » dans le cadre du programme d'urgence – pour lesquels les études sont d'ores et déjà disponibles.

Dans la mesure toutefois, où les emplois créés dans le cadre de chantiers de pavage « à l'entreprise » ne profitent qu'aléatoirement aux localités concernées et ne sont pas toujours de nature à favoriser

l'insertion sociale et professionnelle des manœuvres employés sur les chantiers, une stratégie plus fournie sera déployée à Kamenge et Kinama.

2.4 STRATEGIE 2 : UNE APPROCHE HIMO CONSOLIDEE

Le pavage constitue par définition une activité fortement consommatrice de main d'œuvre.[10] Nonobstant l'usage fait actuellement, au Burundi, de l'appellation « Haute Intensité de Main d'œuvre (HIMO) », ce seul aspect ne suffit pas, pourtant, à qualifier les chantiers réalisés à l'entreprise de chantiers HIMO. En effet, le recours à cette méthode renvoie en plus à l'adoption d'une politique volontariste de remplacement de la grande majorité des engins ou machine-outil par de la main d'œuvre. Par ailleurs, elle est couramment associée à la promotion d'une dynamique de développement local. La création d'emplois est ainsi considérée comme le moyen :

- de responsabiliser la population riveraine dans l'entretien et la pérennisation des ouvrages par son implication directe sur les chantiers ;
- de favoriser le développement d'un cadre participatif pour la résolution rapide des problèmes techniques et/ou des conflits pouvant survenir en cours de chantier ;
- de favoriser la distribution relativement harmonieuse de richesses par l'ouverture conjointe de plusieurs chantiers, disséminés sur toute l'aire d'un projet.

Compte tenu de ces bénéfices collatéraux, le recours à la méthode HIMO semble tout indiqué pour les deux communes de Kamenge et Kinama, toutes deux marquées par les années de crise. Etant entendu que la création d'emplois et le développement d'une activité économique sont deux conditions nécessaires au maintien d'une certaine harmonie sociale, le projet s'attachera à favoriser le recours à des opérateurs économiques locaux (concasseur de gravier, transporteur, ferrailleurs, soudeurs, etc.) et à des méthodes de travail fortement consommatrices de main d'œuvre – pour autant que ces dernières n'affectent ni la qualité des travaux ni leur viabilité économique. Par ce biais, une partie significative de la population active des deux localités se verra-t-elle impliquée dans la mise en œuvre du projet qui au demeurant leur profitera directement par l'amélioration des voies d'accès, de la circulation et de l'hygiène.

Au regard du passé récent de ces deux communes, le recours à une méthode HIMO, même consolidée de la sorte, ne permettra vraisemblablement pas, à elle seule, d'atteindre les objectifs recherchés en matière d'insertion économique et sociale. En effet, une partie de la population de ces deux communes, composée de démobilisés, d'auto-démobilisés, de personnes déplacés et récemment rentrées dans ces deux localités, de réfugiés de retour après plusieurs années d'exil connaissent tous des problèmes sérieux d'intégration économique et sociale. Plusieurs stratégies seront déployées afin de contribuer à la ré médiation de cette situation :

- Tout d'abord, à Kamenge et Kinama le projet s'attachera à offrir aux bénéficiaires une plus grande stabilité et sécurité économique par l'établissement, pour les ouvriers, de contrats de travail d'une durée de six à neuf mois (et pas davantage afin de démultiplier le nombre de bénéficiaires de la prestation). Ainsi, de journaliers préoccupés par la satisfaction de leurs besoins quotidiens, les bénéficiaires du projet deviendront-ils des salariés « ordinaires », susceptibles de constituer une épargne et/ou d'investir dans des projets générateurs de revenus. Dans tous les cas, cette stabilité retrouvée leur permettra d'améliorer durablement leurs conditions de vie.

[10] A cet égard, il est révélateur que le projet de pavage à Ngozi financé à l'aide d'un prêt concessionnel de la Banque Africaine de Développement soit décrit comme un projet générateur d'emplois et non comme un projet d'infrastructure routière. (*op cit.* page 22)

- Ensuite, les compétences techniques de la population cible étant relativement bas, une formation pratique, sur les chantiers ou dans les carrières, en cours d'emploi, sera assurée. Par ce biais, la qualité des travaux sera mieux assurée et la population bénéficiaire acquerra des compétences techniques monnayables auprès des entrepreneurs de la place dès la fin de leur contrat.
- Tous les ouvriers employés sur le chantier ne pouvant prétendre à un emploi salarié, le projet s'emploiera également à développer un programme de formation dédié à la promotion du micro-entreprenariat. Ce dernier comprendra notamment des modules :

    - d'alphabétisation
    - de calcul
    - d'épargne (y compris bancaire)
    - de gestion
    - de comptabilité

- Ce programme sera ouvert à l'ensemble des ouvriers employés sur le chantier, en marge de celui-ci. Leur participation effective à ce programme, et leur assiduité sur le chantier, se verront récompensés par le versement d'un pécule en fin de contrat dont le montant et les modalités d'attribution seront définis par la Direction du projet. Suivant les besoins, il pourra en outre être complété par un accompagnement léger, proposé aux porteurs de projets, afin de les appuyer dans la réalisation d'études de marché et la définition de seuils de rentabilité.

La conjonction de ces deux activités, de pavage et de formation, sera facilitée par la mise en œuvre d'une activité d'intermédiation sociale inspirée des principes de l'économie sociale et solidaire. Cette dernière aura pour but, dans un premier temps, de favoriser une adhésion aussi large que possible au projet dans ses deux dimensions, technique et sociale. Les axes prioritaires seront ainsi définis de façon participative avec la population et ses représentants[11]. De même, la sélection des ouvriers obéira-t-elle à des critères convenus de concert avec la population. Par la suite et tout au long du projet, une implication active de la population sera recherchée dans le suivi et l'évaluation du projet de telle manière à favoriser la résolution pacifique des différends qui ne manqueront pas de surgir au cours de celui-ci.

Avec ce dispositif, les deux communes de Kamenge et de Kinama verront leur réseau routier et les conditions de vie s'améliorer. De plus, ces deux communes profiteront directement de l'injection d'une masse salariale conséquente et d'un dispositif de formation susceptible d'améliorer durablement les perspectives économiques d'une part de la population. Enfin, ces localités profiteront indirectement du projet en ceci que l'insertion économique et sociale des jeunes constitue un gage de calme et de paix.

Un dernier mot s'impose quant aux tailleurs de pavés disséminés dans l'arrière pays de la capitale, dans la province de Bujumbura rural. La capacité de ces derniers à fournir des pavés de qualité en temps et en heure est essentielle, bien entendu, à la bonne marche des chantiers. Plus avant, il est dans l'intérêt immédiat de la ville de Bujumbura et plus particulièrement des deux communes périphériques de Kamenge et Kinama de développer l'emploi salarié dans leur arrière pays troublés à ce jour par les agissements du FNL.

On a vu qu'à l'heure actuelle, l'augmentation, même massive, de demande en pavés n'entraîne pas d'amélioration notoire de la situation des tailleurs. Plus avant, la grande précarité dans laquelle vivent nombre d'entre eux interdit aux associations les regroupant de négocier avec leurs clients,

[11] Tout en respectant, il va de soi, la logique urbanistique et les contraintes techniques propres à ces travaux.

entrepreneurs et intermédiaires, qui ont tout loisir pour jouer de la montre en vue d'obtenir les prix les plus bas - avec un impact délétère, il va de soi, sur la qualité et la régularité de la production. Afin de garantir ces dernières et asseoir cette relation contractuelle sur une base plus saine, le projet se propose de conclure des contrats cadres avec les associations les plus proches de la ville pour la fourniture régulière de pavés de qualité à un prix juste mais non subsidié. A la signature de ces contrats, le projet procurera en outre aux tailleurs et aux associations de tailleurs une formation afin de leur permettre d'assumer un contrôle rigoureux de la qualité de leur production et en disponibilisant des outils de qualité. Par la suite, et tout au long du projet, il sera fait appel aux services d'un contrôleur de qualité pour évaluer celle-ci et assurer, le cas échéant, le rappel à l'ordre et/ou la mise à niveau des associations.

Par ce biais, non seulement les trois chantiers de Nyakabiga, Kamenge et Kinama bénéficieront-ils d'une livraison régulière de pavés calibrés, mais les tailleurs eux-mêmes verront leur situation s'améliorer, ouvrant la voie à une meilleure organisation de leur corporation et une amélioration de la gouvernance interne des associations.

2.5 SYNTHESE ET METHODE

Le projet devant être déployé dans plusieurs localités, pour des montants variables d'une aire à l'autre, il sera fait recours à une démarche évolutive qui intègre, de manière différenciée, les principaux enseignements issus d'autres projets de telle façon à garantir la qualité des ouvrages et une maîtrise de leur coût. Sommairement, on distinguera ainsi :

- **Kirundo** et **Ngozi** : les chantiers de pavage seront réalisés à l'entreprise avec un contrôle accru de la qualité et un suivi rapproché. Toutefois, aucune exigence particulière ne sera formulée à l'attention des entrepreneurs quant à la composition de leurs équipes ou la source de leurs pavés (hormis le respect de la législation du travail et des normes environnementales)
- **Nyakabiga** : la même approche sera développée à Nyakabiga dans la mesure où il s'agit de l'achèvement d'un chantier en cours. Toutefois, exigence sera faite aux attributaires des marchés de travaux de se fournir en pavés auprès du projet qui les aura sourcés auprès des carrières sises dans la province de Bujumbura Rural en vertu d'un ou plusieurs contrats cadre.
- **Kamenge** et **Kinama** : ces chantiers seront conduits en régie de travaux et gérés conjointement avec les Services Techniques Municipaux (SETEMU) – selon des modalités à définir, en sachant que les SETEMU sont un établissement public à caractère commercial et industriel. Les activités de formation et l'intermédiation communautaire seront assurées par une ONG locale, appuyée, le cas échéant, par une expertise internationale. Par ailleurs, le recrutement des ouvriers, l'établissement et la gestion de leur contrat et la paye seront gérés par une instance spécialisée.[12].

