



CTB

**AGENCE BELGE
DE DÉVELOPPEMENT**

RAPPORT ANNUEL 2010 :

PROJET PAVAGE : DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE ET SOCIAL PAR LA MISE EN ŒUVRE D'UN PROGRAMME DE PAVAGE À HAUTE INTENSITÉ DE MAIN D'ŒUVRE

BDI 08049 11 & BDI 09052 11



Apprentissage sur chantiers écoles des métiers du
pavage © CTB programme pavage/Céline Baes

Table des matières

1 FICHE PROJET	5
DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE ET SOCIAL PAR LA MISE EN ŒUVRE D'UN PROGRAMME DE PAVAGE À HAUTE INTENSITÉ DE MAIN D'ŒUVRE À BUJUMBURA	5
CONTEXTE.....	5
OBJECTIFS	5
2 RÉSUMÉ.....	7
2.1 APERÇU DE L'INTERVENTION	9
2.2 POINTS SAILLANTS.....	9
2.3 LEÇONS APPRISSES ET RECOMMANDATIONS.....	10
3 EVOLUTION DU CONTEXTE.....	11
4 ANALYSE DE L'INTERVENTION	12
4.1 ANCRAGE INSTITUTIONNEL ET MODALITÉS D'EXÉCUTION	12
4.2 OBJECTIF SPÉCIFIQUE : RÉHABILITER DURABLEMENT LE RÉSEAU INTRA URBAIN DE CENTRES URBAINS PAR LE BIAIS DE CHANTIERS À HAUTE INTENSITÉ DE MAIN D'ŒUVRE.....	12
4.2.1 Indicateurs.....	12
4.2.2 Analyse des progrès réalisés.....	12
4.2.3 Risques & hypothèses	13
4.2.4 Critères de qualité	13
4.2.5 Impact	13
4.2.6 Leçons apprises et recommandations.....	13
4.3 VOLET A KIRUNDO- RÉSULTAT 1 : LES ROUTES CIBLÉES À KIRUNDO SONT PAVÉES ..	14
4.3.1 Indicateurs.....	14
4.3.2 Bilan activités	14
4.3.3 Analyse des progrès réalisés.....	14
4.3.4 Risques et hypothèses.....	14
4.3.5 Critères de qualité	14
4.3.6 Exécution budgétaire	14
4.3.7 Leçons apprises et recommandations.....	14
4.4 VOLET B NGOZI- RÉSULTAT 1 : LES ROUTES CIBLÉES À NGOZI SONT PAVÉES.....	15
4.4.1 Indicateurs.....	15
4.4.2 Bilan activités	15
4.4.3 Analyse des progrès réalisés.....	15

4.4.4	Risques et hypothèses.....	15
4.4.5	Critères de qualité.....	15
4.4.6	Exécution budgétaire	15
4.4.7	Leçons apprises et recommandations.....	15
4.5	VOLET C BWIZA NYAKABIGA- RÉSULTAT 1 : UNE DEUXIÈME PHASE DU PAVAGE À BWIZA – NYAKABIGA EST ACHEVÉE.....	16
4.5.1	Indicateurs.....	16
4.5.2	Bilan activités	16
4.5.3	Analyse des progrès réalisés.....	16
4.5.4	Risques et hypothèses.....	16
4.5.5	Critères de qualité.....	17
4.5.6	Exécution budgétaire	17
4.5.7	Leçons apprises et recommandations.....	17
4.6	VOLET D : PAVAGE HIMO À KAMENGE, KINAMA ET CIBITOKÉ. RÉSULTAT 1 : RENFORCEMENT DES CAPACITÉS DES SETEMU	18
4.6.1	Indicateurs.....	18
4.6.2	Bilan activités	18
4.6.3	Analyse des progrès réalisés.....	18
4.6.4	Risques et hypothèses.....	18
4.6.5	Critères de qualité.....	19
4.6.6	Exécution budgétaire	19
4.6.7	Leçons apprises et recommandations.....	19
4.7	VOLET D : PAVAGE HIMO À KAMENGE, KINAMA ET CIBITOKÉ. RÉSULTAT 2 : DES COMPÉTENCES SONT DÉVELOPPÉES AU SEIN DE LA POPULATION CIBLE.....	20
4.7.1	Indicateurs.....	20
4.7.2	Bilan activités	20
4.7.3	Analyse des progrès réalisés.....	20
4.7.4	Risques et hypothèses.....	27
4.7.5	Critères de qualité.....	27
4.7.6	Exécution budgétaire	27
4.7.7	Leçons apprises et recommandations.....	28
4.8	VOLET D : PAVAGE HIMO À KAMENGE, KINAMA ET CIBITOKÉ. RÉSULTAT 3 : UN NOMBRE DE ROUTES À KAMENGE/KINAMA/CIBITOKÉ SONT PAVÉES	29
4.8.1	Indicateurs.....	29
4.8.2	Bilan activités	29
4.8.3	Analyse des progrès réalisés.....	29
4.8.4	Risques et hypothèses.....	29
4.8.5	Critères de qualité.....	30
4.8.6	Exécution budgétaire	30
4.8.7	Leçons apprises et recommandations.....	30

4.9 VOLET D : PAVAGE HIMO À KAMENGE, KINAMA ET CIBITOKÉ. RÉSULTAT 4 : LA COLLECTE DES DÉCHETS SOLIDES EST AMÉLIORÉE.....	31
4.9.1 Indicateurs.....	31
4.9.2 Bilan activités	31
4.9.3 Analyse des progrès réalisés.....	31
4.9.4 Risques et hypothèses.....	31
4.9.5 Critères de qualité	31
4.9.6 Exécution budgétaire	31
4.9.7 Leçons apprises et recommandations	31
4.10 VOLET D : PAVAGE HIMO À KAMENGE, KINAMA ET CIBITOKÉ. RÉSULTAT 5 : DES ÉTUDES D'AMÉNAGEMENT URBAIN SONT FAITES	32
4.10.1 Indicateurs.....	32
4.10.2 Bilan activités	32
4.10.3 Analyse des progrès réalisés.....	32
4.10.4 Risques et hypothèses.....	32
4.10.5 Critères de qualité	32
4.10.6 Exécution budgétaire	32
4.10.7 Leçons apprises et recommandations	32
5 BÉNÉFICIAIRES	33
6 SUIVI DES DÉCISIONS PRISES PAR LA SMCL	35
7 ANNEXES.....	36

1 Fiche projet

Développement économique et social par la mise en œuvre d'un programme de pavage à haute intensité de main d'œuvre à Bujumbura

BDI 0804911 et BDI 0905211

FINANCEMENT	BELGIQUE BURUNDI
MISE EN OEUVRE	CTB MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR MINISTÈRE DE L'EAU, DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE L'URBANISME
LIEU	BUJUMBURA (BWIZA, NYAKABIKA, KAMENGE, KINAMA, CIBITOKÉ) ET VILLES PROVINCIALES (NGOZI ET KIRUNDO)
PARTENAIRES CLÉS	SETEMU ADMINISTRATIONS COMMUNALES GOUVERNEURS DES PROVINCES DIRECTION ENSEIGNEMENT DES MÉTIERS
DUREE	5 ANS (2009-2013)
BUDGET	16 000 000 €

CONTEXTE

La voirie de la ville de Bujumbura et des centres urbains de Ngozi et Kirundo est fortement dégradée du fait des faibles investissements consentis pendant les années de crise et d'un déficit d'entretien. Pourtant, tous les centres urbains et plus particulièrement les communes périphériques en Mairie de Bujumbura ont accueilli un nombre toujours croissant de rapatriés, de déplacés et de migrants issus du monde rural. Les infrastructures ont donc été soumises à une nouvelle pression et avec l'accroissement de la densité démographique dans ces quartiers de nouveaux problèmes, sanitaires et environnementaux, se sont fait jour.

