



CTB

RAPPORT ANNUEL 2011 : 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



Le pavage en HIMO sur la dorsale entre Kinama et Cibitoke © programme pavage/ CTB

Abréviations

ABUTIP	Agence burundaise pour la réalisation des travaux d'intérêt public
AGR	Activité génératrice de revenus
ATP	Association de tailleurs de pavés
HIMO	Haute intensité de main d'oeuvre
hj	Hommes jours
km	kilomètres
M&E	Monitoring and Evaluation
MINEEATU	Ministère de l'Eau, l'Environnement, l'Aménagement du territoire et de l'Urbanisme
MININTER	Ministère de l'Intérieur
ml	Mètres linéaires
PTPCE	Programme de travaux publics et créations d'emplois
PTPGU	Programme de travaux publics et gestion urbaine
SETEMU	Régie des services techniques municipaux
SIG	Système d'information géographique
SMCL	Structure mixte de concertation locale

Table des matières

ABRÉVIATIONS	2
1 FICHE PROJET	7
DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE ET SOCIAL DE LOCALITÉS PAR LA MISE EN ŒUVRE D'UN PROGRAMME DE PAVAGE À HAUTE INTENSITÉ DE MAIN D'ŒUVRE (HIMO).....	7
CONTEXTE.....	8
OBJECTIFS	8
2 RÉSUMÉ.....	11
2.1 APERÇU DE L'INTERVENTION	15
2.2 POINTS SAILLANTS.....	15
2.3 RISQUES CLÉ.....	16
2.4 LEÇONS APPRISES ET RECOMMANDATIONS CLÉ	17
2.4.1 Recommandations clé	17
2.4.2 Leçons apprises	17
3 ANALYSE DE L'INTERVENTION	18
3.1 CONTEXTE.....	18
3.1.1 Evolution du contexte.....	18
3.1.2 Ancrage institutionnel.....	18
3.1.3 Modalités d'exécution	19
3.1.4 Dynamique « HARMO »	19
3.2 OBJECTIF SPÉCIFIQUE : RÉHABILITER DURABLEMENT LE RÉSEAU INTRA URBAIN DE CENTRES URBAINS PAR LE BIAIS DE CHANTIERS À HAUTE INTENSITÉ DE MAIN D'ŒUVRE.....	21
3.2.1 Indicateurs.....	21
3.2.2 Analyse des progrès réalisés.....	21
3.2.3 Risques & hypothèses	21
3.2.4 Critères de qualité	22
3.2.5 Impact potentiel.....	22
3.2.6 Recommandations	23
3.3 VOLET A KIRUNDO- RÉSULTAT 1 : LES ROUTES CIBLÉES À KIRUNDO SONT PAVÉES ..	24
3.3.1 Indicateurs.....	24
3.3.2 Bilan activités	24

3.3.3 Analyse des progrès réalisés.....	24
3.3.4 Risques et hypothèses.....	25
3.3.5 Critères de qualité	26
3.3.6 Exécution budgétaire	26
3.3.7 Leçons apprises et recommandations	26
3.4 VOLET B NGOZI- RÉSULTAT 1 : LES ROUTES CIBLÉES À NGOZI SONT PAVÉES.....	27
3.5 VOLET C BWIZA NYAKABIGA- RÉSULTAT 1 : UNE DEUXIÈME PHASE DU PAVAGE À BWIZA – NYAKABIGA EST ACHEVÉE.....	28
3.5.1 Indicateurs.....	28
3.5.2 Bilan activités	28
3.5.3 Analyse des progrès réalisés.....	28
3.5.4 Risques et hypothèses.....	28
3.5.5 Critères de qualité	28
3.5.6 Exécution budgétaire	29
3.5.7 Leçons apprises et recommandations	29
3.6 VOLET D : PAVAGE HIMO À KAMENGE, KINAMA ET CIBITOKÉ. RÉSULTAT 1 : RENFORCEMENT DES CAPACITÉS DES SETEMU	30
3.6.1 Indicateurs.....	30
3.6.2 Bilan activités	30
3.6.3 Analyse des progrès réalisés.....	31
3.6.4 Risques et hypothèses.....	32
3.6.5 Critères de qualité	32
3.6.6 Exécution budgétaire	32
3.6.7 Leçons apprises et recommandations	32
3.7 VOLET D : PAVAGE HIMO À KAMENGE, KINAMA ET CIBITOKÉ. RÉSULTAT 2 : DES COMPÉTENCES SONT DÉVELOPPÉES AU SEIN DE LA POPULATION CIBLE.....	33
3.7.1 Indicateurs.....	33
3.7.2 Bilan activités	35
3.7.3 Analyse des progrès réalisés.....	35
3.7.4 Risques et hypothèses.....	36
3.7.5 Critères de qualité	36
3.7.6 Exécution budgétaire	36
3.7.7 Leçons apprises et recommandations	37
3.8 VOLET D : PAVAGE HIMO À KAMENGE, KINAMA ET CIBITOKÉ. RÉSULTAT 3 : UN NOMBRE DE ROUTES À KAMENGE/KINAMA/CIBITOKÉ SONT PAVÉES	38
3.8.1 Indicateurs.....	38
3.8.2 Bilan activités	38
3.8.3 Analyse des progrès réalisés.....	38
3.8.4 Risques et hypothèses.....	41
3.8.5 Critères de qualité	42
3.8.6 Exécution budgétaire	42

3.8.7 Leçons apprises et recommandations	42
3.9 VOLET D : PAVAGE HIMO À KAMENGE, KINAMA ET CIBITOKÉ. RÉSULTAT 4 : LA COLLECTE DES DÉCHETS SOLIDES EST AMÉLIORÉE.....	44
3.9.1 Indicateurs.....	44
3.9.2 Bilan activités	44
3.9.3 Analyse des progrès réalisés.....	44
3.9.4 Risques et hypothèses.....	44
3.9.5 Critères de qualité	45
3.9.6 Exécution budgétaire	45
3.9.7 Leçons apprises et recommandations	45
3.10 VOLET D : PAVAGE HIMO À KAMENGE, KINAMA ET CIBITOKÉ. RÉSULTAT 5 : DES ÉTUDES D'AMÉNAGEMENT URBAIN SONT FAITES	46
3.10.1 Indicateurs.....	46
3.10.2 Bilan activités	46
3.10.3 Analyse des progrès réalisés.....	46
3.10.4 Risques et hypothèses.....	46
3.10.5 Critères de qualité	46
3.10.6 Exécution budgétaire	47
3.10.7 Leçons apprises et recommandations	47
4 THÈMES TRANSVERSAUX.....	48
4.1 ÉCONOMIE SOCIALE	48
4.2 GENRE	48
4.3 ENVIRONNEMENT	48
4.4 VIH/SIDA.....	49
4.5 DROITS DE L'ENFANT	49
5 SUIVI DES DÉCISIONS PRISES PAR LA SMCL	50
6 LEÇONS APPRISSES	51
7 ANNEXES.....	52
7.1 CADRE LOGIQUE :	52
7.2 ACTIVITÉS M&E :	52
7.2.1 Audit (novembre 2010)	52
7.2.2 Audit financier Deloitte & Touche (juin 2011)	52
7.2.3 Audit interne cycle approvisionnement – service interne CTB (juin 2011)	52
7.3 RAPPORT « BUDGET VERSUS ACTUELS (Y – M) »	52

7.4 BÉNÉFICIAIRES	52
7.5 PLANIFICATION OPÉRATIONNELLE Q1-2012	53
7.6 SYNTHÈSE DU SUIVI ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL DES ASSOCIATIONS DE TAILLEURS DE PAVÉS.....	54
7.7 ANALYSE DE L'IMPACT DE LA CONSTRUCTION DES ROUTES EN PAVÉS EN HAUTE INTENSITÉ DE MAIN D'ŒUVRE ET AVEC LA COMPOSANTE RÉINSERTION SOCIO ÉCONOMIQUE.	
ERREUR ! SIGNET NON DEFINI.	