Cette approche différenciée est reflétée dans l'organisation même du projet : les deux premiers volets seront réalisés en concertation avec le Ministère des Travaux Publics ; le troisième et dernier volet sera conduit en concertation avec le Ministère de l'Intérieur dont dépendent tant la Mairie de Bujumbura, que les autorités communales et les SETEMU.

La dispersion géographique du projet, sa double tutelle et, finalement, la volonté d'intégrer aspects techniques et sociaux à Kamenge et Kinama compliquent indéniablement sa mise en œuvre. Dès

[12] A l'instar du système mis en place par le groupement CTB/SOFOS pour le recrutement et la gestion de 70 agents dans le cadre du recensement des fonctionnaires au cours du premier semestre 2008.

lors, l'utilisation optimale des ressources humaines dévolues au projet ainsi que de ses ressources financières et matérielles passe par la maîtrise de son calendrier d'exécution. A ce sujet, on notera que :

- à Nyakabiga, les axes concernés sont identifiés et les études techniques ont d'ores et déjà été réalisées. Les marchés de travaux peuvent donc être lancés immédiatement, les délais de publication, d'attribution puis d'installation pouvant être mis à profit afin de sourcer les pavés nécessaires à leur réalisation. Les travaux démarreront en fin d'année 1 pour se terminer au cours de l'année 2.
- à Kirundo et à Ngozi, les axes prioritaires n'ont pas encore été identifiés et la disponibilité de pavés en quantité et qualité suffisance à proximité n'a pu être confirmée. Ces études préliminaires seront donc conduites au cours de l'année 1. Les études techniques, pour leur part, seront réalisées au cours de l'année 2 du projet de telle manière à ce que les marchés de travaux puissent être attribués en début d'année 3 et les chantiers menés à terme au cours de premier semestre de l'année 4.
- à Kamenge et à Kinama, la durée du projet doit être consacrée, autant que faire se peut, à la démultiplication du nombre de bénéficiaires. Aussi, les études techniques seront-elles réalisées dès la constitution des équipes, en marge du travail de sensibilisation de la population locale, de la préparation des modules de formation et de la constitution de la première « promotion » d'ouvriers. Cette période sera également mise à profit pour procéder à l'acquisition des équipements techniques et des véhicules indispensables à la réalisation des travaux. Les travaux à proprement parlé démarreront en fin d'année 1 et se poursuivront jusqu'à la fin du projet.

Le calendrier d'exécution repris ci-après intègre ces différents éléments :

	Q1	Q2	Q3	Q4	Q5	Q6	Q7	Q8	Q9	Q10	…	Q16
Volet Kirundo				Analyse		Etudes	DAO		Pavage			
Volet Ngozi				Analyse		Etudes	DAO		Pavage			
Volet Bwiza/Nyakabiga		Etude	DAO	Pavage								
Volet Kamenge/Kinama	Mise en place				Pavage							

Un chronogramme d'exécution plus détaillé est également fourni en annexe 7.3.

Par le biais de ce phasage, les équipes chargées de la mise en œuvre du projet pourront porter toute leur attention sur les sites et chantiers qui en ont le plus besoin, selon leur état d'avancement. Le coordinateur désigné veillera au respect de ce calendrier et à son adaptation éventuelle.

3. PLANIFICATION OPERATIONNELLE

3.1 OBJECTIF GENERAL

L'objectif général de l'intervention est de :

Favoriser le développement économique la mise à niveau des infrastructures de transport intra-urbaines.

3.2 OBJECTIF SPECIFIQUE

L'objectif spécifique de l'intervention est de :

Réhabiliter durablement le réseau routier intra-urbain à Kirundo et Ngozi et dans les communes de Bwiza, Nyakabiga, Kamenge et Kinama à Bujumbura par le biais de chantiers de pavage à haute intensité de main d'œuvre.

3.3 RESULTATS ATTENDUS ET ACTIVITES A METTRE EN ŒUVRE

Volet A : Kirundo

3.3.1 Résultat A.R1 : Les routes ciblées à Kirundo sont pavées

Préalablement à la réalisation des études techniques ou la préparation des DAO, le projet établira des propositions qui devront être validées par les autorités communales et provinciales de Kirundo. D'ores et déjà, il semble opportun de concentrer le projet sur le centre ville et plus particulièrement sur les abords du marché.

3.3.1.1 A.R1.A1 : Etudes techniques et supervision

Les études techniques seront exécutées au démarrage du projet par un bureau d'études spécialisé et recruté par une procédure de marché public. Les études contiendront la partie technique (topographie, plans et coupes, analyse et plans de drainage, etc.). Elles auront une composante d'impact sur l'environnement et d'atténuation de cet impact. Le bureau préparera également le Dossier d'Appel d'Offre pour les travaux à l'entreprise.

Dans la mesure du possible, le contrat inclura la supervision des travaux. Le montant prévu pour ces études est plafonné à 10% de la valeur du marché de pavage.

3.3.1.2 A.R1.A2 : Pavage à l'entreprise

Le pavage à Kirundo sera fait à l'entreprise. Des missions régulières de suivi par l'équipe de projet basée à Bujumbura sont prévues. Un technicien du projet suivra les travaux en permanence.

Volet B : Ngozi

Ce volet concerne le pavage de 3 à 5 kilomètres de rues à Ngozi. Un aspect important pour ce volet sera la coordination avec l'agence en charge de l'exécution du projet financé par la Banque Africaine de Développement (AfDB) évoqué plus haut. Il conviendra notamment de veiller à la complémentarité des travaux, au plan de charge des entreprises locales et à la disponibilité de pavés en quantité et qualité suffisante dans les environs immédiats de la ville.

Dans l'éventualité où l'ensemble des besoins de Ngozi seraient déjà couverts par le prêt de la BAD, ce volet pourra être annulé et le budget ventilé sur l'un ou l'autre des volets restants sur décision de la structure mixte de concertation locale (voir plus loin). L'Attaché de coopération près l'Ambassade de Belgique sera invité à participer à cette réunion.

3.3.2 Résultat B.1 : Les routes ciblées à Ngozi sont pavées

3.3.2.1 B.R1.A1 : Etudes techniques et supervision

Les études techniques seront exécutées au démarrage du projet par un bureau d'études spécialisé et recruté par une procédure de marché public. Les études contiendront la partie technique (topographie, plans et coupes, analyse et plans de drainage etc.). Elles auront une composante d'impact sur l'environnement et d'atténuation de cet impact. Le bureau préparera également le Dossier d'Appel d'Offre pour les travaux à l'entreprise.

Dans la mesure du possible, le contrat inclura la supervision des travaux. Le montant prévu pour ces études est plafonné à 10% de la valeur du marché de pavage.

3.3.2.2 B.R1.A2 : Pavage à l'entreprise

Le pavage à Kirundo sera fait à l'entreprise. Des missions régulières de suivi par l'équipe de projet basée à Bujumbura sont prévues. Un technicien du projet suivra les travaux en permanence. Ce suivi pourra éventuellement être combiné avec le suivi du volet de Kirundo (considérant que Ngozi se trouve à mi chemin entre Bujumbura et Kirundo)

Les travaux à Ngozi et à Kirundo seront d'une ampleur et d'une durée d'exécution similaire. La logique de la bonne gestion de projet oblige d'exécuter les volets Kirundo et Ngozi en même temps, ce qui rend le suivi plus aisé et surtout moins coûteux.

Volet C : Pavage Bwiza-Nyakabiga

3.3.3 Résultat C.1 : Une deuxième phase de pavage à Bwiza-Nyakabiga est achevée

Plutôt que d'achever tout le pavage à Bwiza et Nyakabiga, le projet achèvera le pavage de Nyakabiga 1 et 2 et complètera le dispositif en pavant les transversales de Bwiza. Le budget ne permet pas d'inclure Nyakabiga 3 dans le dispositif.

3.3.3.1 C.R1.A1 : Etudes techniques et supervision des travaux

Les études techniques sont aisément disponibles dans la mesure où elles ont été réalisées dans le cadre du programme d'urgence. De même, les DAO existent et pourront aisément être adaptés suivant le volume des travaux. En définitive, seules quelques retouches sont à prévoir de façon à tenir compte des leçons apprises sur les chantiers en cours.

Cette activité couvrira donc le complément logique et pertinent du programme d'urgence à savoir : les transversales comprises entre la 4ème et la 8ème avenue à Bwiza ainsi que les avenues comprises dans Bwiza I et II entre l'avenue de la Jeunesse et l'avenue de l'Imprimerie.

3.3.3.2 C.R1.A2 : Pavage à l'entreprise

Le pavage sera fait à l'entreprise. Cela permet un meilleur phasage du projet (car les entreprises sont vite mobilisables) et un meilleur suivi par l'équipe de projet.

Néanmoins, le système d'achat de pavés sera le même que pour le volet Kamenge/Kinama, avec un contrôle poussé de la qualité des pavés et une bonne gestion (en terme de timing, de qualité et de prix) de l'approvisionnement du chantier en pavés et autres matériaux.

Les travaux à Bwiza/Nyakabiga couvrent les lots qui portaient initialement les numéros 10 et 11 (3200m), les transversales à Bwiza et l'avenue de la Jeunesse (550m) sur la section comprise entre l'avenue de Muyinga et l'Avenue de la République aussi appelée avenue n° 11 dans Nyakabiga et avenue n° 9 dans Nyakabiga II. En sus du pavage, cette activité comprend également le raccordement de ces artères au réseau d'égouts.

Volet D : Pavage social Kamenge-Kinama

3.3.4 Résultat D.R1 : Renforcement des capacités des SETEMU

La logique derrière ce résultat est double.

Premièrement, un renforcement des capacités des SETEMU améliorera et facilitera le suivi par les SETEMU du projet. A ce titre, le projet fournira du matériel roulant aux SETEMU. A leur tour, les SETEMU mettront ce matériel ainsi, le cas échéant, que divers équipements techniques à la disposition du projet par le biais d'un contrat de prêt à usage. De cette façon, la location de matériel est limitée, et le matériel acheté par le projet pour les SETEMU sera amorti (financièrement) à la fin du projet alors qu'au terme de trois à quatre années de service, ces équipements seront encore en parfait état de marche.