A ces difficultés vient s'ajouter un taux de chômage particulièrement élevé, notamment parmi les jeunes qui représentent près de 50% de la population des communes ciblées en Mairie de Bujumbura. L'activité économique y est faible et les possibilités d'insertion socioprofessionnelle quasi inexistantes.

Dans ce contexte, et fort d'une première expérience en matière de pavage conduite au titre du programme d'urgence (2006-2009), un nouveau programme a été développé afin d'assurer une mise à niveau des infrastructures de transport en milieu urbain tout en favorisant la création d'emplois, la formation et le développement d'activités génératrices de revenus.

OBJECTIFS

Le projet comprend deux sous projets :

Le volet **pavage à l'entreprise** concerne les communes de Bwiza et Nyakabiga en

Mairie de Bujumbura (et bénéficiaires, pour leurs axes principaux, de l'intervention du programme d'urgence) et les centres de Ngozi et Kirundo. Les travaux y sont confiés à différentes entreprises qui se voient offrir en outre un accompagnement qualité par le biais de contrôles accrus. Aussi, ce volet doit permettre d'ouvrir ces quartiers à caractère commerçant au transport public et commercial, démultipliant ainsi les possibilités économiques pour la population locale. Dans la mesure du possible, il est fait appel à de la main d'œuvre locale

Le volet **pavage à haute intensité de main d'œuvre** intéresse pour sa part les trois communes de Kamenge, Kinama et Cibitoke, dans le nord ouest de la capitale. Au contraire du volet « à l'entreprise » les ouvrages sont ici réalisés en régie de travaux avec l'appui des Services Techniques Municipaux (SETEMU) et de plusieurs partenaires techniques :

- une ONG pour la sensibilisation communautaire, la sélection des ouvriers et leur formation en gestion domestique, épargne, etc.,
- une entreprise privée pour la gestion des présences,
- une Institut de Micro Finance pour la gestion de la paie,
- différents prestataires/consultants de formation pour l'organisation des formations techniques offertes aux ouvriers.

Les équipes d'apprenants HIMO sont donc constituées localement et chaque apprenant se voit proposé, outre un contrat d'apprentissage de 6 à 9 mois (alors que beaucoup travaillent à la journée), une possibilité de formation qualifiante et un accès facilité au micro-crédit. Les chantiers sont ouverts aux hommes comme aux femmes avec une priorité affirmée pour les jeunes adultes sans formation.

Outre l'amélioration conséquente de la voirie, constituée exclusivement de routes en terre, le projet assurera l'installation d'un réseau de collecte des eaux de pluies ainsi qu'un système de collecte et de recyclage de déchets.

De manière transversale aux deux volets, **la filière de fourniture de pavés** est appuyée afin de fournir des pavés de qualité au programme et de consolider la filière 'pavés' sur base d'un développement à long terme de cette activité génératrice de revenus pour les habitants des alentours de Bujumbura et des autres villes concernées par le pavage.

2 Résumé

Le programme pavage est composé de deux parties ; le pavage à l'entreprise et le pavage à Haute intensité de main d'œuvre

Le pavage à l'entreprise

Le pavage à l'entreprise exécuté avec le ministère de L'Eau, de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de l'Urbanisme a déjà effectué l'attribution des marchés concernant le pavage prévu à Bwiza et Nyakabiga. Le pavage des villes chefs lieu de province (Ngozi et Kirundo) n'a pas encore été initié.

Le commencement des travaux et de la mission de supervision a été effective en novembre 2010, les enjeux de ce pavage est l'amélioration de la technicité et de l'organisation des entreprises car la mission de contrôle a un double objectif ; premièrement vérifier les travaux effectués au regard des spécifications techniques exigées et l'amélioration des capacités, formation des ressources humaines des entreprises et appui à celles-ci.

Enfin, les pavés prévus pour le pavage de Bwiza et Nyakabiga sont dans notre stock. La qualité des pavés influence à la qualité des routes pavées. Les pavés qui ont été taillés suite à une formation et suivants des spécifications de dimensions précises. Cette amélioration de la qualité des pavés augmente la qualité des rues construites.

Le pavage à Haute intensité de main d'oeuvre

Le projet pavage à Haute Intensité de main d'œuvre (HIMO) dans les trois quartiers Nord de la ville de BUJUMBURA exécuté avec le ministère de l'intérieur suit les principes de la politique nationale de réintégration sociale et de développement des quartiers le plus touchés par la crise qui a handicapé le pays pendant plus d'une décennie.

Dans le but de relever la situation socio-économique que vivent actuellement ces trois localités ce projet a préféré créer l'emploi en initiant le pavage à HIMO et ceci pendant plus de 3 ans avec une main d'œuvre de plus de 3000 personnes durant 5 cycles de 6 à 9 mois (600 apprenants par cycle) Ce programme aura donc un impact positif sur le niveau de vie des habitants de ces trois localités. La population des trois communes ciblées est le bénéficiaire indirect du programme, population estimée à 165.000 personnes.

Ce pavage est effectué en régie de travaux, c'est-à-dire que le programme pavage agit comme une entreprise de construction et, en collaboration technique avec les SETEMU, avec ces apprenants qui ont peu ou pas de compétences.

Le programme ne vise donc pas seulement à construire des routes durables et un système d'évacuation d'eau performant, mais représente aussi une opportunité concrète d'impulser une nouvelle dynamique économique, avec les communautés. La participation des communautés est au cœur du programme : elles construisent, entretiennent, bénéficient des routes et participent aux services associés de formation humaine et professionnelle.

La stratégie de ce pavage à haute intensité de main d'œuvre consiste à réaliser 30 km de routes pavées HIMO de manière à maximiser leur impact socio-économique.

D'une part, le programme générera les bénéfices classiques des routes pavées :

- Transport : Trafic fluidifié, grande durabilité des routes (30/40 ans)
- Environnement : écoulement des eaux pluviales, protection des maisons
- Santé : réduction des nuisances (poussière, eau stagnante) et maladies hydriques
- Economie : accès facilité pour les micro entreprises locales (clients et fournisseurs)
- Social : transmission de compétences simples et création d'emplois temporaires

D'autre part, le programme Pavage apporte diverses réalisations en plus des routes pavées :

- Une formation humaine et technique pendant le chantier - école (six mois)
- Une formation professionnelle et entrepreneuriale après/pendant le chantier (deux mois)
- Un capital pour le lancement d'une activité génératrice de revenus pour les apprenants –lauréats après leur cycle.
- Une professionnalisation de la filière d'approvisionnement de pavés.

Enfin d'autres réalisations devront être atteintes avant le terme du programme :

- Un comité local d'entretien des routes (CLED) et un système de collecte des déchets par commune
- Un renforcement des capacités de nos partenaires et prestataires (IMF, ONG, entreprise de services)
- Une consolidation structurelle : Deux plans directeurs (écoulement des eaux et gestion des déchets) et une cartographie des communes visées via un Système d'Information Géographique (SIG) installé au SETEMU

Depuis le 17 novembre 2010, les chantiers écoles à haute intensité de main d'œuvre ont commencé mettant en œuvre les différentes composantes précisées ci-dessus qui demandent la contractualisation avec différents prestataires via marchés publics. Au 31 décembre ce volet du programme est encore en phase pilote (110 apprenants sur deux chantiers écoles) afin d'améliorer l'organisation pour arriver dans des délais courts à des réalisations permettant d'atteindre nos objectifs fixés au terme du programme.

Pour conclure, 2010 a été l'année préparatoire, dont les activités n'ont commencées qu'à partir de fin 2010.