1 Fiche projet

NOM PROJET	DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE ET SOCIAL DE LOCALITÉS PAR LA MISE EN ŒUVRE D'UN PROGRAMME DE PAVAGE À HAUTE INTENSITÉ DE MAIN D'ŒUVRE (HIMO)
CODE PROJET	BDI 0804911 - BDI 0905211
ZONE D'INTERVENTION	BUJUMBURA (BWIZA, NYAKABIKA, KAMENGE, KINAMA, CIBITOKÉ) ET VILLE PROVINCIALE DE KIRUNDO
BUDGET	16.000.000 €
PERSONNES CLÉS	SETEMU – SERVICES TECHNIQUES MUNICIPAUX ADMINISTRATIONS COMMUNALES GOUVERNEURS DES PROVINCES DIRECTION ENSEIGNEMENT DES MÉTIERS
INSTANCE PARTENAIRE	MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR – DIRECTION GÉNÉRALE DE LA DÉCENTRALISATION MINISTÈRE DE L'EAU, DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE L'URBANISME – DIRECTION GÉNÉRALE DE L'URBANISME ET DE L'HABITAT
DATE CONVENTION DE MISE EN ŒUVRE	BDI 0804911 : 6/02/2009 – 10.000.000 EUROS BDI 0905211 : 5/02/2010 – 6.000.000 EUROS
DURÉE (MOIS)	48 MOIS POUR LES 2 CONVENTIONS
GROUPE CIBLES	HABITANTS DES COMMUNES CIBLES DE BUJUMBURA TAILLEURS DE PAVÉS (BUJUMBURA ET KIRUNDO) COMMUNES VILLE DE KIRUNDO
OBJECTIF GLOBAL	FAVORISER LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE PAR LA MISE À NIVEAU DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT INTRA-URBAINES.
OBJECTIF SPÉCIFIQUE	REHABILITER DURABLEMENT LE RÉSEAU INTRA URBAIN DE CENTRES URBAINS PAR LE BIAIS DE CHANTIERS À HAUTE INTENSITÉ DE MAIN D'ŒUVRE
RÉSULTATS ATTENDUS	
VOLET A : KIRUNDO	LES ROUTES CIBLÉES À KIRUNDO SONT PAVÉES
VOLET C : BWIZA NYAKABIGA	LES ROUTES CIBLÉES À BWIZA NYAKABIGA SONT PAVÉES
VOLET D : PAVAGE HIMO À KAMENGE, KINAMA ET CIBITOKÉ	RÉSULTAT 1 : RENFORCEMENT DES CAPACITÉS DES SETEMU
	RÉSULTAT 2 : DES COMPÉTENCES SONT DÉVELOPPÉES AU SEIN DE LA POPULATION CIBLE
	RÉSULTAT 3 : UN NOMBRE DE ROUTES À KAMENGE/KINAMA/CIBITOKÉ SONT PAVÉES
	RÉSULTAT 4 : LA COLLECTE DES DÉCHETS SOLIDES EST AMÉLIORÉE
	RÉSULTAT 5 : DES ÉTUDES D'AMÉNAGEMENT URBAIN SONT FAITES

CONTEXTE

La voirie de la ville de Bujumbura et du centre urbain de 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, un programme de pavage à haute intensité de main d'œuvre a été développé afin d'assurer une mise à niveau des infrastructures de transport en milieu urbain tout en favorisant la réduction du chômage, la création d'emplois, la formation et le développement d'activités génératrices de revenus.

OBJECTIFS

OBJECTIF GLOBAL	FAVORISER LE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE PAR LA MISE A NIVEAU DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT INTRA-URBAINES.
OBJECTIF SPÉCIFIQUE	REHABILITER DURABLEMENT LE RESEAU INTRA URBAIN DE CENTRES URBAINS PAR LE BIAIS DE CHANTIERS A HAUTE INTENSITE DE MAIN D'OEUVRE

Le projet comprend deux sous projets :

Le volet **pavage à l'entreprise** concerne les communes de Bwiza et Nyakabiga en Mairie de Bujumbura et le centre urbain de 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 apprenants et leur formation en HIV/AIDS, gestion des conflits, en éducation civique, en hygiène et assainissement,
- une entreprise privée pour la gestion des présences et de la paie,

- une Institut de Micro Finance pour la sécurisation des primes,
- différents prestataires/consultants de formation pour l'organisation des formations techniques offertes aux apprenants
- Une ONG spécialisée en mise en place d'activités génératrices de revenus

Les équipes d'apprenants HIMO sont donc constituées localement (dans les « communes cibles ») et chaque apprenant se voit proposé, outre un contrat d'apprentissage de 9 mois (alors que beaucoup travaillent à la journée, de manière non permanente), une possibilité de formation qualifiante et un accès facilité à la création d'activités. Les chantiers sont ouverts aux hommes comme aux femmes avec une priorité affirmée pour les jeunes adultes sans formation. Les femmes sont en nombre plus important.

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, de tri et de recyclage de déchets.

En d'autres mots, les chantiers de pavage en plus d'assurer un maillage des interconnexions de voiries permet d'assurer, par sa mise en œuvre en Haute intensité de main d'œuvre, divers (micro) développements :

1. assurer un revenu durant 9 mois des apprenants des chantiers, 642 apprenants au 15 décembre 2011. 148 ont déjà effectué leurs 9 mois et sont sortis du programme ; seuls la composante de création d'activités leur est ensuite proposée.
2. former les apprenants à un travail constant durant 9 mois.
3. former les apprenants aux techniques de pavage et/ou à une activité génératrice de revenus via la formation professionnelle.
4. assurer leur avenir par un appui en activité génératrice de revenus et une prime d'installation post chantiers écoles.
5. former les apprenants à des formations humaines renforçant le niveau d'éducation de la population (formations humaines)
6. appuyer les communes dans les mécanismes de décentralisation, par l'autorisation de lever la contribution des habitants dans le but d'investir dans de l'amélioration de l'assainissement solide.

Malgré sa visibilité 'infrastructures urbaines', ce programme peut être considéré comme un programme de développement intégré dont les secteurs touchés sont l'éducation/réinsertion socio professionnelle (formations humaines -dont alphabétisation des adultes- et professionnelles des adultes et création de groupes professionnelles), la gouvernance (choix concerté des rues), la décentralisation (appui à la gestion des communes et possibilité de lever les contributions des habitants) ainsi qu'une reconstruction économique et sociale des communes.

Enfin, 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.

La production de pavés est faite localement avec l'appui du programme en formation des tailleurs et création d'associations. La production de pavés est achetée directement par le programme pavage afin de garantir la qualité des pavés mis en œuvre et la juste rétribution des tailleurs.

Afin de garantir une production de pavés respectueuse de l'environnement, des critères de qualité sont liés au convention d'approvisionnement et un travail structurel de minimisation des conséquences environnementales avec le ministère de l'Eau, l'Environnement, l'Aménagement du Territoire et de l'Urbanisme.

2 Résumé

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 finalisé le pavage prévu à Bwiza et Nyakabiga en aout 2011, **4,080 km de routes** ont été finalisées avec les branchements au réseau d'égouttage et l'assainissement des eaux pluviales **et 850 m de caniveaux pluviales** de grand diamètre ont été effectués. Au total **77325 hommes de travail** ont été nécessaires pour la construction de la route. A ajouter à cela les environ **67.500 hommes jours nécessaires à la production de pavés**.