Deuxièmement, après la fin du projet, les SETEMU auront étendu leur parc de véhicules pour la collecte de déchets ou pour d'autres travaux dans leurs attributions. Ainsi, un des facteurs limitant la capacité des SETEMU à assurer la collecte des déchets dans l'ensemble de l'agglomération sera éliminé.

3.3.4.1 D.R1.A1 : Analyse des capacités et besoins

Cette analyse sera faite en collaboration entre le projet et les SETEMU. Un petit budget est prévu pour subvenir aux frais divers inhérents à la réalisation de l'étude
L'analyse portera sur les besoins des différents services en équipement et en ressources humaines.

3.3.4.2 D.R1.A2 : Achat d'équipement

Sur base des besoins en équipement, un marché de fourniture sera lancé. Le projet achètera de l'équipement pour près de 800.000 euro.

L'équipement consiste principalement en des camions (avec benne amovible), des compacteurs et une niveleuse de faible capacité.

Cet équipement technique, directement nécessaire aux besoins des chantiers, sera tenu en permanence à la disposition du projet. A priori, une convention entre les SETEMU et le projet sera mise en place aussitôt que possible pour définir les modalités de l'opération.

3.3.4.3 D.R1.A3 : Frais de fonctionnement

Pendant toute sa durée, le projet pourvoira aux frais de carburant, de maintenance ainsi qu'à tout autre frais de fonctionnement des engins de chantiers.

3.3.5 Résultat D.R2 : Des compétences sont développées au sein de la population cible

3.3.5.1 D.R2.A1 : Etude socio-économique de base à Kamenge/Kinama

Compte tenu du peu d'informations disponibles quant à la ville de Bujumbura, son évolution au cours des dernières décennies et sa population, une étude de base sera réalisée au démarrage de la prestation. Cette dernière portera tant sur la situation socio-économique des ménages (et pourra s'appuyer, le cas échéant, sur les résultats du dernier recensement, non encore disponible) que sur le niveau d'éducation moyen, le taux d'alphabétisation, les attentes et besoin de la population cible, etc. L'étude s'intéressera plus avant au fonctionnement et au rôle des associations dans les deux localités, ainsi qu'aux opportunités et menaces qui pèsent sur leur développement respectif.

3.3.5.2 D.R2.A2 : Formation des bénéficiaires

Suivant les résultats de l'étude de base, un curriculum adapté aux besoins et attentes de la population cible sera développé dans le cadre du projet et dispensé à tous les ouvriers souhaitant le suivre. Ce dernier sera résolument tourné vers le développement économique et proposera, à première vue, des modules de formation en calcul, en épargne, en gestion et en comptabilité. Au besoin, des cours d'alphabétisation seront également proposés. Dans tous les cas, les curricula seront développés de concert avec les bénéficiaires et les représentants de l'autorité locale, des associations œuvrant dans les deux communes et de toute autre personne susceptible d'y contribuer.

L'élaboration des supports et la dispense des cours seront confiés à une ONG locale, éventuellement appuyée par une assistance technique internationale, sur base d'une consultation restreinte. Dans la mesure du possible, les formateurs chargés de la dispense des cours seront recrutés localement, à Kamenge et Kinama. La même ONG se verra chargée de :

3.3.5.3 D.R2.A3 : Accompagnement social

Afin d'assurer le lien entre le chantier, ce programme de formation et la communauté locale, il sera fait appel à une ONG locale. Au démarrage de la prestation, cette dernière aura notamment pour rôle d'informer et de sensibiliser l'ensemble de la population des deux localités quant à la portée du projet et l'approche sociale développée ci-dessus. Elle sera plus particulièrement chargée d'arrêter de concert avec la population et ses représentants, officiels ou officieux, les critères devant présider à la sélection des ouvriers (et la constitution de la première 'promotion') et le mode de gestion du projet (droits et obligations des ouvriers, régime de sanctions, modalités de règlement des conflits, etc.). Elle participera en outre à la définition des artères prioritaires, dans le respect d'éventuelles contraintes techniques et de la logique urbanistique.

Par la suite, elle contribuera, avec les autorités locales, à la résolution d'éventuels conflits liés à l'occupation de la voie publique par des particuliers et se portera au devant de tout problème communautaire et/ou relationnel qui pourrait survenir au cours du chantier

En plus donc d'être un acteur incontournable du projet, pour l'élaboration et la dispense des formations prévues au titre du D.R2.A2, cette ONG se verra chargée de garantir le respect des principes d'économie solidaire qui informent le projet dans sa conception.

3.3.6 Résultat D.R3 : Un nombre de routes principales à Kamenge/Kinama sont pavées

3.3.6.1 D.R3.A1 : Etudes techniques

Comme pour les autres sites de pavage, les études techniques seront faites en début de projet par un bureau d'études spécialisé et recruté par une procédure de marché public.

Les études contiendront la partie technique (topographie, plans et coupes, analyse et plans de drainage etc.). Elles auront une composante d'impact sur l'environnement et l'atténuation de l'impact.

La supervision de ces travaux sera faite en régie par le projet en collaboration avec les SETEMU.

3.3.6.2 D.R3.A2 : Achat de pavés

L'achat des pavés sera fait auprès des associations des tailleurs, qui bénéficieront également d'un encadrement social. L'achat sera fait sur base de convention avec les différentes associations, au prix du marché – à négocier, sans passer par un marché public ou par des intermédiaires. Les conventions suivront néanmoins les principes des marchés publics, notamment l'équitabilité, la transparence et la gestion comme bon père de famille.

Les autorités de Kamenge/Kinama mettront un terrain de stockage à disposition du projet. L'approvisionnement du stock pourra se faire par camion, les transports sur mesure entre le stock et les chantiers pourront se faire par chariot en HIMO.

Le stockage des pavés permet de mieux gérer l'approvisionnement en pavés et d'étendre la période de taille des pavés (effet tampon du stockage).

La raison de travailler ainsi est d'augmenter la qualité des pavés, qui passeront un contrôle de qualité avant envoi sur chantier. L'extension dans le temps de la taille des pavés diminuera également la pression de production sur les tailleurs, ce qui aura un effet bénéfique sur la qualité.

3.3.6.3 D.R3.A3 : Pavage

Le pavage des routes identifiées par les études techniques sera exécuté en régie par le projet, en utilisant les ouvriers formés en différents métiers, encadrés socialement par les activités du résultat précédent. Le projet ne pouvant assurer, en ligne directe, le recrutement et la paie des ouvriers recrutés localement, à Kamenge et Kinama, pour la réalisation des chantiers, cette tâche sera confiée à un bureau spécialisé sur appel d'offres. Cette entité appuiera le projet pour le recrutement de ces manœuvres, dressera et gérera leur contrat de travail et assurera leur rémunération sur une base régulière.

L'organisation du chantier, les besoins en ressources humaines, les compétences requises pour la mise en œuvre du projet seront définis au démarrage du projet. Néanmoins, lorsque les compétences requises ne seront pas disponibles ou ne pourront être développées au sein de la population cible du projet, il sera fait appel, de façon prioritaire, aux SETEMU afin qu'ils mettent leur personnel à

disposition – en vertu d'une convention couvrant leurs frais directs et réels abondés d'une participation aux frais de gestion plafonnée à 10%. Ainsi, les SETEMU, qui comptent plus de 200 employés formés dans différents métiers (ingénieurs, gestionnaire de chantier, superviseur, paveur, conducteur d'engin…) qu'ils ne peuvent déployés à la hauteur de leur compétences faute de financement, pourront-ils mieux utilisés leur personnel qui pourront en outre développer de nouvelles compétences. Le projet, de son côté, aura un partenaire étatique qualifié et fiable à un prix concurrentiel avec le marché privé.

Cette activité inclut l'achat d'autres matériaux que les pavés. Comme pour les pavés, le terrain de stockage pourrait être utilisé pour le stockage d'autres matériaux (ciment, sable, gravier, moellons, fer à béton…). Ceci a l'avantage que le projet peut lancer et exécuter les marchés publics de fourniture sans être poussé par les besoins de chantier quotidiens.

3.3.7 Résultat D.R4 : La collecte des déchets solides est améliorée à Bujumbura

3.3.7.1 D.R4.A1 : Etude

La problématique des déchets solides à Bujumbura est beaucoup plus large que les quartiers où cette intervention sera mise en œuvre. Néanmoins, les solutions de la problématique doivent intégrer toute la chaîne des déchets solides, du niveau domestique par le niveau communal jusqu'au niveau de la ville de Bujumbura pour ce qui est la stratégie globale.

Une étude de qualité pourra servir aux bailleurs de fonds et à l'état burundais comme base pour l'identification des besoins et des nouveaux projets.

Dans le cadre de cette intervention, elle sera utilisée pour mieux cibler la mise en place d'un système de collection dans les communes de Kamenge et Kinama.

3.3.7.2 D.R4.A2 : Mise en place

Cette activité sera exécutée à la fin du projet et détaillée en cours du projet. Le budget effectivement disponible pour cette activité sera connu à ce moment, et permettra d'acheter un nombre de bennes pour les SETEMU, qui avec les camions (qui auront d'abord servi pour les chantiers de pavage) pourront constituer un maillon dans la chaîne de collection de déchets. En amont de ce maillon, des activités de sensibilisation devront (in)former la population du système pour en améliorer l'effet. En aval, la construction d'un centre d'enfouissement technique (CET) agréé selon les normes et les bonnes pratiques est urgente dépasse malheureusement ce projet.

Des initiatives locales (de collecte, de tri, de recyclage) à petite échelle peuvent par contre être appuyées.

Le budget disponible pour cette activité est largement (quelques ordres de grandeur) inférieur au budget nécessaire pour une solution intégrée de la problématique des déchets solides à Bujumbura. Néanmoins, le projet pourra créer l'étincelle pour d'autres initiatives et contribuera à la solution du problème en faisant une expérience pilote.

Une bonne collaboration avec toutes les initiatives en cours (par le gouvernement, par les bailleurs, par des ONG locales ou internationales, est indiquée.