2.1 Aperçu de l'intervention

Logique d'intervention	Efficienc	Efficacité	Durabilité
Objectif Spécifique : réhabiliter durablement le réseau intra urbain de centres urbains par le biais de chantiers à haute intensité de main d'oeuvre	B	B	B
Volet A : Résultat 1 les routes ciblées à Kirundo sont pavées	NA	NA	NA
Volet B : Résultat 1 les routes ciblées à Ngozi sont pavées	NA	NA	NA
Volet C : Résultat Une deuxième phase du pavage à Bwiza – Nyakabiga est achevée	B	B	A
Volet D			
D Résultat 1 : les capacités des SETEMU sont renforcées	B	C	B
D Résultat 2 : des compétences sont développées au sein de la population cible	B	B	B
D Résultat 3 : un nombre de route à Kamenge, Kinama et Cibitoke sont pavées	B	B	A
D Résultat 4 : La collecte des déchets est améliorée	NA	NA	NA
D Résultat 5 : Des études d'aménagement urbain sont faites	NA	NA	NA

Budget	Dépenses par année	Dépenses totales année N (31/12/2010)	Solde budget	Taux d'exécution
16.000.000	Env 3,2 millions	1.564.351	14.113.582	12 %

2.2 Points saillants

Les chantiers de pavage à Bwiza et Nyakabiga ont commencé en novembre 2010.

La sélection des apprenants transparente et équitable a permis une acceptation optimale du programme pavage par les bénéficiaires directs.

La notion de chantiers-écoles a été agréée par Le Ministère de l'Enseignement de Base et Secondaire, de l'Enseignement des Métiers, de la Formation Professionnelle et de l'Alphabétisation et acceptée par Le Ministère de la Fonction Publique du Travail et de la Sécurité Social, ayant en charge l'inspection du travail.

La professionnalisation de la filière 'pavés' suit son cours, les demandes de permis d'exploiter et environnementaux sont introduits au niveau des autorités de l'Etat compétentes dans cette matière.

Son excellence Pierre Nkurunziza, président de la République a lancé le programme pavage HIMO le 17 novembre 2010. Le pavage a donc commencé dans les communes Nord (Kamenge, Kinama et Cibitoke)

Enfin, l'année 2010, a été jalonnée de nombreux publics afin de permettre au programme pavage de mettre en œuvre nos actions (marché de fournitures d'engins, marches de travaux, marchés de fournitures d'outils et matériaux, ...)

2.3 Leçons apprises et recommandations

Le suivi des concessionnaires (ONATEL et REGIDESO) est primordial pour éviter les retards dans les travaux de pavage à effectuer que cela soit en pavage à l'entreprise ou pavage en haute Intensité de main d'oeuvre.

Le respect de la transparence et l'équité lors de l'identification et la sélection des apprenants des chantiers écoles sont indispensables à l'acceptation et l'appropriation des routes pavées par les bénéficiaires riverains. Un set up de sélection a été défini pour garantir cette transparence et équité.

3 Evolution du contexte

Peu d'évolution du contexte est à mettre en avant :

Les élections générales de 2010 ont modifié le contexte de travail tout en influençant que peu le programme dans son ensemble, entre autre les directeurs d'interventions n'ont pas été changés.

Par contre, nos partenaires locaux, les administrations communales, le conseil ainsi que les administrateurs ont été remplacés demandant un nouveau travail de sensibilisation des élus.

D'autre part, les élections ont influencé l'avancement du programme pavage, de mai à octobre, la campagne ne permettant pas un avancement maximal des activités.

La décentralisation au niveau des communes urbaines de Bujumbura, contrairement aux communes rurales, n'est pas encore effective d'est à dire que l'autonomie de décision et financières des administrations communales partenaires n'est donc pas encore effective. Cet état ne permet pas une mise en place d'activité dont la commune serait complètement responsable financièrement; notre rôle dans le renforcement des acteurs locaux via nos activités en est donc diminué.

La direction de l'intervention participe de manière active au groupe sectoriel « infrastructures économiques » présidé par le ministère des Transports et Travaux Publics permettant une meilleure connaissance des différentes interventions et une synergie avec des interventions similaires (cas du PTPGU et ABUTIP)

4 Analyse de l'intervention

4.1 Ancrage institutionnel et modalités d'exécution

Le programme pavage a pour objectif de réhabiliter les réseaux intra urbains, son ancrage institutionnel au sein des ministères partenaires est donc limité tout en ayant une collaboration effective et positive avec ces mêmes ministères cogérant le programme pavage.

Score : peu approprié

Malgré les retards encourus durant les procédures de marchés publics, les modalités d'exécution sont en adéquation avec les activités du programme.

Score : approprié

4.2 Objectif spécifique : réhabiliter durablement le réseau intra urbain de centres urbains par le biais de chantiers à haute intensité de main d'oeuvre

4.2.1 Indicateurs

Objectif spécifique : réhabiliter durablement le réseau intra urbain de centres urbains par le biais de chantiers à haute intensité de main d'oeuvre					Progrès : B
Indicateurs	E	G	Baseline	Progrès année N	Commentaires
Nombre de Kilomètres de routes pavées	X		0	0 km	Volet C et D : travaux en cours
Nombre d'hommes /jours de travail créés		X	0	3687 jours de travail créés	Jours HIMO hors entreprise et hors SETEMU: directement payé par l'intervention

4.2.2 Analyse des progrès réalisés

Le programme est en 2010 dans sa phase de lancement ; les différents prestataires et entreprises sont contracté au niveau de Bujumbura (volets C et D) tandis que les activités de pavage dans les villes provinciales n'ont pas encore été initiées (volets A et B).

A ce stade d'avancement du programme, peu d'information ou de facteurs influençant l'objectif spécifique sont à mettre en avant, par contre au niveau des activités (voir infra), l'analyse est plus exhaustive.

La baseline survey sera effectuée en 2011, cette baseline n'appuiera pas les indicateurs des résultats et des objectifs (ceux-ci étant pour la plupart des indicateurs de quantités) mais fera un état des lieux socio économique des bénéficiaires des quartiers Nord. Cette baseline sera réévaluée chaque année permettant de préciser l'impact local et socio-économique du programme sur les quartiers Nord (seulement Volet D).

4.2.3 Risques & hypothèses

L'hypothèse que la paix soit maintenue dans le pays est à un niveau de risque modéré (B), les élections étant passées. La gestion de ce risque n'est pas du ressort du programme pavage.

L'hypothèse que le réseau soit entretenu par les autorités responsables est à un niveau de risque modéré voir élevé (B à C) car il est récurrent que les autorités responsables n'ont pas les financements et/ou le matériel pour effectuer l'entretien de la voirie pavée. La collaboration effective du programme pavage avec les SETEMU (acteur originel du pavage à Bujumbura et coresponsable de la voirie de Bujumbura) permet de maîtriser et de diminuer ce risque.

4.2.4 Critères de qualité

	Score	Commentaires
Efficacité	B	Le programme suivant sa planification de 2010 aurait du être plus avancé de quelques mois.
Efficiency	B	Les ressources sont utilisées judicieusement et de façon économe malgré que les procédures de marchés publics ne favorisent pas une concurrence parfaite au Burundi.
Durabilité	B	Volet C : La mise en place d'un bureau d'étude assurant le suivi et l'amélioration des compétences des entreprises influencera de manière durable et positive la qualité des entreprises et bureaux d'études. L'appropriation des bénéficiaires permet une bonne durabilité des infrastructures construites. Volet D : les chantiers écoles à haute intensité de main d'œuvre permettront une émergence de personnes qualifiées dans le domaine du pavage ainsi que la professionnalisation des tailleurs de pavés.
Pertinence	A	L'amélioration du réseau intra urbains est une des priorités de l'Etat. La mise au travail des bénéficiaires des communes nord sur les chantiers écoles et l'amélioration des compétences des bénéficiaires afin qu'ils puissent se prendre en charge afin de diminuer le chômage. La diminution du chômage est une priorité de l'Etat.