Les enjeux de ce pavage sont l'amélioration de la technicité et de l'organisation des entreprises, ceux-ci ont été atteints de manière satisfaisante.

Le pavage de la ville chef-lieu de province Kirundo a été initié. En 2011, des sites de carrières (3) pour la formation des tailleurs de pavés et la production de pavés ont été identifiés. L'outillage de formation et de production a été acheté et distribué. 642 tailleurs de pavés ont été formés et 3 associations des tailleurs de pavés ont été formées et mises en place pour commencer la production en septembre 2011.

La filière 'pavés'

Les pavés prévus en 2011 pour le pavage de Bwiza et Nyakabiga, Kamenge, Kinama et Cibitoke sont dans notre stock ou placés sur les routes et ont employé 234.678 hommes jours depuis le début du programme.

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. Des abaques de réception de pavés ont été introduits pour améliorer la qualité des pavés fournis. Ces abaques ont été distribués à la différente association des tailleurs de pavés partenaires au Programme Pavage.

D'autre part, des efforts substantiels ont été fournis par les associations de tailleurs de pavés dans le cadre de la gestion administrative et financière, de la gestion adéquate de la carrière et de la protection de l'environnement, de la gestion sociale de la carrière (protection des tailleurs et assainissement). Ces aspects ont été évalués de manière régulière, les associations ne se conformant pas aux améliorations étant écarté de tout achat ultérieur.

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 9 mois (600 à 900 apprenants par cycle) Ce programme a donc un impact positif sur le niveau de vie des habitants de ces trois localités, ceci se fait déjà ressentir malgré l'incorporation limitée en 2011 des apprenants au niveau des chantiers.

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 environ 30 km de routes pavées HIMO de manière à maximiser leur impact socio-économique.

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

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

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

- o Une formation humaine et technique sur le chantier - école de pavage (minimum 7 mois)
- o Une formation professionnelle et entrepreneuriale après/pendant le chantier (d'une semaine à plus de deux mois). La formation entrepreneuriale se faisant sur base volontaire.
- o Un capital pour le lancement d'une activité génératrice de revenus pour les apprenants –lauréats après leur cycle.
- o Une professionnalisation de la filière d'approvisionnement de pavés.

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

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

En chiffres depuis le début du programme, au 31 décembre 2011, 670 apprenants étaient sur les chantiers écoles. Le programme a déjà octroyés 83026 primes journalières de formation (donc des hommes jours) et 148 primes d'installations (actant la fin du cycle complet de 9 mois). 148 apprenants ont donc finalisés une formation 'pavage' de minimum 7 mois, une formation professionnelle adhoc de maximum 2 mois et un cycle de formations humaines

Au total, en 2011, 267.221.222 BIF ont été versés sur les comptes bancaires des apprenants insufflant une amélioration de l'activité économique locale.

La population des trois communes ciblées est le bénéficiaire indirect du programme, population estimée à 165.000 personnes, soit 35.106 ménages (suivant l'étude socio économique de base, il y a une moyenne de 4,7 personnes par ménage). Nous pouvons dès lors estimer que les **familles bénéficiaires sont 2,33 % des familles des trois communes.**

De point de vue avancement des rues, **1544 mètres de rues pavés ont été finalisés totalement tout en considérant qu'environ 500 m étaient prêt à être pavé.**

Tableau de résumé des différents chiffres pour 2011 :

	Volet A Kirundo	Volet C Bwiza Nyakabiga	Volet D : pavage HIMO à Kamenge, Kinama et Cibitoke.	Total
mètres de rues pavées et assainissement connexe complètement terminés	0	4080	1544	5624
Mètres de caniveaux de grands diamètres	0	850	0	850
Nombre hommes jours pour la production de pavés ¹	400	67.500	112.500	180.400
Nombre de jours pour la construction de rues	0	77325 hommes jours	81.098	160.035
Nombres de jours de qualifiés (hors staff pavage)	0		1.612	
Montant versés directement aux associations de tailleurs de pavés (Bujumbura rural ou Kirundo rural)	1.512.000	270.000.0000	450.000.000	721.512.000
Montant versés en 2011 directement aux bénéficiaires apprenants ou travailleurs des entreprises	0	Estimation de 310 millions ²	272.661.222	582.661.222
Montant total versé directement aux bénéficiaires/travailleurs				1.304.173.222

¹ Considérant qu'un homme jour de tailleur (et associés transporteur/débiteur) produit 20 pavés par jour (analyse interne au programme pavage)

² Considérant que le salaire moyen est de 4000 francs Burundais par jour de travail

2.1 Aperçu de l'intervention

Logique d'intervention	Efficiences	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	C	B	C
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-1 (31/12/2010)	Dépenses totales année N (31/12/2011)	Solde budget	Taux d'exécution
16.000.000	Env 3,2 millions	1.564.351	3.542.706	10.587.014	34 %

2.2 Points saillants

Pavage à l'entreprise

Les chantiers de pavage à Bwiza et Nyakabiga ont été finalisés (volet C).

Les activités de préparation au niveau de Kirundo ont été initiées ; il s'agit du marché de services pour les études des rues et la supervision des travaux et la mise en place d'une filière 'pavés'.

Pavage HIMO

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

Les chantiers HIMO sont presque dans leur vitesse de croisière permettant l'atteinte des résultats demandés en matière de linéaire de routes.

La notion de chantiers-écoles, 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 a été éprouvée avec succès.

La professionnalisation de la filière 'pavés' est effective, les demandes de permis d'exploiter et environnementaux ont été octroyés pour l'année 2011 et sont en cours de renouvellement pour l'année 2012.

Les techniques HIMO et l'aspect social du programme permettent un développement économique et social des communes au nord de Bujumbura.

En chiffres depuis le début du programme, au 31 décembre 2011, 670 apprenants étaient sur les chantiers écoles. Le programme a déjà octroyés 83026 primes journalières de formation et 272.661.222 BIF ont été versés sur les comptes bancaires des apprenants sur chantiers écoles insufflant une amélioration de l'activité économique locale. Nous pouvons estimer que les **familles bénéficiaires sont 2,33 % des familles des trois communes.**

Enfin, l'année 2011 a été jalonnée de nombreuses réceptions de matériels et commencement de services afin de permettre au programme pavage de mettre en œuvre nos actions (marché de fournitures d'engins, de matériel et de matériaux – marché de services)

2.3 Risques clé

Volet A KIRUNDO

Risque	Probabilité (score)	Incidences potentielles		Niveau de Risque (score)
		Décrire	Score	
Production de pavés insuffisante	Moyenne	Pas assez de pavés produits pour les entreprises	Elevée	C
Non acceptation de l'arrivée d'autres tailleurs de pavés à Kirundo	moyenne	Risque de violence entre les groupes locaux et non locaux	Elevée	C

2.4 Leçons apprises et recommandations clé

2.4.1 Recommandations clé

Recommandations	Source	Acteur	Deadline
Analyser l'impact social du pavage en HIMO avec réinsertion socio économique	Objectif spécifique	programme	Fin 2012
Elaborer des outils de gestion de chantiers HIMO adaptés	Objectif spécifique	programme	Fin 2012
Analyse de l'impact des routes en pavés comparés aux routes en bitumes et routes en terres	Objectif spécifique	programme	Fin 2012
Appuyer les communes partenaires à la gestion des chantiers HIMO	Objectif spécifique	programme	Fin 2012
Implication plus importante des SETEMU ; SETEMU comme partenaire technique fiable	Volet D résultat 1	Programme/direction de l'intervention	Mi 2012
Déterminer les interlocuteurs gouvernementaux dans le domaine de l'assainissement (liquide et solide)	Volet D résultat 5	programme	Mi 2012

2.4.2 Leçons apprises

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 Analyse de l'intervention

3.1 Contexte

3.1.1 Evolution du contexte

Il est certainement à noter en 2011 une acceptation et appropriation accrue du programme par les hautes du Burundi. Pour preuve; le Ministre de l'Eau, l'Environnement, l'Aménagement du Territoire et de l'Urbanisme au nom de son Excellence le Président de la République a demandé en novembre 2011 à la Belgique via l'Ambassadeur de continuer ce programme de pavage à Haute intensité de Main d'oeuvre au-delà du terme prévu au vu des impacts positifs sociaux du programme actuel.