3.4 INDICATEURS ET SOURCES DE VERIFICATION

Les indicateurs sont repris dans le cadre logique. Grosso modo, les indicateurs du projet sont :

- Au niveau technique :
  - distance de route pavée pour chaque volet
  - longueur de caniveaux de drainage
  - temps de trajet entre quelques points de repère
  - traficabilité des routes en toute saison
  - accessibilité des quartiers augmentée (par exemple pour les camions de déchets solides)
  - extension du parc de véhicules (et de la capacité technique) des SETEMU
- Au niveau social
  - nombre d'homme/jours prestés
  - nombre de formations/diplômes donnés
  - nombre d'associations impliquées et créées

Des indicateurs indirects, difficile à mesurer, portent sur le développement socio-économique après projet grâce aux routes pavées et aux efforts d'encadrement social. Citons la diminution des maladies hydriques, la création de micro-entreprises etc.

Le projet rassemblera également des indicateurs de performance afin de comparer les deux méthodes déployées dans le cadre de la prestation en termes tant de prix que d'impact ou de qualité.

3.5 ACTEURS INTERVENANT DANS LA MISE EN ŒUVRE

3.5.1 Les SETEMU

Les Services Techniques Municipaux seront associés aux travaux dans les communes Kamenge/Kinama. Ils mettront à disposition le matériel acheté par le projet et des ressources humaines qualifiées. Des conventions seront signées avec cet organisme étatique pour affiner ces engagements.

3.5.2 Les Associations de tailleurs

Le projet travaillera directement avec les associations de tailleurs de pavés autour de Bujumbura. Ces associations fourniront des pavés aux chantiers, sur base de conventions avec le projet.

3.5.3 Les Associations dans les communes de Kamenge/Kinama

Le programme travaillera avec les associations (de jeunes, femmes, démobilisés, …) pour la gestion des ouvriers et les différentes sensibilisations et formations.

3.5.4 Entreprises

Les volets de pavage à l'entreprise (Kirundo, Ngozi et Bwiza/Nyakabiga) seront exécutés sur base de contrats à l'entreprise, en passant par des marchés publics. La supervision sera faite par des bureaux spécialisés.

4. RESSOURCES

4.1 RESSOURCES FINANCIERES

Les ressources financières du projet s'élèvent à 10.000.000 euro. La répartition du budget est comme indiquée dans le tableau ci-dessous.

Volet	Budget	
Kirundo	1.000.000 €	10%
Ngozi	1.000.000 €	10%
Bwiza-Nyakabiga	1.700.000 €	17%
Kamenge/Kinama	4.204.000 €	42%
Réserve Budgétaire	97.000 €	1%
Moyens Généraux	1.999.000 €	20%
Total	10.000.000 €	

Les moyens généraux représentent 20% du budget total. Cette partie relativement importante est justifiée par deux arguments principaux :

- la répartition géographique du projet oblige le projet à utiliser plus de ressources humaines et matérielles pour le suivi des travaux
- la stratégie de « pavage social » en HIMO consolidé demande un suivi plus intensif que le pavage à l'entreprise (mais est compensé par un prix de pavage plus bas, une meilleure qualité et des retombées sociales appréciables)

Un budget détaillé est donné en annexe.

Le budget sera géré en « cogestion » (voir modalités d'exécution), sauf pour :

- les moyens généraux du projet, qui seront gérés en régie par la CTB
- les études techniques à Kamenge/Kinama, qui seront gérées en régie pour accélérer les procédures

4.2 RESSOURCES HUMAINES

Au niveau du projet, les ressources humaines se composent comme suit :

- deux directeurs de l'intervention (un pour pavage à l'entreprise, venant du Ministère TPE, un pour le pavage social, venant du Ministère de l'Intérieur)
- un coordinateur (international) du projet, recruté par la CTB, qui assurera la gestion administrative et financière du projet, et qui sera le délégué à la cogestion – agréé par la Partie Burundaise
- un expert pavage (international) du projet, recruté par la CTB, qui s'occupera des aspects techniques (études, suivi, supervision, réception technique) des chantiers – agréé par la Partie Burundaise
- deux ingénieurs (nationaux), un pour le côté pavés, un superviseur chantier
- un sociologue

- deux techniciens de chantier

L'équipe de support du projet se compose comme suit :

- un comptable et un aide-comptable
- un logisticien
- une secrétaire/réceptionniste/caissière
- les chauffeurs, gardiens, et autre personnel de support

Ces ressources humaines seront gérées par la CTB, sauf les deux directeurs d'intervention, qui restent sous leur hiérarchie actuelle.

Indirectement, le projet impliquera un nombre d'ingénieurs et d'ouvriers des SETEMU, un grand nombre d'associations communautaires et des ONG dans la mise en œuvre du projet.

4.3 RESSOURCES MATERIELLES

Les ressources matérielles pour la mise en œuvre du projet se synthétisent comme suit :

- Achat et fonctionnement de 5 véhicules (3 chantier, un voyage intérieur, un courses en ville) et 2 motos
- Équipement informatique et télécommunication
- Location du bureau et son fonctionnement (consommables, télécom, …)

5. MODALITES D'EXECUTION

5.1 CADRE LEGAL ET RESPONSABILITES ADMINISTRATIVES

Le cadre légal est fixé par la Convention Spécifique (CS) relative à l´intervention à signer entre la République de Burundi et le Royaume de Belgique.

Pour la partie burundaise, le Ministère des Finances est l´entité responsable. A ce titre, il assume le rôle d'ordonnateur chargé de liquider et d'ordonnancer les dépenses du projet. Il peut désigner un ordonnateur délégué.

Pour les volets Kirundo, de Ngozi et de Bwiza/Nyakabiga, le maître d'ouvrage est le Ministère des Travaux Publics et Equipement. A cet effet, ce ministère désigne, en concertation avec la CTB, un Directeur d'Intervention qui assure la direction, supervision et le contrôle direct et permanent de l'exécution des prestations dans le cadre de ces trois volets pour le compte de la partie burundaise.

Le Ministère de l'Intérieur est le maître d'ouvrage du projet pour le volet du « Pavage social Kamenge/Kinama ». A cet effet, il désigne, en concertation avec la CTB, un Directeur d'Intervention (DI) qui assure la direction, supervision, et le contrôle direct et permanent de l'exécution des prestations dans le cadre de ce volet pour le compte de la partie burundaise.

Pour la partie belge, la Direction générale de la Coopération au développement (DGCD) est l´entité administrative et financière responsable de la contribution belge à l´intervention. La partie belge confie la réalisation de ses obligations pour la mise en œuvre et le suivi du programme à la Coopération Technique Belge, à travers une Convention de Mise en Œuvre (CMO). A ce titre, la CTB, à travers son Représentant Résident à Bujumbura, assume le rôle de coordonnateur chargé d´approuver les dépenses. La CTB peut désigner un coordonnateur délégué.

La CTB désigne un Délégué à la Cogestion (Delco) qui assure le conseil, la supervision et le contrôle régulier de l'exécution des prestations pour le compte de la partie belge. Il sera agréé par la partie burundaise (Ministère des Relations Extérieures et de la Coopération).

5.2 STRUCTURES D'EXECUTION ET DE SUIVI DU PROJET

L'exécution et le suivi du projet sont assurés à différents niveaux et par différentes instances. Le projet sera exécuté en cogestion.

5.2.1 Structure Mixte de Concertation Locale

Pour assurer l'implication effective des différents partenaires concernés par la mise en œuvre de la prestation de coopération, une Structure Mixte de Concertation Locale (SMCL) sera mise en place. Ce Comité est une instance mixte de suivi, de monitoring et de décisions mise en place au niveau local pour assurer la supervision et la coordination de la prestation de coopération.

Compétences et attributions de la SMCL :

- Mettre en place les structures d'exécution du projet
- Superviser l'exécution des engagements pris par les Parties

- Apprécier l'état d'avancement du projet et de l'atteinte de ses résultats sur la base des rapports d'exécution du projet
- Approuver les plans d'activités du projet
- Approuver les ajustements ou les modifications éventuels des résultats intermédiaires, tout en respectant l'objectif spécifique et l'enveloppe budgétaire fixés par la Convention spécifique et en veillant à la faisabilité de l'ensemble des actions
- Faire des recommandations aux autorités compétentes des deux Parties signataires de la convention
- Résoudre tout problème de gestion des ressources humaines, évaluer conjointement la compétence et les prestations des différents personnels mis à disposition du projet et prendre toutes les mesures d'encouragement ou de correction nécessaire
- Résoudre, pour le bon déroulement du projet, tout problème de gestion qui se poserait, relatif aux ressources financières ou matérielles, ou à l'interprétation du DTF
- Initier à tout moment des missions d'évaluation technique ou d'audit financier
- Approuver le rapport final et clôturer le projet

Composition de la SMCL :

- Le directeur chargé de l'Europe au Ministère des Relations Extérieures, président de la SMCL ;
- Le représentant du Ministère des Finances ;
- Le représentant du Ministère de l'Intérieur ;
- Le représentant du Ministère des Travaux Publics et Equipement ;
- Le Représentant Résident de la CTB

La direction du projet (composé des deux Directeurs de l'Intervention et du Délégué à la Cogestion, voir ci-après) assure le secrétariat et réalise le PV de la SMCL.

La SMCL peut inviter, en qualité d'observateur ou d'expert, toute personne qui apporte une contribution au projet.

Mode de fonctionnement de la SMCL :

- La SMCL établit son règlement d'ordre intérieur dans le respect des autres dispositions de la convention spécifique.
- La SMCL se réunit sur invitation de son président ordinairement chaque semestre ou de façon extraordinaire à la demande d'un membre
- La SMCL se réunit pour la première fois au plus tard trois mois qui suivent la signature de la convention spécifique.
- La SMCL prend ses décisions selon la règle du consensus
- Chaque réunion fait l'objet d'un procès-verbal signé par tous les membres
- La SMCL tient également une réunion au plus tard 3 mois avant la fin des activités du projet afin d'examiner la proposition de rapport final et de préparer les formalités de clôture du projet.
- La SMCL tient également une réunion avant la fin de validité de la convention spécifique afin d'approuver le rapport final et d'assurer les formalités de clôture.
- Toutes les décisions sont prises en concertation et à l'unanimité.