4.2.5 Impact

La reconstruction du pays passe par des infrastructures de qualité.

L'objectif spécifique est donc immanquablement une contribution de l'objectif sectoriel dans le cadre de l'amélioration de la voirie au Burundi.

L'impact sur le chômage, problème de toute ville, sera positif tout en ne considérant pas le programme comme le seul acteur dans ce domaine. Les activités créatrices de revenus amélioreront le développement économique et social dans ces communes.

4.2.6 Leçons apprises et recommandations

Une leçon apprise au niveau du programme est l'émulation que peut avoir une synergie positive entre programmes de développement et directions des ministères (ex notion de chantiers écoles cfr paragraphe à ce sujet). Cette synergie sera mise à profit aussi pour d'autres activités intra ministère, par exemple la plateforme SIG (voir infra)

4.3 VOLET A KIRUNDO- Résultat 1 : Les routes ciblées à Kirundo sont pavées

Dans le cadre du pavage de ce volet, aucun élément n'est pas énoncé dans ce rapport annuel car aucune activité d'identification ni de mise en œuvre des activités n'a commencé en 2010.

4.3.1 Indicateurs

Résultat : les routes ciblées à Kirundo sont pavées.					Progrès :
Indicateurs	E	G	Baseline	Progrès année N	Commentaires
Nombre de kilomètres pavés	X		0 km		
Temps de trajets	X		En cours d'analyse		
Drainage amélioré (caniveaux créés et exutoire)	X		0 km		

4.3.2 Bilan activités

Aucune activité effectuée en 2010.

Activités	Déroulement				Commentaires (uniquement si la valeur est -)
	++	+	+/-	-	
1 Etudes techniques et supervision					
2 Pavage à l'entreprise					

4.3.3 Analyse des progrès réalisés

Non applicable

4.3.4 Risques et hypothèses

Néant

4.3.5 Critères de qualité

Néant

4.3.6 Exécution budgétaire

L'exécution budgétaire est de 0% pour ce volet.

4.3.7 Leçons apprises et recommandations

Néant

4.4 VOLET B NGOZI- Résultat 1 : Les routes ciblées à Ngozi sont pavées

Dans le cadre du pavage de ce volet, aucun élément n'est pas énoncé dans ce rapport annuel car aucune activité d'identification ni de mise en œuvre des activités n'a commencé en 2010.

4.4.1 Indicateurs

Résultat : les routes ciblées à Ngozi sont pavées.					Progrès :
Indicateurs	E	G	Baseline	Progrès année N	Commentaires
Nombre de kilomètres pavés	X		0 km		
Temps de trajets	X		En cours d'analyse		
Drainage amélioré (caniveaux créés et exutoire)	X		0 km		

4.4.2 Bilan activités

Aucune activité effectuée en 2010.

Activités	Déroulement				Commentaires (uniquement si la valeur est -)
	++	+	+/-	-	
1 Etudes techniques et supervision					
2 Pavage à l'entreprise					

4.4.3 Analyse des progrès réalisés

Non applicable

4.4.4 Risques et hypothèses

Néant

4.4.5 Critères de qualité

Néant

4.4.6 Exécution budgétaire

L'exécution budgétaire est de 0% pour ce volet.

4.4.7 Leçons apprises et recommandations

Néant

4.5 VOLET C BWIZA NYAKABIGA- Résultat 1 : Une deuxième phase du pavage à Bwiza – Nyakabiga est achevée.

4.5.1 Indicateurs

Résultat : Une deuxième phase du pavage à Bwiza – Nyakabiga est achevée.					Progrès : B
Indicateurs	E	G	Baseline	Progrès année N	Commentaires
Nombre de kilomètres pavés	X		0 km	Néant	Les travaux n'ont pas encore commencé mais les pavés prévus sont en stock
Temps de trajets	X		3 minutes 51 secondes /km (231 secondes/km)	Néant	
Drainage amélioré (caniveaux créés et exutoire)	X		0 km	Néant	Les travaux n'ont pas encore commencé

4.5.2 Bilan activités

Activités	Déroulement				Commentaires (uniquement si la valeur est -)
	++	+	+/-	-	
1. Etudes techniques et supervision des travaux			X		
2. Travaux de pavage à l'entreprise			X		

4.5.3 Analyse des progrès réalisés

Les activités (travaux et supervision) ont commencé depuis novembre 2010 sans toutefois dégager des avancées dans les indicateurs et au niveau du résultat. Le programme pavage a essuyé des retards dus aux procédures de marchés publics, les différents contrôles et avis de non objection étaient hors délais prévus et la finalisation des dossiers d'appel d'offre a débutés 2 mois plus tard par rapport à la prévision. Au total, le programme pavage a 4 mois de retard sur la planification 2010.

Des sous activités supplémentaires ont été menées sur la sensibilisation de la population afin de garantir l'appropriation ; Sept ateliers d'information et sensibilisation sur l'acceptation et l'appropriation des acquis du Programme ; 117 responsables des communes et des quartiers ont participé à ces formations.

De plus, l'appui à la filière pavé, activité du volet D, influence le volet C compte tenu du fait que l'approvisionnement des pavés est effectué par le programme tout comme dans les chantiers à haute intensité de main d'œuvre mis en œuvre par la CTB. Les pavés pour les différents lots du pavage à Bwiza et Nyakabiga sont déjà disponibles (1.177.197 pavés en stock).

4.5.4 Risques et hypothèses

Risque de niveau B : les travaux à faire par les concessionnaires

Risque de retard dans les travaux à effectuer par les concessionnaires dans le

déplacement des réseaux eau potable, électricité et téléphone. Problèmes de fournitures des éléments à remplacer lors du déplacement et risques de prolongement du délai des entreprises.

L'intervention a multiplié les réunions avec ces concessionnaires et un ingénieur suit au jour le jour les différentes interventions par ces concessionnaires ; le risque est donc maîtrisé à l'heure actuelle.

L'hypothèse concernant la bonne gestion des marchés publics n'est plus un risque en tant que tel (niveau A).

Un risque modéré (B) est la le changement de cours de change euros/BIF. De fait les contrats étant établis en francs burundais, un risque de manque de fonds pour le programme est possible si le taux de change devient défavorable à l'euro.

4.5.5 Critères de qualité

Critères de qualité	Score	Commentaires
Efficacité	B	Les entreprises ont déjà du retard par rapport au planning
Efficience	B	Un effort supplémentaire devrait être mis dans le suivi des entreprises au côté de la mission de contrôle.
Durabilité	A	Les routes de pavage seront permanentes dans le temps et plus durables que toute autre route.

4.5.6 Exécution budgétaire

L'exécution budgétaire est de 27 % ; 454.146,97 euros /1.700.000,00 euros.

4.5.7 Leçons apprises et recommandations

La communication, l'information et la sensibilisation sont des éléments essentiels pour la bonne réalisation du Programme. Un effort particulier est pris en charge par l'équipe socio économique.

Le suivi des concessionnaires est indispensable dans le respect des délais. Un ingénieur suit les travaux qui sont à effectuer par ceux-ci.

Un compte sera créé au sein du programme en cas de risque de changement du taux de change pour réserver de l'argent en monnaie locale afin de garantir la disponibilité des fonds pour les travaux en cours.

4.6 Volet D : pavage HIMO à Kamenge, Kinama et Cibitoke. Résultat 1 : Renforcement des capacités des SETEMU

4.6.1 Indicateurs

Résultat : les capacités des SETEMU sont renforcées					Progrès : C
Indicateurs	E	G	Baseline	Progrès année N	Commentaires
Augmentation du parc			0		Livraison en cours
RH SETEMU utilisées			0	69 hommes Jours utilisés Ainsi que 2357 hommes jours de tacherons hors SETEMU	
RH SETEMU formées			0		
Présence plateforme SIG			0		

4.6.2 Bilan activités

Activités	Déroulement				Commentaires (uniquement si la valeur est -)
	++	+	+/-	-	
1. analyse des capacités et besoins		X			
2. achat d'équipement			X		
3. frais de fonctionnement		X			
4. appui à la planification suivi gestion			X		

4.6.3 Analyse des progrès réalisés

Les achats des équipements (camions, engins de chantiers et de préfabrication, ...) sont en cours.