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.

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 a du être contourné par l'autorisation anticipée du ministère de l'intérieur sous autorisation de la Deuxième Vice Présidence de procéder dans le domaine de l'entretien de routes et de l'assainissement solides a une 'décentralisation' avant l'heure. Les communes sont donc appuyées dans la collecte des contributions des riverains.

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

3.1.2 Ancrage institutionnel

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

Score : pas approprié

Par contre, le travail avec la direction générale de la décentralisation (ministère de l'intérieur) permet une avancée dans la décentralisation dans les communes Nord de Bujumbura.

L'action de collecte des contributions se fait via les communes avec l'appui organisationnel du programme pavage.

Score : très approprié

Ce programme ayant des composantes « pavage à l'entreprise » et « pavage HIMO » permet d'évaluer les différences et d'en déterminer les avantages et impacts comparés. Ceci permettra d'appuyer la mise en place de programme en HIMO au sein du gouvernement (décentralisé ou central).

Score : approprié

En outre, une collaboration organisationnelle et technique avec le PTPCE – PTPGU et l'ABUTIP (issus du le ministère des Transports, des Travaux Publics et de l'Equipeement) permet une synergie dans des domaines d'action similaires.

Score : approprié

Le programme pavage a aussi comme partenaire technique permanent, la Régie des SETEMU.

Score : très approprié

Enfin, le programme participe au groupe de travail de mise en place de la plateforme nationale de système d'information géographique SIG sous la direction de la Deuxième Vice Présidence.

Score : approprié

3.1.3 Modalités d'exécution

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

Score : approprié

3.1.4 Dynamique « HARMO »

Il est certainement à noter une appropriation forte du programme par les hautes du Burundi Pour preuve; le ministre de l'eau, l'environnement, l'aménagement du territoire et de l'urbanisme au nom de son Excellence le Président de la République demandant à la Belgique via l'Ambassadeur de continuer ce programme de pavage à Haute intensité de Main d'Oeuvre au-delà du terme prévu.

Une collaboration organisationnelle et technique avec le PTPCE – PTPGU et l'ABUTIP (issus du le ministère des Transports, des Travaux Publics et de l'Equipement) permet une synergie et une collaboration effective dans des domaines d'action similaires.

Le programme pavage a comme partenaire technique permanent, la Régie des SETEMU (dépendant de la Mairie de Bujumbura).

Alignement et collaboration avec la direction ayant l'enseignement des métiers à sa charge dans le concept de chantiers écoles qui suit le concept de formations par modules. Cette Harmonisation a été faite avec le projet AEP cogéré par la CTB.

Alignement et collaboration avec la loi sur la décentralisation dans le cadre de la collecte des contributions des riverains. Ceci a été fait avec l'acceptation de la Direction Générale de la Décentralisation du ministère de L'intérieur. Cette activité est précurseur de la décentralisation des communes urbaines de Bujumbura.

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

3.2.1 Indicateurs

Objectif spécifique: réhabiliter durablement le réseau intra urbain de centres urbains par le biais de chantiers à haute intensité de main d'oeuvre						
Indicateurs	Valeur 'Baseline'	Progrès année N-1	Progrès année N	Valeur Cible année N	Valeur cible	Commentaires
Nombre de Kilomètres de routes pavées	0	0 km	5,624 km	10 km	38 km	
Nombre d'hommes /jours de travail créés sur les chantiers)et <i>Nombres hommes jours de tailleurs de pavés</i>	0	3687 hommes jours	340.035 hommes jours	ND	ND	340.035 hommes jours = 1545 temps pleins pendant 1 an

3.2.2 Analyse des progrès réalisés

Les progrès réalisés sont multiples et déclinés dans le rapport :

1. Atteinte de la vitesse de construction de routes adéquate en fonction du terme du programme
2. Amélioration de la technicité des entreprises de pavage.
3. Appropriation du programme par les hautes autorités de l'Etat.
4. Effet positif socio économique perceptible (mais non encore évalué) dans les communes nord de Bujumbura
5. amélioration de l'assainissement des quartiers cibles.

3.2.3 Risques & hypothèses

Risque (décrire)	Probabilité (score)	Incidences potentielles		Niveau de Risque (score)
		Décrire	Score	
la paix soit maintenue dans le pays	faible	Fin anticipée des constructions, fin du programme	élevé	B
Le réseau est entretenu par les autorités locales	moyenne	Réseau vieillissant plus rapidement	faible	A

3.2.4 Critères de qualité

	Score	Commentaires
Efficacité	B	Le programme suivant sa planification de 2011 aurait du être plus avancé de quelques mois.
Efficiencie	B	Les ressources sont utilisées judicieusement et de façon économe malgré que les procédures de marchés publics ne favorisent pas l'obtention du meilleur prix 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 a influencé 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 permettent 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.

3.2.5 Impact potentiel

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, est 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.

Les impacts sociaux du programme tels que la réduction du chômage, l'apprentissage et la formation professionnelle, la création d'une activité, l'appui aux activités des communes, ... auraient plus d'impacts de développement que la construction des routes pavées en soit. Il est donc important d'appuyer les autorités locales et ministérielles en charge de la décentralisation à assurer une continuité dans le cadre des travaux d'infrastructures en HIMO et avec réinsertion sociale.

3.2.6 Recommandations

Recommandations	Source	Acteur	Deadline
Analyser l'impact social du pavage en HIMO avec réinsertion socio économique	Objectif spécifique	programme	Fin 2012
Elaborer des outils de gestion de chantiers HIMO adaptés	Objectif spécifique	programme	Fin 2012
Analyse de l'impact des routes en pavés comparés aux routes en bitumes et routes en terres	Objectif spécifique	programme	Fin 2012
Appuyer les communes partenaires à la gestion des chantiers HIMO	Objectif spécifique	programme	Fin 2012
Implication plus importante des SETEMU ; SETEMU comme partenaire technique fiable	Volet D résultat 1	Programme/direction de l'intervention	Mi 2012
Déterminer les interlocuteurs gouvernementaux que cela soit dans le domaine de l'assainissement (liquide et solide)	Volet D résultat 5	programme	Mi 2012

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

3.3.1 Indicateurs

Résultat : les routes ciblées à Kirundo sont pavées.						
Indicateurs	Valeur 'Baseline'	Progrès année N-1	Progrès année N	Valeur Cible année N	Valeur cible	Commentaires
Nombre de kilomètres pavés	0	0 km	0	0	6 km	
Temps de trajets	ND	0	0	0	NA	
Drainage amélioré (caniveaux créés et exutoire)	0	0	0	0	ND	Dépendant des rues

3.3.2 Bilan activités

Activités	Déroulement				Commentaires (uniquement si la valeur est C ou D)
	A	B	C	D	
Etudes techniques et supervision		X			En cours d'attribution
<i>Mise en place de la filière 'pavés' (activité non listée dans ls DTF)</i>			X		<i>Très peu d'appropriation par autorités et tailleurs et peu de tailleurs réellement effectifs sur le terrain</i>
Pavage à l'entreprise		X			

3.3.3 Analyse des progrès réalisés

Dans le cadre du pavage de ce volet, seules les activité d'identification des carrières, la formation de 642 tailleurs de pavés, la création et la formation de trois associations des tailleurs de pavés ont été mise en œuvre en 2011. L'activité de production de pavés a été initiée. Seuls 8000 pavés étaient produits en fin d'année 2011, ce qui est réellement insuffisant, 10% des potentiels tailleurs sont à l'œuvre pour l'instant.