5.2.2 La direction du projet

La Direction du Projet (DP) est constituée des deux Directeurs de l'Intervention et du Délégué à la Cogestion (Delco, expert international recruté par la CTB).

Les DI ont des attributions géographiquement divisées : pour le volet « Pavage social Kamenge/Kinama », le DI du Ministère de l'Intérieur est responsable, pour les volets Kirundo, Ngozi et Bwiza/Nyakabiga, le DI du Ministère TPE est responsable. Pour chaque volet, la Direction du Projet consiste donc en deux personnes seulement.

La DP est responsable de la production des résultats intermédiaires du projet en vue d'atteindre son objectif spécifique. A ce titre, ils assurent la gestion technique, administrative, budgétaire et comptable de la prestation de coopération. Ils viseront chaque document officiel se rapportant à l'exécution de celle-ci, notamment ceux ayant trait aux procédures de marchés publics. Ils viseront « pour service rendu » ou « pour réception conforme » l'ensemble des factures, décomptes ou pièces justificatives des dépenses.

La Direction du Projet aura, plus particulièrement, les attributions suivantes :

1) Etre responsable de la production des résultats intermédiaires de la prestation de coopération en vue de l'atteinte de son objectif spécifique :
   - Organiser, coordonner et superviser l'exécution des activités de la prestation de coopération ;
   - Rédiger les rapports d'exécution annuels et semestriels, les rapports comptables et le rapport final d'exécution évaluation selon le canevas de la CTB ;
   - Soumettre l'état d'avancement et l'atteinte des résultats intermédiaires à la SMCL ;
   - Élaborer et soumettre à la SMCL les plans de travail de la prestation de coopération et adapter cette planification en fonction de l'évolution de la prestation.
   - Examiner l'opportunité de modifier ou non le DTF lors des sessions de planification trimestrielle.
2) Assurer le secrétariat de la SMCL
   - Proposer l'ordre du jour au président de la SMCL, après consultation de toutes les parties concernées par l'exécution de la prestation de coopération ;
   - Transmettre, selon les délais requis, aux membres de la SMCL les documents préparatoires, entre autres les rapports d'exécution et l'utilisation du budget pour la période passée ainsi qu'une proposition de planning et de budget pour la période future ;
   - Rédiger les comptes rendus des réunions de la SMCL.
3) Assurer la gestion administrative et financière de la prestation de coopération selon les procédures en vigueur :
   - Participer à l'ensemble des étapes du processus des marchés publics ;
   - Viser « pour service rendu » ou « pour réception conforme » l'ensemble des factures, décomptes ou pièces justificatives des dépenses ;
   - Rédiger les rapports comptables ;
4) Effectuer l'étude de tout problème de gestion des ressources (humaines, financières ou matérielles) ou d'interprétation de la Convention Spécifique ou du Dossier Technique et Financier qui se poserait pour le bon déroulement de la prestation de coopération avant de les soumettre à la SMCL pour prise de décision.

5.3 GESTION FINANCIERE

5.3.1 Coopération financière (Cogestion)

En application de la Convention Générale, la prestation de coopération (à l'exception des lignes mentionnées en régie dans le budget) sera exécutée selon les principes de la cogestion : le Burundi est maître d'ouvrage de l'intervention, tandis que la Belgique apporte un soutien technique et financier.

La partie burundaise désigne le Ministère des Finances en qualité d'ordonnateur chargé de liquider et d'ordonnancer les dépenses du projet. Elle peut désigner un ordonnateur délégué.

La partie belge désigne, en qualité de coordonnateur le Représentant Résident de la CTB au Burundi. Le coordonnateur est chargé d'approuver les dépenses du projet. La CTB peut désigner un coordonnateur délégué.

La Direction de l'Intervention est constituée des Directeurs de l'Intervention (DI) et du Délégué à la Cogestion (Delco). La Direction de l'Intervention assurera conjointement la gestion technique, administrative, budgétaire, financière et comptable des volets du projet selon la répartition entre DI donnée au paragraphe 5.2.

5.3.1.1 Comptes et pouvoirs de signature

Dès la signature de la Convention Spécifique un compte en EUR (compte principal) et un compte en (devises) seront ouverts auprès d'une institution bancaire, selon les modalités suivantes :

- nom du compte *:* 'Contribution Belge _ *Programme Pavage*'
- choix de la banque : une institution bancaire travaillant avec la CTB dans le pays
- pouvoir de signature (toujours double signature)

Signature 1	**Signature 2**	**Limite**
Directeur	Délégué à la Cogestion	12.500 EUR
Directeur	Coordonnateur /délégué	67.000 EUR
Ordonnateur /délégué	Délégué à la cogestion	67.000 EUR
Ordonnateur	Coordonnateur	La limite dépend des procédures internes auprès des institutions respectives.

- Le compte principal sera alimenté trimestriellement. Les autres comptes seront alimentés à partir du compte principal tout en limitant les fonds sur ces comptes.

Des autres comptes cogérés peuvent être ouverts pour des raisons de logistique après accord de l'ordonnateur et du coordonnateur.

Pour les dépenses locales en régie un compte sera ouvert avec double signature au niveau de la CTB.

5.3.1.2 Mise à disposition des fonds

a) Premier transfert

Dès la notification de la Convention de Mise en Œuvre entre l'état belge et la CTB, un *appel de fonds* par mode de financement peut être introduit à la représentation locale de la CTB. Le montant demandé doit correspondre aux besoins des trois premiers mois. Pour la partie cogérée, l'appel de fonds doit être signé par l'ordonnateur.

b) Transferts suivants

Afin de recevoir des fonds, le projet doit introduire à la représentation locale de la CTB un appel de fonds par mode de financement au début du mois précédant le trimestre suivant. Cet appel de fonds doit être signé par la direction du projet et aussi par l'ordonnateur pour la partie cogérée :

Le montant de l'appel de fonds est égal aux besoins estimés en trésorerie pour le trimestre suivant avec une réserve.

Le transfert de fonds par la CTB se fait au début du trimestre. La CTB peut aussi proposer un schéma de financement spécifique (paiements en plusieurs tranches ou paiement à la demande).

Le transfert des fonds se fait uniquement à condition que :

- La comptabilité du trimestre précédant l'introduction de l'appel ait été transmise à la représentation locale de la CTB.
- La mise à jour de la programmation financière ait été transmise à la représentation locale de la CTB
- Le montant de l'appel de fonds n'est pas plus élevé que le solde budgétaire

En cas d'urgence, le projet peut introduire un appel de fonds anticipé en justifiant le besoin.

5.3.1.3 Marchés publics

L'attribution des contrats et l'adjudication des marchés publics de fournitures, travaux et services gérés en cogestion se font en conformité avec la législation burundaise. Le Représentant Résident de la CTB, Coordonnateur, ou son délégué participe au dépouillement et à l'analyse des offres. La législation burundaise est appliquée pour l'attribution des contrats et l'adjudication des marchés publics pour les activités en cogestion.

Toutefois, tous les documents relatifs au marché feront référence à la source belgo-burundaise de financement. La direction de l'intervention transmet au coordonnateur du projet un rapport détaillé sur le dépouillement des offres, accompagné d'une proposition motivée du choix de l'adjudicataire. La CTB peut fixer des seuils de publication et de non-objection en vertu de ses règles de gestion interne et des mandats et afin de respecter les normes internationales régissant la coopération internationale.

Les marchés supérieurs à 12,500 € nécessiteront l'approbation préalable du coordonnateur pour :

- Le mode d'attribution du marché (appel d'offres général, appel d'offres restreint ou procédures négociées) ;
- Si ce n'est un appel d'offres général, la liste des entreprises à consulter et les critères de sa constitution ainsi que les coordonnées des entreprises ; quel que soit le mode

d'attribution retenu, trois soumissionnaires (au minimum) doivent être préalablement consultés ;
- Les critères d'attribution du marché qui seront utilisés.
- La proposition d'attribution du marché.

5.3.2 Contribution en régie

La contribution belge en régie est gérée et justifiée par la CTB. Pour les marchés publics en régie, la législation belge est applicable. Pour les dépenses locales en régie un compte sera ouvert avec double signature au niveau de la CTB.

5.3.3 Gestion du budget

Le budget total et le budget par mode d'exécution ne peuvent pas être dépassés. Au cas où une augmentation budgétaire est nécessaire une demande motivée d'augmentation doit être introduite par la partie burundaise auprès de l'Etat belge après avoir reçu l'accord du SMCL. Si la Belgique accepte la demande on procède à un échange de lettres signées par les deux parties.

Le budget du projet donne les contraintes budgétaires dans lesquelles le projet doit être exécuté. Chaque changement de budget doit être approuvé par le SMCL sur base d'une proposition élaborée par la direction du projet. Les changements budgétaires possibles sont :

- Changement de la structure du budget (par exemple ajout d'une ligne budgétaire)
- Réallocation des montants entre lignes budgétaires
- Réallocation des moyens entre modes de financement
- et Utilisation de la réserve budgétaire

La gestion de changement budgétaire doit être faite selon les procédures de la CTB.

La réserve budgétaire peut uniquement être utilisée pour des activités de projet et après accord du SMCL. Son utilisation doit toujours être accompagnée d'un changement du budget.

Les engagements doivent être approuvés par les deux parties tout en respectant les mandats (voir pouvoir de signature). La direction du projet doit assurer un bon suivi des engagements. Il n'est pas autorisé de prendre des engagements sur base d'un budget non approuvé officiellement.

5.3.4 Contribution de la partie nationale

La contribution de la Partie burundaise couvrira essentiellement les salaires du personnel burundais chargé de l'exécution des activités prévues dans le cadre du projet ainsi que la mise à disposition de leurs locaux, terrains et mobilier, et les frais de fonctionnement y liés.

La contribution belge ne sera en aucun cas utilisée au paiement de tout impôt, droit de douane, taxe d'entrée, et autres charges fiscales (y compris la TVA) sur les fournitures et équipements, travaux et prestations de service.

Si des taxes ou des charges sont exigibles selon la législation burundaise, elles seront prises en charge par la Partie burundaise.