L'emploi des Ressources humaines SETEMU a été initié, une augmentation de l'emploi sera effectif courant 2011 sur les chantiers écoles.

Les formations des SETEMU n'a pas encore été initiée mais est planifiée pour 2011.

La mise en route de la plateforme SIG demande une vue commune par tous les bailleurs de la mise en commun, les premiers contacts avec le gouvernement sont fructueux tandis qu'avec des programme de développement, cela semble moins possible, ces programmes ne permettant pas de mettre en commun leurs données.

Dans le cadre du renforcement des SETEMU, sur le site leur appartenant a été construit le bureau du programme, ce qui a conduit la dernière SMCL à la réaffectation budgétaire de la location de bureau à la construction d'un bureau (lignes toutes les deux en régie).

Le site servira aussi d'aire de stockage et de préfabrication (bordures, dalles, ...) Ces bureaux et les aménagements effectués seront restitués à la fin du programme pavage aux SETEMU.

4.6.4 Risques et hypothèses

Les bailleurs et entités gouvernementales ne s'intègrent pas dans la plateforme SIG,

ne permettant pas de faire cette plateforme commune. Risque de niveau C.

Le devenir de la Régie des Services Techniques Municipaux (SETEMU). Certaines de leurs missions sont affectées, entre autre, au service technique de la Mairie de Bujumbura. Risque de niveau B.

4.6.5 Critères de qualité

	Score	Commentaires
Efficacité	B	Les livraisons des engins suite au marché publics sont en retard par rapport à la planification 2010.
Efficiency	C	Malgré les marchés publics internationaux, les prix d'achat des engins de chantiers sont élevés.
Durabilité	B	Le risque du changement des attributions de SETEMU est un risque mais l'institution est stable par rapport à ses ressources humaines et qualifications

4.6.6 Exécution budgétaire

L'exécution budgétaire de 8 % pour ce résultat.

4.6.7 Leçons apprises et recommandations

L'amélioration des infrastructures appartenant à l'Etat est importante. Des programmes se doivent d'exploiter la piste de la construction ou de l'achat de bureaux au début de leur programme afin de céder le bâtiment acheté à l'Etat en fin de programme.

4.7 Volet D : pavage HIMO à Kamenge, Kinama et Cibitoke. Résultat 2 : Des compétences sont développées au sein de la population cible

4.7.1 Indicateurs

Résultat : des compétences sont développées au sein de la population cible					Progrès : C
Indicateurs	E	G	Baseline	Progrès année N	Commentaires
Nombres de formations données			0		Formation en cours sur les chantiers écoles
Nombres de bénéficiaires des formations			0	Au 31 décembre, 110 bénéficiaires en apprentissage sur les chantiers écoles HIMO	
Nombres de conflits résolus (ou évités)			0	0	Pas de conflits
Nombres d'associations appuyées/crées			0	6 associations de tailleurs de pavés appuyées 1 association de gestion des formation et résolution de conflits appuyée	

4.7.2 Bilan activités

Activités	Déroulement				Commentaires (uniquement si la valeur est -)
	++	+	+/-	-	
1. Etude de socio-économique de base			x		
2. Formation des bénéficiaires (apprenants)			x		
3. Accompagnement social des bénéficiaires (apprenants)		x			
4. Appui à la filière pavé	x				

4.7.3 Analyse des progrès réalisés

Le projet pavage mis en œuvre dans le volet D suit les principes de la politique nationale de réintégration sociale et de développement des quartiers le plus touchés par la crise qui a handicapé notre pays pendant plus d'une décennie.

En vue donc de relever la situation socio-économique que vivent actuellement ces trois localités ce projet a préféré créé l'emploi en initiant le pavage à HIMO et ceci pendant plus de 3 ans avec une main d'œuvre de plus de 3000 personnes Ce programme aura donc un impact positif sur le niveau de vie des habitants de ces trois localités.

Notion de chantier école

Un aspect très important du programme est celui de la formation qualifiante. Les apprenants seront donc formés afin d'éviter le principe de « travaux terminés - retour à la réalité de départ du non emploi », ayant donc un effet d'amélioration

temporaire de la situation des bénéficiaires.

Le programme pavage a pour but de maximiser son impact à long terme auprès des bénéficiaires en leur permettant d'acquérir une formation qualifiante directement valorisable sur le marché du travail que cela soit dans les métiers du pavage ou dans d'autres métiers. Le programme pavage a donc choisi d'initier des chantiers de formations ou chantiers-écoles

La notion de chantier-école à amener le programme à collaborer et à conclure des accords avec différents ministères partenaires à savoir :

Le **Ministère de la Fonction Publique du Travail et de la Sécurité Social**, ayant en charge l'inspection du travail. Cette dernière a accepté que la notion de chantiers écoles sorte du code du travail pour être sous le couvert du Ministère de l'Enseignement de Base et Secondaire, de l'Enseignement des Métiers, de la Formation Professionnelle et de l'Alphabétisation.

L'inspection du travail demande que le contrat d'apprentissage soit visé par l'inspection du travail afin qu'aucun article ne tombe sous le code du travail.

Le **Ministère de l'Enseignement de Base et Secondaire, de l'Enseignement des Métiers, de la Formation Professionnelle et de l'Alphabétisation** met en place des systèmes de formations professionnelles modulaires ; un « module » permettant d'acquérir une qualification précise et valorisable.

Cette méthodologie de formation est en adéquation complète à notre formation professionnelle de 1 à 2 mois dispensée dans le cadre du programme pavage.

Une acceptation par le Ministère de l'Enseignement de Base et Secondaire, de l'Enseignement des Métiers, de la Formation Professionnelle et de l'Alphabétisation et une collaboration avec les directions de ce même ministère est effective et permettra de s'appuyer

- sur les acquis du Ministère de l'Enseignement de Base et Secondaire, de l'Enseignement des Métiers, de la Formation Professionnelle et de l'Alphabétisation en matière de formation par module.
- que notre programme serve de programme 'pilote' pour la mise en place des formations modulaires au sein du ministère et des instituts de formations étatiques.
- de développer différentes formations modulaires sur les métiers du pavage ou de la construction des routes.
- d'appuyer les instituts de formations étatiques en appliquant les nouvelles méthodes du Ministère de l'Enseignement de Base et Secondaire, de l'Enseignement des Métiers, de la Formation Professionnelle et de l'Alphabétisation.

Set up opérationnel du programme pavage HIMO

Les différents acteurs pour l'identification et la gestion des apprenants ainsi que d'autres intervenants ont été choisis sur base d'une sélection du programme.

Ainsi, le programme a sélectionné :

Une ONG pour la sélection des apprenants

Les objectifs pour cet acteur sont

- Identifier les bénéficiaires/ chantier école HIMO du programme suivant une grille de besoins définie par la direction de l'intervention
- Assurer leur accompagnement social (rôle de conciliateur: prévention des pertes d'efficacité, prévention des conflits) durant leur mise au travail sur les chantiers écoles dans les trois communes de Kamenge, Kinama et Cibitoke.
- Définir les secteurs de formation professionnelle des apprenants HIMO (cas par cas) suivant leur expérience, leur habilité ainsi que leur volonté d'orientation
- Assurer des formations de base sur les composantes sociales (HIV AIDS, alphabétisation, droits de l'enfant, ...)
- Assurer le lien entre les différents acteurs gérant les apprenants des chantiers école pavage HIMO Cette ONG locale est en action pour le moment afin de préparer la sélection des bénéficiaires.