En outre le marché public concernant les études et la supervision des travaux à Kirundo a été lancé. L'attribution sera effective durant les premiers mois de 2012 selon toute vraisemblance. Le marché de services pour les études et la supervision des travaux est dans les temps.

3.3.4 Risques et hypothèses

Risque (décrire)	Probabilité (score)	Incidences potentielles		Niveau de Risque (score)
		Décrire	Score	
Production de pavés insuffisante	Moyenne	Pas assez de pavés produits pour les entreprises	Elevée	C
Non acceptation de l'arrivée d'autres tailleurs de pavés à Kirundo	moyenne	Risque de violence entre les groupes locaux et non locaux	Elevée	C

Mesures prises :

La population de Kirundo n'a pas adhéré à l'activité de production de pavés, seuls quelques 70 tailleurs sont à l'œuvre en décembre 2011. Une solution pour augmenter la production a été trouvée; la venue de tailleurs de tailleurs volontaires d'autres régions.

L'acteur principal est le programme.

Cette arrivée de tailleurs d'autres provinces induit un nouveau risque : la possibilité de violence entre tailleurs de Kirundo et ceux venus d'ailleurs si les autorités de la province ne garantissent pas la sécurité des tailleurs de pavés venus des autres régions pour produire des pavés à Kirundo.

Nos actions, pour l'instant, afin de limiter ce risque sont :

- Sensibilisation des autorités locales et des associations locales de tailleurs à la venue d'autres tailleurs. Réunion d'acceptation de ces néo arrivants.
- Organisation du travail séparant la production des tailleurs locaux et non locaux : diminution du risque de vol.
- Invitation par les autorités locales/provinciales de tailleurs de pavés issus d'autres régions du pays.
- Sécurité des autochtones assurée par autorités provinciales
- Sensibilisation du ministre du ministère technique partenaire (MINEEATU)

Les acteurs principaux sont les autorités provinciales et locales.

3.3.5 Critères de qualité

	Score	Commentaires
Efficacité	C	Production de pavés est trop faible. Mission d'étude dans les temps.
Efficience	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	C	La professionnalisation des tailleurs de pavés n'est pas acquise en province de Kirundo.

3.3.6 Exécution budgétaire

L'exécution budgétaire est de 3 % pour ce volet.

Principalement pour l'achat de pavés, la formation des tailleurs et la mise à disposition d'outils de taille.

3.3.7 Leçons apprises et recommandations

Sensibilisation des autorités administratives dans la mise en œuvre des activités de pavage dans cette province.

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

Ce volet a été annulé et le budget a été alloué au pavage à Kirundo permettant une augmentation substantielle du linéaire dans cette ville de province.

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

3.5.1 Indicateurs

Résultat : Une deuxième phase du pavage à Bwiza – Nyakabiga est achevée.				
Indicateurs	Baseline	Progrès année N - 1	Progrès année N	Commentaires
Nombre de kilomètres pavés	0 km	0 km	4,080 km	Toutes rues prévues ont été faites
Temps de trajets	3 minutes 51 secondes /km (231 secondes/km)	ND	3 minutes 11 secondes/ km (191 secondes/km)	19 casses vitesse en moyenne par km
Drainage amélioré (caniveaux créés et exutoire)	0 km	0 km	4,930 km	Dont 850 de gros collecteur

3.5.2 Bilan activités

Activités	Déroulement				Commentaires (uniquement si la valeur est C ou D)
	A	B	C	D	
1. Etudes techniques et supervision des travaux		X			
2. Travaux de pavage à l'entreprise		X			

3.5.3 Analyse des progrès réalisés

Les activités (travaux de pavage et supervision des travaux) se sont terminées en août/septembre 2011.

3.5.4 Risques et hypothèses

Les risques ont été maîtrisés et il n'y a pas eu de dépassement budgétaire. L'activité est finalisée.

3.5.5 Critères de qualité

Critères de qualité	Score	Commentaires
Efficacité	B	Les entreprises ont eu du retard par rapport au planning
Efficiencie	B	le suivi des entreprises par la mission de contrôle a été efficient. Les entreprises ont fait dans l'ensemble du bon

		travail sans dépassements budgétaires
Durabilité	A	Les routes de pavage seront permanentes dans le temps et plus durables que toute autre route. Les entreprises locales ont améliorées leurs prestations par l'action de la mission de contrôle ;

3.5.6 Exécution budgétaire

L'exécution budgétaire est de 98 % pour ce volet.

3.5.7 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.

3.6 Volet D : pavage HIMO à Kamenge, Kinama et Cibitoke.

Résultat 1 : Renforcement des capacités des SETEMU

3.6.1 Indicateurs

Résultat : les capacités des SETEMU sont renforcées						
Indicateurs	Baseline	Progrès année N - 1	Progrès année N	Valeur cible année N	Valeur cible	Commentaires
Augmentation du parc		0	1 chargeur sur pneus, 2 compacteurs, 2 camions 18T, 6 pick ups simple cabine, 4 bétonnières, 8 plateaux remorques, divers outils	1 chargeur sur pneus, 2 compacteurs, 2 camions 18T, 6 pick ups simple cabine, 4 bétonnières, 8 plateaux remorques, divers outils	ND	Livraison entre avril et août 2011
RH SETEMU utilisées		69 hommes Jours utilisés	1612 hommes Jours utilisés	ND	ND	
RH SETEMU formées		0	13 RH formées en informatiques 6 RH formés SIG	Plus de 30 RH SETEMU formées	ND	Très peu de réactivité des SETEMU suite à leurs formations
Présence plateforme SIG		0	Plateforme SETEMU locale présente (et dotée de matériels) mais non proactive.	Plateforme présente	Plateforme présente	Plateforme non employée par les SETEMU Plateforme nationale en cours de mise en place par deuxième vice présidence.

3.6.2 Bilan activités

Activités	Déroulement				Commentaires (uniquement si la valeur est C ou D)
	A	B	C	D	
1. analyse des capacités et besoins		X			
2. achat d'équipement			X		Beaucoup de retards de livraisons influençant des retards d'avancement des routes
3. frais de fonctionnement		X			
4. appui à la planification suivi gestion			X		SETEMU peu proactif suite aux formations

3.6.3 Analyse des progrès réalisés

Les achats des équipements (camions, engins de chantiers et de préfabrication, ...) ont été livrés ; un autre marché a été lancé pour compléter le parc nécessaire.

L'emploi des Ressources humaines SETEMU a été initié, avec une augmentation de l'emploi de personnel d'encadrement pour arriver à un total de 19 personnes réparties dans les catégories suivantes :

- A. 3 techniciens adjoints au chef de chantier permettent de mieux encadrer le personnel HIMO des différents chantiers ;
- B. 9 maçons ont également été répartis sur les chantiers pour encadrer les équipes qui sont responsables des travaux de construction et de réhabilitations des ouvrages hydrauliques (évacuation des eaux pluviales) dont le volume est plus important qu'initialement prévu ;
- C. 8 chauffeurs d'engins permettent la bonne utilisation des engins acquis tout en garantissant leur durabilité puisque ce seront les mêmes opérateurs SETEMU qui les utiliseront après le Programme

Le programme pavage a donné des formations à l'utilisation d'un récepteur GPS et à l'utilisation d'un SIG.

La mise en route de la plateforme SIG demande un emploi par les personnes formées, ce qui n'est pas le cas pour l'instant.

Une plateforme SIG sera mise en place au niveau national sous la houlette de la deuxième vice présidence.