5.4 MECANISME D'APPROBATION DES ADAPTATIONS DU DTF

Le projet sera réalisé conformément au dossier technique et financier annexé à la Convention spécifique, ci après dénommé « DTF ».

A l'exception de l'objectif spécifique du projet, de la durée de la Convention spécifique, et des budgets définis dans la Convention spécifique, pour lesquels une éventuelle modification doit se faire par un échange de lettres entre les Parties, l'entité burundaise responsable pour l'exécution du projet et la CTB peuvent conjointement adapter le DTF, en fonction de l'évolution du contexte et du déroulement du projet.

La CTB doit informer la partie belge des modifications suivantes apportées au projet :

- les formes de mise à disposition de la contribution de la Partie belge et de la Partie burundaise,
- les résultats, y compris leurs budgets respectifs,
- les compétences, attributions, composition et mode de fonctionnement de la structure mixte de concertation locale,
- le mécanisme d'approbation des adaptations du DTF,
- les indicateurs de résultat et d'objectif spécifique,
- les modalités financières de mise en œuvre de la contribution des parties. Un planning financier indicatif adapté est joint le cas échéant.

Toutes les modifications au DTF initial, énumérées ci-dessus, doivent être approuvées par la SMCL. Les autres changements peuvent être implémentés par la direction d'intervention. Ces modifications seront reprises dans les rapports d'exécution de l'intervention.

5.5 RAPPORTAGE, SUIVI ET EVALUATION

La Direction du projet (les Directeurs de l'Intervention et l'Expert International Delco) est pleinement responsable du suivi et de la supervision de toutes les activités engagées. Elle est tenue de définir et faire exécuter des plans semestriels de travail, avec l'établissement d'indicateurs de performance précis, l'identification des responsables de chaque activité et les indications budgétaires.

5.5.1 Rapportage technique et administratif

En début de chaque année civile, la direction de l'intervention établira un rapport d'exécution et de suivi annuel sur l'année civile qui précède, selon les canevas de la CTB, à destination de la SMCL et du bailleur de fonds.

A la moitié de l'année, la direction de l'intervention réalisera un rapport d'exécution et de suivi semestriel selon le format CTB, qui sera présenté à la SMCL après avoir été déposé au moins 15 jours avant la réunion ordinaire du SMCL.

Ces rapports d'exécution et de suivi comprendront un bilan des activités réalisées en comparaison avec le plan établi, une analyse des résultats et des indicateurs, un rapport financier, un chronogramme des activités pour la période suivante, mais également un point sur les problèmes et les contraintes et les propositions d'actions et /ou de décisions pour y remédier. Pour les questions

plus techniques, la SMCL veillera à s'entourer des conseils techniques nécessaires à sa prise de décision.

Le rapport de suivi contient en outre une appréciation et une analyse qualitative.

5.5.2 Rapportage comptable et financier

Comptabilité

Mensuellement, la *comptabilité* doit être élaborée et approuvée selon les procédures de la CTB. La comptabilité doit être signée pour accord par le directeur et le co-directeur et transmise à l'ordonnateur et au coordonnateur (représentation locale de la CTB). La comptabilité à envoyer à la représentation locale de la CTB comprend un fichier électronique, les pièces justificatives ainsi que les extraits bancaires et états de caisse.

Programmation financière

Trimestriellement, la direction du projet doit élaborer une *programmation financière* pour les trimestres suivants et pour le trimestre en cours et les années suivantes. La programmation financière doit être faite selon les procédures de la CTB et doit être envoyée à la représentation locale de la CTB.

Rapportage financier au SMCL

A chaque réunion de SMCL, la direction du projet doit présenter *l'information financière* suivante :

- Rapport d'exécution budgétaire
- Mise à jour de la programmation financière
- Liste des engagements importants
- Aperçu des soldes bancaires
- Liste des fonds reçus par mode de financement et paiements par le siège CTB
- Proposition de changement budgétaire si nécessaire
- Plan d'action lié aux recommandations d'un audit financier

5.5.3 Rapport final

En fin de projet, la direction de l'intervention établira un rapport final, selon canevas de la CTB, qui devra être approuvé par la SMCL. Ce rapport final sera accompagné des documents de clôture tels que décharge des responsables du projet, PV de transmission des immobilisés et des archives, etc.

5.5.4 Evaluation du projet

Une évaluation mi-parcours (MTR – *mid term review*) sera faite à la moitié du projet. Cette évaluation permettra de réorienter le programme ou certains volets si nécessaire.

Une évaluation finale sera faite vers la fin du projet. Le but de cette évaluation consistera à juger de la pertinence de la prestation en liaison avec ses objectifs, du degré d'atteinte des résultats et des suites à donner pour assurer la durabilité des acquis.

Des missions de suivi technique seront organisées par la CTB (CTB Bujumbura et CTB Bruxelles) afin d'appuyer les responsables du projet dans l'exécution des activités. Les résultats et

recommandations de ces missions seront transmis et discutés au sein de la Direction d'Intervention et de la Structure Mixte de Concertation Locale.

5.5.5 Audit

Audit projet

Le projet doit être audité après un an d'activité et pendant la troisième année d'activité. L'audit portera sur :

- La vérification que les comptes du projet reflètent la réalité
- Le contrôle de l'existence et le respect des procédures.

La SMCL peut demander des audits supplémentaires si elle les juge nécessaires.

La SMCL charge le représentant résident de l'élaboration des termes de référence et de la sélection de la firme d'audit. La firme d'audit doit être une firme certifiée (selon standards internationaux) indépendante.

Le rapport d'audit doit être présenté à la SMCL. Si nécessaire la direction doit élaborer un plan d'action afin d'améliorer les procédures et prouver que des mesures correctives ont été entreprises.

Audit CTB

Chaque année les comptes de la CTB sont audités par un collège de commissaires. Dans ce cadre ils réalisent également des audits de projets. Le comité d'audit de la CTB peut aussi demander qu'un projet soit audité par l'auditeur interne de la CTB.

5.6 CLOTURE DE LA PRESTATION

Le délai d'exécution des différentes activités du projet est de 60 mois à compter de la date de signature de la Convention Spécifique.

A la fin de la prestation de coopération, les sommes restées éventuellement disponibles sur les comptes du projet feront l'objet d'une affectation décidée de commun accord entre les parties belge et burundaise et notifiée par Echange de Lettres.

Bilan Financier

Six mois avant la fin du projet un bilan financier doit être élaboré par la direction du projet selon les procédures de la CTB. Le bilan financier présenté au SMCL de clôture doit d'abord être vérifié par la CTB.

Soldes

Les montants gérés en régie et non utilisés à la fin du projet, ainsi que le reliquat de la contribution financière non versé sur les comptes cogérés tomberont en annulation à la fin du projet. Le solde disponible sur les comptes bancaires cogérés sera réalloué d'un commun accord.

Dépenses après Convention

Après la fin de la Convention Spécifique il n'est plus autorisé de faire des dépenses sauf si elles sont liées à des engagements pris avant la fin de la Convention Spécifique et qui sont actés dans le PV de SMCL.

6. THEMES TRANSVERSAUX

6.1 ENVIRONNEMENT

L'effet négatif est évident : l'exploitation des carrières de pavés est une exploitation de la nature qui en soi n'est pas durable car les collines et formation géologiques ne se remplacent pas. Néanmoins, l'impact reste très localisé et les avantages positifs emportent.

Le programme pavage aura plusieurs effets positifs sur l'environnement :

- l'assainissement des quartiers ciblés sera fortement amélioré : en mieux drainant les eaux de pluie, les inondations et les eaux stagnantes -toutes les deux avec des effets néfastes sur la santé publique par des maladies hydriques- seront évitées. Ceci correspond à l'OMD « Environnement »
- le trafic sera plus fluide et moins polluant par km que le trafic sur les routes actuelles, qui demandent souvent une 4x4 pour pouvoir passer à faible vitesse. Au total, la réhabilitation des routes augmente le trafic, et la pollution par hydrocarbures augmente, mais la pollution par véhicule baisse.
- L'érosion dans les quartiers sera diminuée par un meilleur drainage. Le pavage protège la route contre l'érosion, les caniveaux guident les eaux de pluie vers les embouchures dans la rivière.

L'appui au système de collecte de déchets solides à Kamenge/Kinama améliorera nettement la situation sanitaire de ces quartiers. Malheureusement, cela va de pair avec un impact négatif sur l'environnement, vu que la décharge de la ville de Bujumbura est hors normes et pollue le lac Tanganyika par la lixiviation. Ce problème ne peut être résolu dans le cadre de ce projet, mais l'étude globale de la gestion des déchets de la ville pourrait contribuer à une amélioration de cette situation. Aussi, la collecte poussée de déchets pourra changer la vision en exacerbant le problème à court terme (volume déposé à la décharge) pour le résoudre à long terme.

Le pavage comme technique est moins polluante que l'asphaltage. La méthodologie HIMO à son tour est moins polluante pour l'environnement que la construction mécanisée de routes aux engins lourds.

Chaque étude technique aura une composante d'impact environnemental.

6.2 GENRE

Egalité des chances et genre : les femmes s'adonnant au même titre que les hommes aux travaux les plus pénibles, les travaux de préparation des chaussées puis de pavage leur seront tout naturellement ouverts, au même titre qu'ils le seront aux hommes. Par ce biais, leur implication active sera également recherchée dans le programme de formation et d'intégration sociale y attenant. Dès lors, les équipes locales d'accompagnement et d'assistance technique reflèteront-elles la mixité de la population cible dans leur composition. Ceci vaut tant pour le genre qu'en matière d'appartenance ethnique.

6.3 DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE LOCAL ET ECONOMIE SOCIALE

En travaillant (à Kamenge/Kinama) par le biais des associations (de femmes, de jeunes, de démobilisés…), l'économie sociale sera stimulée. Ces associations seront encadrées par le projet et verront leurs capacités augmentées.

Par l'utilisation des techniques HIMO, le projet vise la création d'emplois et la distribution de revenus supplémentaires principalement au niveau local. Par ailleurs, l'injection directe de liquidités par le biais des rémunérations octroyées sur les différents chantiers, contribuera à dynamiser et à diversifier l'économie locale tant dans son versant productif (appui notamment à la création d'AGR, de micro-entreprises ou encore d'activités commerciales) que social.