Les critères de sélection des bénéficiaires mis en application par l'ONG sont les suivants :

Critères d'admission à l'inscription pour le chantier école pavage HIMO

- Etre âgé d'au moins 18 ans
- Posséder une carte d'identité
- Etre libre de toute activité scolaire (aucun élève n'est admis peu importe son école de fréquentation)
- Se faire inscrire (remplir la fiche d'inscription)
- Accepter de subir un test de vérification de motivation et de compétence technique
- Etre résident dans l'une des communes de Cibitoke, Kamenge et Kinama depuis au moins une année excepté pour les rapatriés
- Si retenu après le test de vérification de motivation et de compétences techniques, accepté d'être sur une liste d'attente

Critères d'admission comme apprenant du chantier école pavage HIMO

- Réussir le test de vérification de motivation et des compétences techniques
- Accepter les conditions d'apprentissage /signature de l'attestation d'engagement = souscrire au règlement du chantier école.
- Accepter d'être sur une liste d'attente

Une entreprise de gestion des apprenants

L'objectif pour cet acteur est d'assurer, dans les trois communes de Kamenge, Kinama et Cibitoke, la gestion des chantiers HIMO/formation professionnelle sur le plan administratif et financier en tenant compte des besoins de formation en cours des chantiers écoles des apprenants journaliers.

Elle est responsable du dispatching et du contrôle des apprenants sur les chantiers écoles. Elle établit les listes de présences et assure une bonne affectation des apprenants en fonction des besoins exprimés par la coordination technique du programme pavage.

Cette entreprise a été sélectionnée et a commencé son action le 1/11/2010.

Pour information, la prime de formation est de 2500 BIF pour les non qualifiés et de 5000 BIF pour les qualifiés, payable via l'institut de micro finance tous les 15 jours sur base de la liste de présence mise en commun par l'entreprise de gestion des apprenants et les responsables des chantiers (techniciens du programme).

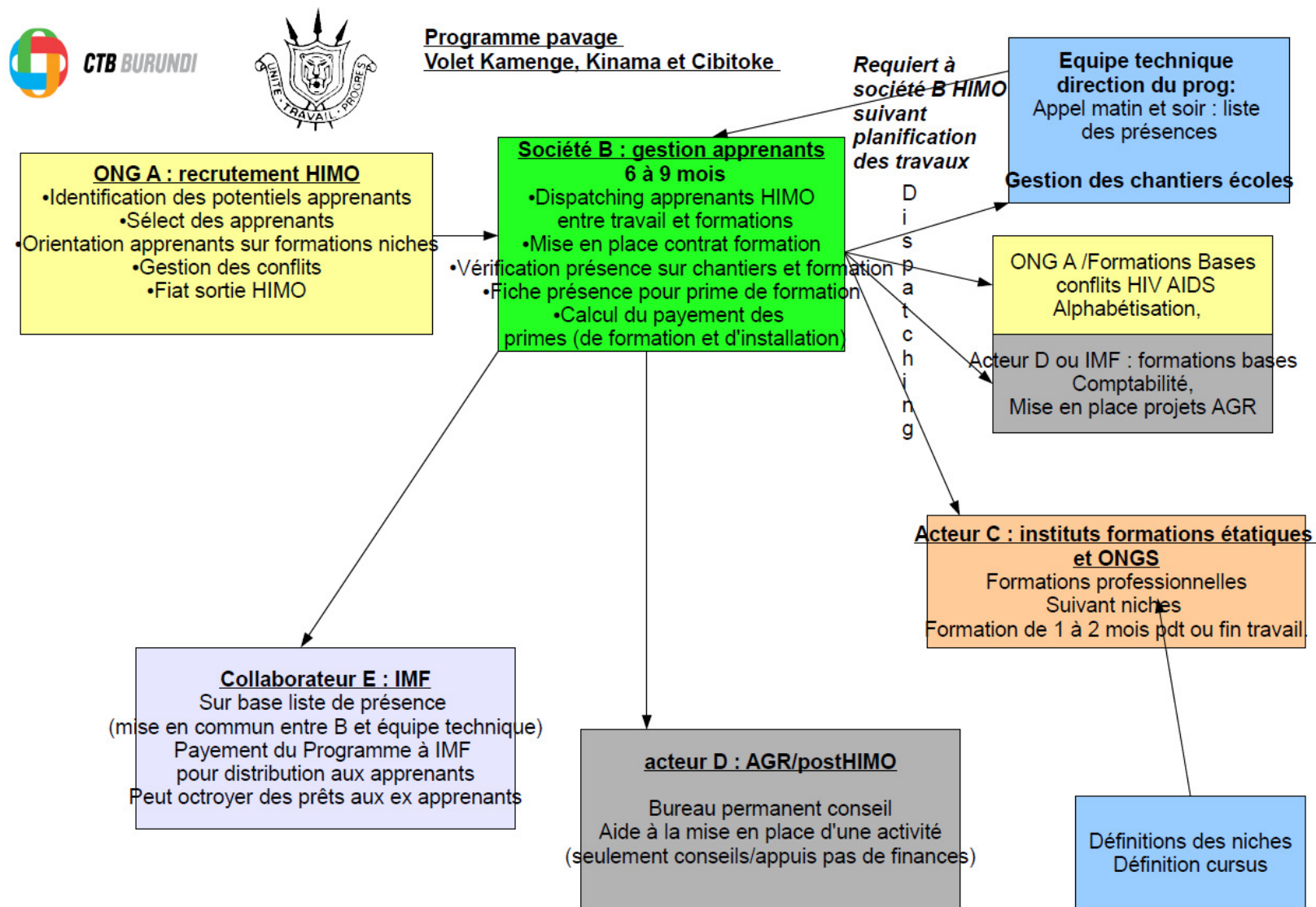
Un institut de micro finance

Le programme se chargera de l'ouverture des comptes des apprenants dans un institut de micro finance (IMF) dont les critères de sélection seront définis par les avantages octroyés à leur client.

Il ne s'agit pas d'un marché public vu qu'aucune transaction financière n'est prévue entre le programme et l'IMF. Le programme pavage n'appuiera donc pas l'IMF mais apportera des clients potentiels en échange de travail de gestion des primes.

L'IMF se chargera du paiement des primes (de formation durant le chantier école et d'installation à la sortie du programme) et des possibles micro-crédits pour le lancement des activités génératrices de revenus par les ex-apprenants après les chantiers écoles.

Il est à noter que les frais mensuels de gestion des comptes sont à charge de l'apprenants et non du programme pavage, seul l'ouverture de compte est à la charge du programme.



Appui à la filière pavé

Une des premières activités du programme pavage a été l'organisation d'une formation sur la qualité des pavés ; la qualité étant atteinte, d'autres activités de consolidation de la filière pavés sont en cours compte tenu que notre programme aura besoin d'un flux continu de pavés durant encore les 3 prochaines années.

Il est à rappeler que les associations des tailleurs des pavés sont déjà en partenariat avec le programme à travers une convention de fourniture de pavés depuis janvier 2010 ; A ce jour le nombre de pavés est de plus d'1,2 millions, pavés nécessaires pour le pavage de Nyakabiga et Bwiza.

Les associations de tailleurs ont différentes faiblesses telles que l'exploitation illégale des carrières, la mauvaise gestion de l'environnement, la gestion anarchique des carrières engendrant une perte d'efficacité, la mauvaise gestion financière et administrative des associations, ...