L'achat du matériel informatique a été effectué dans le cadre du renforcement des capacités des partenaires SETEMU

Une formation informatique de base (introduction aux systèmes exploitations Microsoft, Word, Excel, Internet).

Dans le cadre du renforcement des SETEMU, sur le site leur appartenant, a été construit le bureau du programme, l'équipe y a emménagé fin janvier 2011. Ces bureaux et les aménagements/investissements effectués seront restitués à la fin du programme pavage aux SETEMU.

3.6.4 Risques et hypothèses

Risque (décrire)	Probabilité (score)	Incidences potentielles		Niveau de Risque (score)
		Décrire	Score	
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 ou à des privés.	moyen	Plus de partenaire technique Perte d'appui technique des SETEMU	élevé	C
Non utilisation de la plateforme SIG au niveau des SETEMU	moyen	Perte de niveau technique et perte d'information technique	faible	A

3.6.5 Critères de qualité

	Score	Commentaires
Efficacité	B	Les livraisons des engins suite au marché publics sont en retard, induisant un retard dans les travaux par rapport à la planification 2011.
Efficience	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

3.6.6 Exécution budgétaire

L'exécution budgétaire de 48 % pour ce résultat.

3.6.7 Leçons apprises et recommandations

Recommandations	Acteur	Deadline
Implication plus importante des SETEMU ; SETEMU comme partenaire technique fiable	Programme/direction de l'intervention	Mi 2012

3.7 Volet D : pavage HIMO à Kamenge, Kinama et Cibitoke.

Résultat 2 : Des compétences sont développées au sein de la population cible

3.7.1 Indicateurs

Résultat : des compétences sont développées au sein de la population cible						
Indicateurs	Baseline	Progrès année N-1	Progrès année N	Valeur cible année	Valeur cible	Commentaires
Nombres de formations données	0	ND	ND voir indicateurs ci-dessous pour évaluer le nombre de formations données	NA	NA	Formation en cours sur les chantiers écoles
Nombres de bénéficiaires des formations	0	Au 31 décembre 2010, 110 bénéficiaires en apprentissage sur les chantiers écoles HIMO	Plus de 800 formés aux métiers du pavage (finis ou en cours) 450 bénéficiaires formés pour tout le cycle de formations humaines 364 apprenants formés dans une niche professionnalisante 124 bénéficiaires formés à la première journée (sur 3) d'éveil entrepreneurial	1200	3000 apprenants qui passeront sur les chantiers écoles	
Nombres de conflits résolus (ou évités)	0	0	Environ 4 petits conflits de mésentente entre apprenants ont été résolus	0	minimum	Aucun grand conflit ne s'est développé
Nombres d'associations appuyées/crées	0	6 associations de tailleurs de pavés appuyées 1 association de gestion des formation et résolution de conflits appuyée	8 associations de tailleurs de pavés appuyées 1 association de gestion des formation et résolution de conflits appuyée 1 association AGR appuyée Deux centres de formations professionnelles de l'Etat sont renforcés	ND	NA	Ce sont des partenaires que l'on professionnalise.

Ci après des sous indicateurs plus spécifiques (non précisés dans le DTF) :

Résultat : des compétences sont développées au sein de la population cible					Progrès : C
Indicateurs	E	G	Baseline	Progrès année N	Commentaires
Nombre d'apprenant du chantier-école		x		818 bénéficiaires ont été intégrés à l'apprentissage sur les chantiers écoles HIMO.	Chantier-école = 6 à 9 mois d'apprentissage dont la construction de routes pavées, des formations humaines et thématiques, des formations professionnelles/
Nombre d'apprenants ayant suivi et ayant terminé tout le cycle d'apprentissage		x		148 HIMO ont terminé leur apprentissage sur le chantier-école	148 primes d'installation ont donc été versées en 2011.
Nombre de formations humaines données	x			Quatre thématiques de formations humaines ont été développées. 450 apprenants HIMO ont reçu les cycles complets de formations humaines.	Les thématiques : VIH/SIDA et planification familiale, Hygiène et assainissement, Education civique et Gestion des conflits.
Nombre de formations professionnelles				Onze niches de formations professionnelles ont été mises sur pieds. Deux cycles de formations professionnelles ont été organisés au cours de l'année 2011. 364 HIMO ont choisi une niche de formation et ont été formés à cette niche.	Les niches : <i>cuisine</i> : bar et restaurant ; <i>couture</i> : confection de jupes et de blouses et confection de pantalons et de chemises ; <i>menuiserie</i> : fabrication de divan-lit et chaise pliantes ; <i>pavage</i> : ferrailage et coffrage, maçonnerie et bétonnage, pose de pavés ; <i>électricité</i> : installation des appareils électriques ; <i>électromécanique</i> : réparation des appareils électroménagers ; <i>plomberie</i> : installation des appareils sanitaires ; <i>informatique</i> .
Nombre de sensibilisation à l'hygiène et l'assainissement dans les trois communes	x			Sensibilisation permanente faite au niveau des chantiers écoles et au niveau des riverains	
Nombre de conflits résolus (ou évités)				Plusieurs petits conflits de mésentente entre apprenants ont été résolus/	Aucun grand conflit ne s'est développé
Nombre d'associations appuyées/crées				Huit associations des tailleurs de pavés (ATP) appuyées Une association de gestion des formations et résolution de conflits appuyée Deux centres de formations professionnelles sont renforcés	Les ATP sont appuyées techniquement et administrativement

3.7.2 Bilan activités

Activités	Déroulement				Commentaires (uniquement si la valeur est C ou D)
	A	B	C	D	
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				

3.7.3 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 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 Ce programme a donc un impact positif sur le niveau de vie des habitants de ces trois localités. Ce qui est corroboré avec l'acceptation du programme par les habitants des communes nord et les autorités locales jusqu'à la Mairie.

La notion de chantier école a été utilisée avec succès et l'identification des apprenants qui vont sur les chantiers écoles se fait sans influence. De sorte à minimiser le risque d'erreur étant donné le nombre d'apprenants, la gestion des présences et calcul de la paie en découlant a été informatisée.

Le programme pavage appuie 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 actions des associations sont évaluées de manière régulière et ont des contraintes contractuelles.

L'étude socio économique de base a été faite dans les communes de Kinama, Kamenge et Cibitoke et permet d'avoir des références et indicateurs.

3.7.4 Risques et hypothèses

Risque (décrire)	Probabilité (score)	Incidences potentielles		Niveau de Risque (score)
		Décrire	Score	
Risque de main mise de la sélection des bénéficiaires	faible	Ce programme emploie énormément de ressources humaines une main mise par des influences serait dommageable pour l'acceptation du programme	faible	A
Troubles importants locaux ou nationaux	faible	Le programme devrait arrêter et divers outils seraient détruits	élevé	B

3.7.5 Critères de qualité

Critères de qualité	Score	Commentaires
Efficacité	B	Beaucoup d'activités de préparation des acteurs – prestataires permettant un set up organisationnel complet.
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 et assurant une meilleure flexibilité.
Durabilité	B	Ce critère est difficile à préciser mais le pavage himo avec la composante de formations professionnelle dans son ensemble serait à dupliquer afin de diminuer le chômage des communes de façon durable.

3.7.6 Exécution budgétaire

L'exécution budgétaire de 29 % pour ce résultat.

3.7.7 Leçons apprises et recommandations

Une bonne coordination interne et externe des activités entre différents partenaires a permis une compréhension commune des étapes du Programme ; cette coordination doit cependant encore être renforcée et les responsabilités de chaque partie prenante doivent être univoques. Ce travail d'harmonisation a débuté fin d'année 2011.

Le suivi des partenaires, par la redéfinition des responsabilités, est donc renforcé, dans le but d'une augmentation de la qualité et de la fluidité des prestations.