6.4 DROITS DE L'ENFANT

Les enfants sont les premières victimes des maladies hydriques qui peuvent se présenter en cas de mauvais drainage. Ils bénéficieront donc d'un environnement plus saint, ainsi que de l'amélioration de l'accessibilité des quartiers (transport public - école) et de la gestion des déchets solides (maladies transmis par les tas d'ordures – mouches, rongeurs…).

Un point d'attention est la sécurité routière : en construisant une route où il y avait peu de trafic, il faut s'assurer d'une bonne sensibilisation et protection des enfants, pour prévenir les accidents de trafic, dont les enfants risquent d'être les premières victimes.

Les routes construites auront toujours de bordures et des caniveaux, ce qui les sépare clairement des zones piétonnes. Du point de vue sécurité de la route, le pavage a certainement l'avantage sur l'asphaltage, qui permet des vitesses nettement plus élevées et non adaptées aux quartiers résidentiels. Si les études jugent nécessaire, des casses-vitesse seront installés.

Enfin, sur ce projet comme sur tout projet d'infrastructure, le plus grand soin devra être pris afin d'éviter que des enfants ne soient mis au travail. A cet effet, les DAO feront une référence explicite aux dispositions du Code du Travail et tout manquement sera signalé à l'Inspection du Travail. Dans les carrières, le contrôle de qualité sera étendu de façon à ce que ce risque soit intégré dans la procédure. Enfin, dans les équipes d'ouvriers, à Kamenge et Kinama, l'instance chargée du recrutement et de l'établissement des contrats appuiera le projet afin de veiller à ce qu'aucun enfant ne soit embauché.

6.5 HIV / SIDA

En travaillant en HIMO, le projet a un instrument de sensibilisation -à travers les ouvriers- qui peut atteindre beaucoup de familles.

A Kamenge/Kinama, les associations avec qui le projet collaborera, ont tous la sensibilisation et la lutte contre VIH/SIDA sur l'agenda. En travaillant avec ces associations, le projet améliorera donc indirectement la sensibilisation en finançant les associations à travers leurs membres.

7. ANNEXES

7.1 CADRE LOGIQUE

	Objectif global	***Indicateurs objectivement vérifiables***	***Sources de vérification***	***Hypothèses***
OG	Favoriser le développement économique la mise à niveau des infrastructures de transport intra-urbaines.	- *Nombre de km de routes pavées*	- *Rapports de projet*	- *la paix est maintenue dans le pays*
	Objectif spécifique	***Indicateurs objectivement vérifiables***	***Sources de vérification***	***Hypothèses***
OS	Réhabiliter durablement le réseau routier intra-urbain à Kirundo et Ngozi et dans les communes de Bwiza, Nyakabiga, Kamenge et Kinama à Bujumbura par le biais de chantiers de pavage à haute intensité de main d'œuvre.	- *Nombre de km de routes pavées* - *Nombre d'Hommes/jours de travail créés*	- *Rapports de projet* - *Rapport d'exécution* - *Fiches de présence*	- *Le réseau est entretenu par les autorités responsables*

	Volet A : Kirundo	***Indicateurs objectivement vérifiables***	***Sources de vérification***	***Hypothèses***
R1	Les routes ciblées à Kirundo sont pavées	- *Nombre de km pavés* - *Temps des trajets* - *Drainage améliorée*	- *Rapports de projet* - *PV de réception*	*Le pavage est techniquement et économiquement faisable* *-Une entreprise est trouvée* *- Bonne gestion des marchés publics entreprise*
	Activités pour résultat 1	***Moyens***	***Coûts***	
R1A1	Etudes techniques et supervision	- *Equipe projet + bureau d'études*	*90.000 €*	
R1A2	Pavage à l'entreprise	- *Entreprise de construction*	*910.000€*	

	Volet B : Ngozi	***Indicateurs objectivement vérifiables***	***Sources de vérification***	***Hypothèses***
R1	Les routes ciblées à Ngozi sont pavées	- *Nombre de km pavés* - *Temps des trajets* - *Drainage améliorée*	- *Rapports de projet* - *PV de réception*	*Le pavage est techniquement et économiquement faisable* *-Bonne gestion des marchés publics entreprise* *-Une entreprise est trouvée*
	Activités pour résultat 1	***Moyens***	***Coûts***	***Hypothèses***
R1A1	Etudes techniques et supervision	- *Equipe projet + bureau d'études*	*90.000 €*	-
R1A2	Pavage à l'entreprise	- *Entreprise de construction*	*910.000 €*	
	Volet C : Bwiza/Nyakabiga	***Indicateurs objectivement vérifiables***	***Sources de vérification***	***Hypothèses***
R1	Une deuxième phase de pavage est achevée	- *Nombre de km pavés* - *Temps des trajets* - *Drainage améliorée*	- *Rapports de projet* - *PV de réception*	*Bonne gestion des marchés publics entreprise*
	Activités pour résultat 1	***Moyens***	***Coûts***	***Hypothèses***
R1A1	Etudes techniques et supervision des travaux	- *Equipe projet + bureau d'études*	*100.000 €*	-
R1A2	Pavage à l'entreprise	- *Entreprise de construction*	*1.600.000 €*	

	Volet D : Pavage Social Kamenge/Kinama	*Indicateurs objectivement vérifiables*	*Sources de vérification*	*Hypothèses*
R1	**Les capacités des SETEMU sont renforcées**	- *augmentation du parc* - *RH utilisés*	- *Rapport annuel des SETEMU*	- *Convention avec les SETEMU pour la mise à disposition du matériel et des RH*
	Activités pour résultat 1	***Moyens***	***Coûts***	***Hypothèses***
R1A1	Etudes des besoins	- *SETEMU, équipe projet*	*1.000 €*	
R1A2	Achat de matériel	- *Fournisseur*	*800.000 €*	
R1A3	Frais de fonctionnement	- *SETEMU*	*250.000 €*	
R2	Des compétences sont développées au sein de la population cible	- *nombre de formations données* - *nombre d'Hommes/jours prestés* - *nombre de conflits résolus* - *nombre d'associations créées/associées*	- *rapport de projet* - *diplômes* - *listes de présence*	- *la paix sociale est stimulée* - *la population est prête à contribuer au projet*
	Activités pour résultat 2	***Moyens***	***Coûts***	***Hypothèses***
R2A1	Etude socio-économique de base	- *consultance externe*	*20.000 €*	-
R2A2	Formation des bénéficiaires	- *ONG, associations*	*100.000 €*	
R2A3	Accompagnement social	- *ONG, associations*	*143.000 €*	

R3	**Un nombre de routes principales à Kamenge/Kinama sont pavées**	- *nombre de km de routes pavées* - *nombre de pavés achetés* - *nombre d'homme/jours prestés*	- *rapport de projet* - *PV de réception*	- *Bonne gestion des RH et des chantiers*
	Activités pour résultat 3	***Moyens***	***Coûts***	***Hypothèses***
R3A1	Etudes techniques	- *consultance externe*	*50.000 €*	- *collaboration participative de la commune*
R3A2	Achat de pavés	- *ONG, associations, tailleurs*	*700.000 €*	- *mise à disposition d'un terrain de stockage* - *matériaux disponibles en quantité suffisante*
R3A3	Pavage social	- *ONG, associations*	*2.000.000 €*	- *Motivation de la population*
R4	**La collecte des déchets solides est améliorée**	- *nombre de bennes disponibles* - *initiatives locales appuyées*	- *rapport de projet* - *rapport annuel des SETEMU* - *étude d'impact*	- *la population est sensibilisée à contribuer à la collecte*
	Activités pour résultat 4	***Moyens***	***Coûts***	***Hypothèses***
R4A1	Etude technique	- *consultance externe*	*40.000 €*	
R4A2	Mise en place du système	- *SETEMU, Mairie*	*100.000 €*	

7.2 BUDGET

				nombre	unité	prix unitaire	total		2009	2010	2011	2012
A			**Pavage Kirundo**				**1.000.000**	**10%**	**-**	**30.000**	**577.500**	**392.500**
A	***01***		***Les routes ciblées à Kirundo sont pavées***				***1.000.000***		***-***	***30.000***	***577.500***	***392.500***
A	01	01	Etudes techniques & supervision				90.000	cogestion	-	30.000	37.500	22.500
A	01	02	Pavage à l'entreprise				910.000	cogestion	-	-	540.000	370.000
B			**Pavage Ngozi**				**1.000.000**	**10%**	**-**	**30.000**	**577.500**	**392.500**
B	***01***		***Les routes ciblées à Ngozi sont pavées***				***1.000.000***		***-***	***30.000***	***577.500***	***392.500***
B	01	01	Etudes techniques & supervision				90.000	cogestion	-	30.000	37.500	22.500
B	01	02	Pavage à l'entreprise				910.000	cogestion	-	-	540.000	370.000
C			**Pavage Bwiza-Nyakabiga**				**1.700.000**	**17%**	**490.000**	**1.210.000**	**-**	**-**
C	**01**		**Phase 2 du pavage Bwiza et Nyakabiga est achevée**				***1.700.000***		***490.000***	***1.210.000***	**-**	**-**
C	01	01	Etudes techniques & supervision				100.000	cogestion	40.000	60.000	-	-
C	01	02	Pavage à l'entreprise				1.600.000	cogestion	450.000	1.150.000	-	-
D			**Pavage Social Kamenge/Kinama**				**4.204.000**	**42%**	**481.500**	**1.658.000**	**1.428.000**	**636.500**
D	***01***		***Renforcement des capacités des SETEMU***				***1.051.000***		***301.000***	***580.000***	***120.000***	***50.000***
D	01	01	Analyse des capacités et besoins				1.000	cogestion	1.000	-	-	-
D	01	02	Achat d'équipement				800.000	cogestion	300.000	500.000	-	-
D	01	03	Frais de fonctionnement				250.000	cogestion	-	80.000	120.000	50.000
D	***02***		***Des compétences sont développées au sein de la population cible***				***263.000***		***55.500***	***78.000***	***78.000***	***51.500***
D	02	01	Etude socio-économique de base à Kamenge/Kinama				20.000	cogestion	20.000	-	-	-
D	02	02	Formation des bénéficiaires				100.000	cogestion	17.500	30.000	30.000	22.500
D	02	03	Accompagnement social				143.000		18.000	48.000	48.000	29.000
D	***03***		***Pavage des routes***				***2.750.000***		***125.000***	***1.000.000***	***1.190.000***	***435.000***
D	03	01	Etudes techniques				50.000	régie	35.000	15.000	-	-
D	03	02	Achat de pavés				700.000	cogestion	90.000	260.000	290.000	60.000
D	03	03	Pavage				2.000.000	cogestion	-	725.000	900.000	375.000
D	***04***		***Un système de déchets solides existe***				***140.000***		***-***	***-***	***40.000***	***100.000***
D	04	01	Etude technique				40.000	cogestion	-	-	40.000	-
D	04	02	Mise en place du système				100.000	cogestion	-	-	-	100.000