Compte tenu de ces constats établis lors de l'étude du consultant et sur base de l'analyse de notre équipe socio économique, un processus d'amélioration de la filière 'pavé' a été mis en route :

Ces activités de consolidations ont été avalisées par différentes instances lors d'un atelier le 4 octobre dernier. Cet atelier a regroupé la Direction de l'Environnement du Ministère de l'Eau, de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de l'Urbanisme, la Direction des Mines du ministère de l'Energie et Mines, la police de l'Environnement, les administrateurs communaux des communes concernées, les associations des tailleurs ainsi que le programme pavage.

De l'atelier sont sortis des engagements importants des différents intervenants en matière d'exploitation des carrières notamment :

- Une feuille de route/chronogramme de légalisation des exploitations : attestation de conformité avec le ministère de l'Energie et des Mines et permis d'exploitation du ministère de l'Eau, de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de l'urbanisme ;
- Une acceptation et une disponibilité de ces institutions étatiques/ministères habilités à faciliter le processus de légalisation des exploitations, tout en exigeant aux associations des tailleurs de suivre les règles de gestion et de fermer certains sites et d'exploiter de manière adéquate et plus intensive d'autres carrières.
- Une volonté ferme du programme pavage, des associations de tailleurs de pavés et des administrations locales des communes concernées à mettre en œuvre les plans de gestion environnemental et une gestion administrative et financière efficace.

Le programme pavage appuie et appuiera donc les associations de tailleurs de pavés que cela soit dans la gestion technique des carrières, dans la gestion administrative et financière de leur association (y compris les minimums de protection des tailleurs et des premiers soins) et dans la gestion et protection environnementale.

Les sous activités effectuées en 2010 :

Sous activités réalisées	E	G	Commentaires
Une étude d'identification des niches de formation professionnelle réalisée	x	x	
Trois ateliers de réflexion sur les niches de formations professionnelles organisées			
18 institutions de formations professionnelles publiques et privées identifiées			Elles ont été associées à l'élaboration des fiches.
Une société de suivi et de gestion des apprenants sur le chantier-école HIMO recrutée			Depuis l'ouverture du chantier HIMO le 17 Novembre 2010, la société est à l'œuvre
Une ONG d'appui dans l'inscription des apprenants, la communication relative au programme, la formation des apprenants et le suivi social et la gestion de conflit des apprenants dans les chantiers école à haute intensité de main-d'œuvre (HIMO) recrutée			Depuis l'ouverture du chantier HIMO le 17 novembre 2010, l'ONG est à l'œuvre
Deux ateliers d'information et de sensibilisation organisés	x		Un dispositif de sensibilisation et d'organisation des ateliers disponible, des panneaux d'affichage aux chefs lieu des trois communes, couvertures médiatiques des événements importants du Programme réalisée
Une formation en techniques de taille des pavés de qualité organisée	x		Au total sur les tous les volets du programme, un stock de 1.223.197 pavés disponibles équivalent à 61.000 hommes jours de travail
Cinq associations de tailleurs de pavés comptant environ 600 tailleurs de pavés encadrées	x		- Document sur l'état des lieux des aspects organisationnels des 5 associations des tailleurs de pavés - Document sur le profil socioéconomique des tailleurs de pavés et une convention cadre de fournitures de pavés et l'appui à la filière
Huit carrières de pavés identifiées			
Une étude d'impact environnemental et social des 15 carrières de pavés réalisée	x		
Règlement de chantier- école élaboré et validé par le Ministère Technique			Notions de chantiers écoles en correspondance avec la politique générale par rapport à l'éducation tout en favorisant une approche innovante pour la formation des adultes. Collaboration avec les autres projets CTB et APEFE au sein du ministère ayant l'éducation dans ses attributions.

- L'étude socio-économique de base : les termes de référence pour consultance et le questionnaire d'enquête sont en cours de finalisation.
- Formation des bénéficiaires : des dispositifs et des modules de formation sont en cours de finalisation tant sur la formation humaine que sur les formations professionnelles.
- Accompagnement social des bénéficiaires (apprenants) : Une méthodologie de recrutement des apprenants a été testée et 600 apprenants ont été recrutés

pour le premier cycle. Le programme a parmi une initiation à l'épargne dans une institution de micro finance. La population semble accepter le programme.

- Appui à la filière pavé : Une convention cadre de fourniture de pavés et une formation en techniques de taille des pavés de qualité ont été réalisées. Les associations des tailleurs de pavés sont encadrées par leur programme pour le processus de légalisation et une consultance en vue d'un renforcement des capacités en gestion administrative et financière des associations
- Système de communication renforcée : une couverture médiatique des événements importants du programme a été réalisée et a parmi une information rapide et de masse pour différentes étapes importantes de la mise en place des chantiers-écoles (exemples de communication : messages radiodiffusés et télédiffusés pour le recrutement des bénéficiaires, un panneau d'affichage par commune afin de permettre à la population d'accéder à l'information facilement, des ateliers d'information et de sensibilisation sur l'état d'avancement des travaux du programme...)
- La nouvelle équipe administrative des communes issues des élections est sensibilisée.

4.7.4 Risques et hypothèses

Les autorités administratives du pays et les bénéficiaires collaborent pour l'intérêt du Programme.

La volonté de certaines influences politiques ou administratives d'avoir la main mise sur le processus de sélection des apprenants. Cette main mise est un risque qui mettrait à mal tout le programme pavage. Niveau du risque B car le programme est accepté par les autorités et les bénéficiaires.

4.7.5 Critères de qualité

Critères de qualité	Score	Commentaires
Efficacité	B	Beaucoup d'activités de préparation des acteurs – prestataires permettant un set up organisationnel complet. Besoin de temps pour mettre en place ce set up.
Efficience	B	Le niveau élevé du staff a permis de réduire les risques d'exécution par des termes de références complets et un suivi de qualité. Beaucoup d'activités afin d'atteindre les résultats sont effectués par l'équipe du programme, réduisant les coûts d'expertises.
Durabilité	B	Ce critère est difficile à préciser mais le pavage himo avec la composante de formations dans son ensemble serait à dupliquer afin de diminuer le chômage.

4.7.6 Exécution budgétaire

L'exécution budgétaire de 6 % pour ce résultat.

4.7.7 Leçons apprises et recommandations

Une bonne coordination interne et externe des activités entre différents partenaires a permis une compréhension commune des étapes du Programme ;

Le canal de communication est à renforcer pour la circulation efficiente et efficace de l'information ; Un effort particulier est pris en charge par l'équipe socio économique.

Une foule immense de la population des trois communes concernées par le Programme attend avec impatience l'embauche ;

4.8 Volet D : pavage HIMO à Kamenge, Kinama et Cibitoke. Résultat 3 : Un nombre de routes à Kamenge/Kinama/Cibitoke sont pavées

4.8.1 Indicateurs

Résultat : un nombre de route à Kazmenge, Kinama et Cibitoke sont pavées					Progrès : C
Indicateurs	E	G	Baseline	Progrès année N	Commentaires
Nombre de kilomètres de routes pavées	X		0	0	Travaux en cours
Nombre de pavés achetés		X	0	Pour le volet D, 105.000 pavés ont été livrés	Répartition du travail entre hommes et femmes au sein des associations de tailleurs de pavés
Nombre d'homme jours prestés		X	0	1330 hommes jours prestés sur les chantiers HIMO depuis le 17 novembre 2010 Estimation de 5250 hommes jours de tailleurs de pavés	37% femmes et 63 % hommes

4.8.2 Bilan activités

Activités	Déroulement				Commentaires (uniquement si la valeur est -)
	++	+	+/-	-	
Etudes techniques		X			Etudes techniques faites pour l'instant par l'équipe du programme pavage
Achat de pavés		X			En cours
3. Pavage social		X			A débute le 17 novembre 2010

4.8.3 Analyse des progrès réalisés

600 apprenants ont été recrutés pour le premier cycle et 110 avaient commencé le chantier école au 31 décembre 2010. Il est prévu plus de 5 cycles d'identification sélection, au total 3000 apprenants passeront par les chantiers écoles.