3.8 Volet D : pavage HIMO à Kamenge, Kinama et Cibitoke.

Résultat 3 : Un nombre de routes à Kamenge/Kinama/Cibitoke sont pavées

3.8.1 Indicateurs

Résultat : un nombre de route à Kazmenge, Kinama et Cibitoke sont pavées						
Indicateurs	Baseline	Progrès année N -1	Progrès année N	Valeur cible année N	Valeur cible	Commentaires
Nombre de kilomètres de routes pavées	0	0	2037 m	ND	28000 m	Travaux en cours
Nombre de pavés achetés	0	105.000 pavés	2.225.000 pavés	3,3 millions	9 millions	Répartition du travail entre hommes et femmes au sein des associations de tailleurs de pavés
Nombre d'homme jours prestés	0	1330 hommes jours prestés sur les chantiers HIMO du 17 novembre au 31 décembre 2010 Estimation de 5250 hommes jours de tailleurs de pavés	81098 hommes jours prestés sur les chantiers HIMO Estimation de 112.500 hommes jours de tailleurs de pavés	ND	ND	Environ 60% femmes et 40 % hommes sur les chantiers écoles

3.8.2 Bilan activités

Activités	Déroulement				Commentaires (uniquement si la valeur est -)
	++	+	+/-	-	
Etudes techniques		X			
Achat de pavés		X			
3. Pavage social		X			

3.8.3 Analyse des progrès réalisés

Le chantier utilise de l'ordre de 670 apprenants permanents ce qui a permis en 2011 la construction de 1544 mètres de route pavées (soit de l'ordre de 5800m³ de déblais et la pose de 14500 m² de pavés) avec la construction de plus de 1000 mètres de caniveaux en dalles préfabriquées, de plus de 50 mètres de dalots (passages d'eau sous route), la pose de plus de 3000 mètres de bordure et la réhabilitation de l'ordre de 1350 mètres de caniveaux maçonnés.

Détails des travaux effectués au 31 décembre 2011 depuis le début du programme :

	Dorsale cibitoke/ Kinama	Av. de l'UFB Kamenge/ Cibitoke	7ème avenue Kinama	13ème avenue Kamenge	6ème avenue cibitoke	3ème avenue cibitoke	11ème avenue Kamenge	14ème avenue Kamenge/Kinama	Totaux
longueur ml	664	951	129	293	686	687	296	622	4328
implantation ml							296	622	918
préparation plateforme ml	664	951	129	293	350	150			2537
couche de base en latérite ml	664	951	129	293	0				2037
cunette ml	680	25	129	250					1084
caniveaux en dalettes ml	649			350					999
pose de bordure préfabriquée	700	1712	129	350					2891
réhabilitation caniveaux maçonnés ml	-	951			350				1301
pavage ml	664	751	129						1544
passage piéton/véhicules ml	120	150	35						305
réhabilitation buse ml		10							10
mise en place gabions m ³									0
construction dalot ml	8	24		8	8				48

Les méthodologies de construction des routes pavées dans les communes de Kamenge, Kinama et Cibitoke sont encore en développement (adaptation des techniques, choix de solutions techniques adaptées aux conditions locales, adaptation aux problèmes des eaux pluviales, épaisseurs des couches de structure, etc...) avec comme évolution prévue pour mars 2012 des rendements attendus de l'ordre de 70 mètres de route pavées par jour en comparaison au 45 mètres actuels.

La bonne gestion logistique (approvisionnement des chantiers) et la gestion de stock sont des points cruciaux pour une utilisation efficiente des fonds alloués à cette activité. Un système de gestion logistique informatisé a été mis en place permettant un suivi pointu des réquisitions nécessaires à la bonne continuation des chantiers.

Enfin, notre partenaire technique SETEMU met en œuvre la réhabilitation d'un passage busé sur une des rues principales de Kamenge. Une collaboration technique est effective et positive.

D'autre part, la construction d'un passage busé de 9 mètres de long (pont) sur une de nos rue principales est en charge de notre partenaire technique assurant une collaboration technique effective et un transfert de compétence adéquat.

3.8.4 Risques et hypothèses

Risque (décrire)	Probabilité (score)	Incidences potentielles		Niveau de Risque (score)
		Décrire	Score	
Risque de retard dans les travaux à effectuer par les concessionnaires dans le déplacement des réseaux eau potable, électricité et téléphone.	moyen	risques de prolongement du délai des travaux	faible	A
Risque de délais non respectés vu le type d'apprenants travaillant sur les rues pavées, les facteurs externes comme la gestion des eaux pluviales	moyen	Prolongement du délai du programme	moyen	B

3.8.5 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 2011 mais la vitesse de croisière est atteinte et augmentera encore afin de terminer dans les temps
Efficience	B	Les apprenants HIMO sont de manière permanente (cycle de 9 mois) dans une phase d'apprentissage qui diminuent de manière sensible l'efficience.
Durabilité	A	Les routes de pavage sont permanentes dans le temps et plus durables que toute autre route.

3.8.6 Exécution budgétaire

L'exécution budgétaire de 20 % pour ce résultat.

3.8.7 Leçons apprises et recommandations

Recommandations	Source	Acteur	Deadline
Le suivi des concessionnaires est indispensable dans le respect des délais	Programme	Ingénieur du programme	permanent
Un système logistique informatisé appuie le programme – professionnalisation du système logistique	Programme	Logistique	permanent

Le suivi des commandes, des livraisons au stock principal (et le suivi de la facturation en découlant), et des livraisons sur chantier a été renforcé, notamment par :

- Le mise au point et l'utilisation d'un logiciel de gestion logistique intégrée : suivi des commandes, livraisons, facturation, approvisionnement chantier, évolution des prix,...
- La professionnalisation des processus de réquisition (prévisibilité, traçabilité) et de réception (qualité, quantité), notamment au niveau des agrégats
- L'amélioration de l'approvisionnement des pavés : prise en compte des dimensions environnementales, hygiène et sécurité des travailleurs, amélioration du rendement et de la qualité

Sur base des premiers chantiers terminés, la gestion des eaux pluviales (drains, caniveaux, phasage d'exécution des terrassements HIMO en fonction de la pluviométrie) lié à une topographie de terrain adaptée aux conditions locales permet d'améliorer fortement les rendements d'exécution.

Un accent a également été mis sur l'encadrement de la main d'œuvre HIMO en favorisant la mise à niveau de chefs d'équipe opérationnels sur chantier afin d'obtenir les rendements nécessaires.

3.9 Volet D : pavage HIMO à Kamenge, Kinama et Cibitoke.

Résultat 4 : La collecte des déchets solides est améliorée

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 2011.

3.9.1 Indicateurs

Résultat : Des études d'aménagement urbain sont faites						
Indicateurs	Valeur 'Baseline'	Progrès année N-1	Progrès année N	Valeur Cible année N	Valeur cible	Commentaires
Nombre de bennes (moyens de transport) disponibles	0					
Initiatives locales appuyées	0					

3.9.2 Bilan activités

Activités (Voir lignes directrices pour l'interprétation des scores)	Déroutement				Commentaires (uniquement si la valeur est C ou D)
	A	B	C	D	
1 Etudes techniques			X		Ces activités sont en retard mais l'arrivée prévue (janvier 2012) d'un ATI supplémentaire permettra une mise en œuvre rapide
2 Mise en place d'un système de gestion des déchets			X		Ces activités sont en retard mais l'arrivée prévue (janvier 2012) d'un ATI supplémentaire permettra une mise en œuvre rapide

3.9.3 Analyse des progrès réalisés

Non applicable

3.9.4 Risques et hypothèses

Risque (décrire)	Probabilité (score)	Incidences potentielles		Niveau de Risque (score)
		Décrire	Score	
Risque de retard dans la mise en place du système de collecte de déchets	moyen	Prolongement du délai du programme	moyen	B

Risque de délais non respectés vu le type d'apprenants travaillant sur les rues pavées, les facteurs externes comme la gestion des eaux pluviales	moyen	Prolongement du délai du programme	moyen	B
---	-------	------------------------------------	-------	---

3.9.5 Critères de qualité

Néant

3.9.6 Exécution budgétaire

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

3.9.7 Leçons apprises et recommandations

Dans le cadre des 3 communes partenaires, la mise en place d'un système de collecte des contributions (en cours) permettra une appropriation du programme et une levée de fonds qui appuiera les actions d'assainissement solide.