X			**Réserve budgétaire**				**97.000**	**1%**	**-**	**-**	**-**	**97.000**
X	***01***		***Réserve budgétaire***				***97.000***		**-**	**-**	**-**	***97.000***
X	01	01	Réserve budgétaire				97.000	cogestion	-	-	-	97.000
Z			**Moyens généraux**				**1.999.000**	**20%**	**489.500**	**503.000**	**519.000**	**487.500**
Z	***01***		***Frais ressources Humaines CTB***				***1.451.000***	***régie***	***291.500***	***402.000***	***402.000***	***355.500***
Z	01	01	Coordinateur de projet (international)	45	h.mois	12500	562.500	régie	112.500	150.000	150.000	150.000
Z	01	02	Gestionnaire de chantier (international)	42	h.mois	12500	525.000	régie	112.500	150.000	150.000	112.500
Z	01	03	Equipe technique projet	197	h.mois	817	161.000	régie	26.000	48.000	48.000	39.000
Z	01	04	Equipe logistique et administrative	45	mois	4500	202.500	régie	40.500	54.000	54.000	54.000
Z	***02***		***Investissements***				***130.000***		***130.000***	***-***	***-***	***-***
Z	02	01	Achat véhicules	5	pièce	20000	100.000	régie	100.000	-	-	-
Z	02	02	Achat motos	2	pièce	2500	5.000	régie	5.000	-	-	-
Z	02	03	ICT et telecom	1	fft	25000	25.000	régie	25.000	-	-	-
Z	***03***		***Frais de fonctionnement***				***288.000***		***62.000***	***76.000***	***76.000***	***74.000***
Z	03	01	Loyer bureau	48	mois	2000	96.000	régie	24.000	24.000	24.000	24.000
Z	03	02	Fonctionnement (consommables, télécom,…)	45	mois	2500	112.500	régie	22.500	30.000	30.000	30.000
Z	03	03	Fonctionnement véhicules	45	mois	1500	67.500	régie	13.500	18.000	18.000	18.000
Z	03	04	Missions à l'intérieur	12	mois	1000	12.000	régie	2.000	4.000	4.000	2.000
Z	***04***		***Frais de suivi et evaluation***				***130.000***		***6.000***	***25.000***	***41.000***	***58.000***
Z	04	01	Audit	2		10000	20.000	régie	-	10.000	-	10.000
Z	04	02	Monitoring	1	Forfait	60000	60.000	régie	6.000	12.000	18.000	24.000
Z	04	03	Backstopping	4	mission	2500	10.000	régie	-	3.000	3.000	4.000
Z	04	04	Evaluation (mi-parcours + finale)	2		20000	40.000	régie	-	-	20.000	20.000
Total Général (€)							**10.000.000**		**1.461.000**	**3.431.000**	**3.102.000**	**2.006.000**

7.3 CALENDRIER

				2009				2010				2011				2012			
				1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
A			**Pavage Kirundo**																
A	***01***		***Les routes ciblées à Kirundo sont pavées***																
A	01	01	Etudes techniques & supervision																
A	01	02	Pavage à l'entreprise																
B			**Pavage Ngozi**																
B	***01***		***Les routes ciblées à Ngozi sont pavées***																
B	01	01	Etudes techniques & supervision																
B	01	02	Pavage à l'entreprise																
C			**Pavage Bwiza-Nyakabiga**																
C	**01**		**Phase 2 du pavage Bwiza et Nyakabiga est achevée**																
C	01	01	Etudes techniques & supervision																
C	01	02	Pavage à l'entreprise																
D			**Pavage Social Kamenge/Kinama**																
D	***01***		***Renforcement des capacités des SETEMU***																
D	01	01	Analyse des capacités et besoins																
D	01	02	Achat d'équipement																
D	01	03	Frais de fonctionnement																
D	***02***		***Des compétences sont développées au sein de la population cible***																
D	02	01	Etude socio-économique de base à Kamenge/Kinama																
D	02	02	Formation des bénéficiaires																
D	02	03	Accompagnement social																
D	***03***		***Pavage des routes***																
D	03	01	Etudes techniques																
D	03	02	Achat de pavés																
D	03	03	Pavage																
D	***04***		***Un système de déchets solides existe***																
D	04	01	Etude technique																
D	04	02	Mise en place du système																

7.4 TDR PERSONNEL LONG TERME

7.4.1 Directeur de l'intervention

Le projet a besoin de deux directeurs d'intervention : un pour les volets Bwiza/Nyakabiga et Kirundo (venant du Ministère Travaux Publics) et un pour le volet Kamenge/Kinama, venant du Ministère de l'Intérieur ou les services sous tutelle.

7.4.1.1 Profil

- Diplôme universitaire : ingénieur en travaux publics ou équivalent
- Expérience en gestion de projet (planning, suivi, administration, budgétisation…).
- Expérience dans le domaine de la mise en œuvre des projets de coopération.
- Expertise prouvée dans les marchés publics
- Bonne maîtrise des logiciels de traitement de texte, de feuille de calcul et de base de données
- Bonnes aptitudes rédactionnelles
- Bonnes aptitudes aux communications interculturelles
- Parfaite maîtrise de la langue française et du kirundi.
- Grande aptitude à travailler en équipe
- Capacité de management et d'organisation

7.4.1.2 Lieu de travail

Bujumbura.

7.4.1.3 Description de poste

- Détaché à temps plein, coresponsable de la production des résultats intermédiaires et de toutes les activités inscrites dans le cadre logique du DTF,
- En collaboration avec le DELCO, assure la rédaction des programmes d'activités, des rapports d'activités semestriels et annuels, assure la mise en œuvre et le suivi des activités sous-traitées
- Assure la coordination intersectorielle et la coordination des différentes activités de l'intervention avec tous les acteurs concernés
- En collaboration avec le DELCO, approuve la comptabilité de l'intervention, à présenter mensuellement au contrôleur de la CTB
- Gère, avec le DELCO, les approvisionnements de l'intervention
- Assure, avec le DELCO, le secrétariat du SMCL

7.4.1.4 Quantité

Toute la durée de l'intervention

7.4.2 Le Délégué à la Cogestion

Le Délégué à la Cogestion sera désigné par la CTB.

7.4.2.1 Profil

- Diplôme en ingénierie, en science humaine ou en gestion ; un diplôme dans le secteur du développement est un atout
- Capacité de management et d'organisation
- Expérience révélatrice en gestion de projet (planning, administration, budgétisation…) notamment dans le domaine des infrastructures de base ou sur des projets HIMO.
- Expertise prouvée dans les marchés publics
- Sensibilité aux sujets de coopération (Déclaration de Paris, développement communautaire, renforcement des capacités), aux thèmes transversaux de la coopération belge et à la problématique du développement urbain
- Grande aptitude à travailler en équipe et à gérer une équipe
- Bonne maîtrise des logiciels de traitement de texte, de feuille de calcul et de base de données,
- Bonnes aptitudes rédactionnelles
- Bonnes aptitudes aux communications interculturelles
- Parfaite maîtrise de la langue française ; la maîtrise du kirundi ou du swahili est un atout

7.4.2.2 Lieu de travail

Bujumbura

7.4.2.3 Description de poste

- Le DELCO, avec le DI, est coresponsable de la production des résultats intermédiaires et de toutes les activités inscrites dans le cadre logique du DTF.
- A comme mission prioritaire de collaborer avec le DI à la programmation et au suivi quotidien des activités et à la rédaction des rapports d'activités semestriels et annuels.
- Assure la coordination intersectorielle et la coordination des différentes activités de l'intervention avec tous les acteurs concernés
- Co-supervise la comptabilité de l'intervention, à présenter mensuellement au contrôleur de la CTB et approuve toutes les dépenses du projet avec le D.I.
- Gère le personnel local engagé par le projet
- Assure, avec le DI, le secrétariat de la SMCL

7.4.3 L'expert pavage

L'expert pavage sera en charge de la partie technique du programme, et ce pour tous les volets.

7.4.3.1 Profil

- Diplôme d'ingénieur civil en construction ou équivalent
- Capacité de management et d'organisation
- Expérience en gestion de chantier

- Expertise prouvée dans les marchés publics
- Bonne connaissance pratique des réalités de terrain en Afrique Centrale, expérience au Burundi est un atout
- Grande aptitude à travailler en équipe et à gérer une équipe
- Bonne maîtrise des logiciels de traitement de texte, de feuille de calcul et de base de données,
- Bonnes aptitudes aux communications interculturelles
- Parfaite maîtrise de la langue française

7.4.3.2 Lieu de travail

Bujumbura

7.4.3.3 Description de poste

- L'expert pavage sera en charge de la supervision de tous les volets pavage au niveau technique : études, planning, exécution, réception des travaux
- Il assure le contrôle de la qualité des travaux : qualité des pavés, des matériaux, de la mise en œuvre, et du design même des routes et zones à paver
- Il supervise les entrepreneurs et les bureaux de contrôle
- Il organise et gère les chantiers en régie de travaux
- Il collabore avec la Direction du Projet à la programmation et au suivi quotidien des activités
- Il a un lien hiérarchique fonctionnel avec le personnel local technique (ingénieurs et techniciens de chantier) engagé par le projet