La Construction des routes pavées dans les communes de Kamenge, Kinama et Cibitoke ont débuté vers la fin de l'année 2010. Les rendements sont encore au niveau expérimental; terrassement 1837 m³ et chargement (évacuation) de la terre 654 m³.

Le programme est en phase de début et de test afin d'améliorer sensiblement le niveau de prestation et la gestion dans les premiers mois de 2011.

4.8.4 Risques et hypothèses

Risque de niveau B : les travaux à faire par les concessionnaires

Risque de retard dans les travaux à effectuer par les concessionnaires dans le

déplacement des réseaux eau potable, électricité et téléphone. Problèmes de fournitures des éléments à remplacer lors du déplacement et risques de prolongement du délai des entreprises.

L'intervention a multiplié les réunions avec ces concessionnaires et un ingénieur suit au jour le jour les différentes interventions par ces concessionnaires ; le risque est donc maîtrisé à l'heure actuelle.

4.8.5 Critères de qualité

Critères de qualité	Score	Commentaires
Efficacité	B	Les chantiers écoles à haute intensité de main d'oeuvre ont déjà du retard par rapport au planning prévu de 2010
Efficiency	B	Durant cette phase expérimentale, notre staff ainsi que les apprenants HIMO sont dans une phase d'apprentissage qui diminuent de manière sensible l'efficacité.
Durabilité	A	Les routes de pavage seront permanentes dans le temps et plus durables que toute autre route.

4.8.6 Exécution budgétaire

L'exécution budgétaire de 4 % pour ce résultat.

4.8.7 Leçons apprises et recommandations

Le suivi des concessionnaires est indispensable dans le respect des délais. Un ingénieur suit les travaux à effectuer par ceux-ci.

4.9 Volet D : pavage HIMO à Kamenge, Kinama et Cibitoke. Résultat 4 : La collecte des déchets solides est améliorée

4.9.1 Indicateurs

Résultat : la collecte des déchets solides est améliorée					Progrès : NA
Indicateurs	E	G	Baseline	Progrès année N	Commentaires
Nombre de bennes (moyens de transport) disponibles	X		0		
Initiatives locales appuyées	X	X	0		

4.9.2 Bilan activités

Activités	Déroulement				Commentaires (uniquement si la valeur est -)
	++	+	+/-	-	
1 Etudes techniques					
2 Mise en place d'un système de gestion des déchets					

4.9.3 Analyse des progrès réalisés

Non applicable

4.9.4 Risques et hypothèses

Néant

4.9.5 Critères de qualité

Néant

4.9.6 Exécution budgétaire

L'exécution budgétaire est de 0% pour ce résultat.

4.9.7 Leçons apprises et recommandations

Néant

4.10 Volet D : pavage HIMO à Kamenge, Kinama et Cibitoke. Résultat 5 : Des études d'aménagement urbain sont faites

Dans le cadre du pavage de ce résultat, aucun élément n'est pas énoncé dans ce rapport annuel car aucune activité de préparation ni de mise en œuvre des activités n'a commencé en 2010.

4.10.1 Indicateurs

Résultat : Des études d'aménagement urbain sont faites					Progrès : NA
Indicateurs	E	G	Baseline	Progrès année N	Commentaires
Nombre de bennes (moyens de transport) disponibles	X		0		
Initiatives locales appuyées	X	X	0		

4.10.2 Bilan activités

Activités	Déroulement				Commentaires (uniquement si la valeur est -)
	++	+	+/-	-	
1 Plan directeur déchets solides					
2 Plan directeur eaux (usées/pluies)					

4.10.3 Analyse des progrès réalisés

Non applicable

4.10.4 Risques et hypothèses

Néant

4.10.5 Critères de qualité

Néant

4.10.6 Exécution budgétaire

L'exécution budgétaire est de 0% pour ce résultat.

4.10.7 Leçons apprises et recommandations

Néant

5 Bénéficiaires

Les bénéficiaires de l'intervention

Ce sont soit les apprenants HIMO soit les riverains des routes pavées ou encore les habitants des communes concernées.

Les apprenants HIMO sur les chantiers pour l'instant ont accès à une formation humaine et professionnelle et reçoivent des primes de formation leur permettant de subvenir à leurs besoins. A la fin du cycle, ces bénéficiaires recevront une prime d'installation. A fin 2010, 110 apprenants se trouvaient sur les chantiers.

Les bénéficiaires riverains ou habitants les communes concernées sont impliqués pour le moment dans les décisions mais les routes ne sont pas encore pavées.

Des ateliers tous les 4 mois englobant société civile, administrations des communes et services de l'Etat permet de prendre les décisions nécessaires au programme.

Enfin, afin de détruire les constructions dans l'emprise de la route, des réunions de sensibilisation et de décision sont prises avec les bénéficiaires et ce rue par rue. Le programme a minimisé les destructions.

Les partenaires

Pour le pavage à l'entreprise, les bénéficiaires – partenaires sont les entreprises par leur formation sur le terrain par la mission de contrôle.

La régie des SETEMU est notre partenaire au premier plan portera un appui technique au programme suivant une convention de collaboration signée début d'année 2010.

Une ONG partenaire est impliquée dans la sélection et la formation des apprenants. Elle est appuyée dans son organisation et dans sa méthodologie par l'équipe socio économique du programme afin d'augmenter ses capacités.

Une société de gestion humaine des apprenants a été engagée. Les équipes finance et socio économique du programme s'emploient à augmenter ses capacités afin de pouvoir gérer les 600 apprenants prévus en vitesse de croisière.

Les administrations communales sont nos partenaires dans le choix des rues à paver (avec les habitants), dans la collecte des 2% des travaux, somme qui servira à l'investissement dans la gestion des déchets et l'amélioration de l'entretien des routes.

L'implication de l'Etat dans ce programme est maximale, ceci est prouvé par l'inauguration du programme pavage HIMO (volet D) par son excellence Pierre Nkurunziza, Président de la République du Burundi le 17 novembre dernier.

Produits de communication

A ce moment, divers documents de communication ont été produits :

1. Film d'annonce de la phase de sélection et d'identification des apprenants du programme pavage HIMO.
2. Documents de présentation du programme pavage HIMO et du programme de pavage à l'entreprise.

6 Suivi des décisions prises par la SMCL

Deux SMCL ont eu lieu, une le 2 avril 2010 et la seconde le 3 novembre 2010

Au niveau de la SMCL, trois décisions ont été approuvées, toutes dans le cadre de la maximisation de l'impact social du programme et du renforcement des capacités de l'Etat :

1. Une précision sur la mise en place de conventions de partenariat avec les structures étatiques dans le cadre des formations des apprenants. Ces conventions permettent de renforcer les instituts de formations étatiques et donc d'appuyer les nouvelles dispositions du ministère dans le cadre des « formations par modules ».
2. Dans le cadre de la fourniture d'outils de taille et de chantier de qualité, que les instituts publics puissent fournir ces outils avec l'expertise d'un ingénieur de notre programme et suivant un calcul de coût de l'outil. Ces conventions de fournitures permettent de renforcer les instituts de formations étatiques.
3. Dans ce même cadre, que l'on puisse contracter des marchés de faible valeur avec des artisans locaux afin qu'ils puissent fournir ces outils avec l'expertise d'un ingénieur de notre programme et suivant un calcul de coût de l'outil. Le coût de l'outil est moins cher que l'outil acquis par marché public et de meilleure qualité. Cette décision maximise l'impact social du programme.

Toutes ces décisions sont en exécution.

7 Annexes

Cadre logique : non modifiés voir DTF BDI0804911 et BDI0905211

Activités M&E : audit annuel voir MAF représentation CTB Burundi

Rapport « Budget versus Actuels (y – m) » : annexe 1

Planification opérationnelle Q1-2011 : annexe 2