Dans ce cadre, un travail est initié pour la récolte des 2% de la valeur du pavage permettant une implication plus grande des bénéficiaires et des communes qui seront en charge de la l'entretien des rues.

Ces 2% serait de l'ordre de 300 millions pour les 3 communes, cette somme permettra d'assurer la mise en place d'un service d'entretien.

Mais ces 2% ne sont pas suffisants pour rendre permanent l'entretien des rues. Un système de collecte des déchets et d'entretien des rues sera mis en place au sein des communes afin d'assurer la durabilité des rues contre contribution mensuelle des habitants.

La collecte de déchets ménagers qui sera un service payant permettra aussi d'appuyer le service en charge de l'entretien des rues appuyé par un système répressif en cas de pollution. Ces services seront en charge de la commune et pérenniser par la redevance mensuelle pour le service.

Il est important de noter que la principale cause de dégâts sur les rues pavées est le passage de l'eau sur la route du la présence de déchets solides dans les caniveaux.

Ces actions sont aussi en collaboration avec les SETEMU, responsable de la gestion des déchets en mairie de Bujumbura.

3.10 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, seule la publication d'un appel d'offre pour un consultant dans le domaine des eaux usées. Aucun autre 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.

3.10.1 Indicateurs

Résultat : Des études d'aménagement urbain sont faites						
Indicateurs	Valeur 'Baseline'	Progrès année N-1	Progrès année N	Valeur Cible année N	Valeur cible	Commentaires
Les études sont faites	0	0	0	0	ND	
Initiatives locales appuyées	0	0	0	0	ND	

3.10.2 Bilan activités

Activités (Voir lignes directrices pour l'interprétation des scores)	Déroulement				Commentaires (uniquement si la valeur est C ou D)
	A	B	C	D	
1 Plan directeur déchets solides			X		Manque d'interlocuteur déterminé
2 Plan directeur eaux (usées/pluies)		X			

3.10.3 Analyse des progrès réalisés

Non applicable

3.10.4 Risques et hypothèses

Risque (décrire)	Probabilité (score)	Incidences potentielles		Niveau de Risque (score)
		Décrire	Score	
Risque de retard dans la mise en œuvre des études ; pour l'étude 'déchets', nous avons aussi un problème de détermination d'interlocuteur gouvernemental.	moyen	Prolongement du délai du programme	moyen	B

3.10.5 Critères de qualité

Néant

3.10.6 Exécution budgétaire

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

3.10.7 Leçons apprises et recommandations

Recommandations	Acteur	Deadline
Déterminer les interlocuteurs gouvernementaux que cela soit dans le domaine de l'assainissement (liquide et solide)	programme	Mi 2012

4 Thèmes Transversaux

4.1 Economie sociale

Ce thème transversal est primordial dans le volet D du programme car :

- L'injection directe de liquidités par le biais des primes d'apprentissage octroyées sur les différents chantiers,
- L'octroi de la prime d'installation en fin d'apprentissage
- La formation humaine et professionnelle
- L'appui à la création d'activités génératrices de revenus
- Le réseau routier intra quartier
- le nombre de bénéficiaires potentiels des 3 communes (2%) et des familles (10%)

Induit un développement économique et social dans ces mêmes communes. Ce développement économique (qu'il soit méso ou micro) sera évalué en 2012.

4.2 Genre

L'aspect 'genre' est un élément important du programme de pavage HIMO (volet D). De fait, compte tenu que l'identification se fait de manière aléatoire et que les femmes sont plus nombreuses au moment de l'identification, il y a beaucoup plus de femmes qui arrivent dans la réserve d'apprenants et donc beaucoup plus d'apprenantes féminins (60% contre 40%).

Les types de travaux ont donc été adaptés en fonction des apprenantes ; travaux à la tâche moins étendue ou travail moins lourds destinés aux femmes, possibilité d'allaitement et mise en pause du contrat d'apprentissage si la femme arrive au 7^{ème} mois de grossesse, ...

De plus les formations professionnelles peuvent être principalement destinées plus aux femmes qu'aux hommes.

L'aspect genre est donc un des éléments importants du programme

4.3 Environnement

Il est évident que l'environnement se dégrade autour de l'exploitation des carrières. Cependant des primes et à l'autre extrémité un arrêt de la collaboration mettent en priorité une gestion environnementale raisonnée et améliorée que cela soit sur la nature environnante que sur l'assainissement (présence de latrines par exemple)

Voir à ce sujet en annexe la synthèse des conclusions du suivi environnemental et social des associations de tailleurs de pavés.

Les rues en pavés ainsi que l'assainissement des eaux pluviales (et égouttage des eaux usées seulement pour le volet C) améliore l'environnement des quartiers.

Le système de collecte (et de recyclage) des déchets dans les communes nord améliorera l'environnement de ces quartiers et l'entretien des rues. D'un autre côté, la mise en place d'un réseau d'eaux pluviales performant augmente la pollution du lac car les habitants malgré les sensibilisations à ce sujet jettent toujours les ordures et excréta dans les caniveaux.

Enfin divers travaux de lutte antiérosive seront effectués dans le cadre du volet D ; pavage à Kamenge, Kinama et Kamenge.

4.4 VIH/SIDA

Les bénéficiaires des chantiers HIMO (volet D) reçoivent une formation en planning familial et Maladies sexuellement transmissibles. Cette formation est bien accueillie car les bénéficiaires de nos chantiers écoles n'ont pas eu de bagage éducationnel leur permettant d'appréhender par eux même cette problématique. Un des indices de succès est que les apprenants veulent de manière volontaire se faire dépister, un communiqué à ce sujet a été élaboré afin de renseigner les différents centres de dépistages gratuits.

En 2011, plus de 450 habitants de Kamenge, Kinama et Cibitoke ont eu cette formation.

D'autre part, Le staff du programme pavage et collaborateurs (plus de 40) a accès aux préservatifs gratuits au niveau du bureau.

4.5 Droits de l'enfant

Outre l'aspect d'amélioration de l'assainissement qui aura un impact positif sur la santé des enfants, les rues pavées ont des zones réservés aux usagers faibles et donc principalement les enfants.

Ce thème transversal est mineur dans le cadre de ce projet.

5 Suivi des décisions prises par la SMCL

Décisions	Source	Acteur	Timing de décision	État
mise en place de conventions de partenariat avec les structures étatiques dans le cadre des formations des apprenants	SMCL 2010	programme	Immédiat	Exécuté et en cours
Dans le cadre de la fourniture d'outils de taille et de chantier de qualité, que les instituts publics ou des acteurs locaux puissent fournir ces outils	SMCL 2010	programme	Immédiat	Exécuté et en cours
Ne plus faire de pavage à Ngozi et transférer le budget sur Kirundo	SMCL février 2011	Programme	immédiat	Fait
Créer des comptes en Bif afin de sécuriser les changements de taux euros/BIF	SMCL février 2011	finances	immédiat	Comptes peuvent être créés à tout moment
Les ATP de Bujumbura rural peuvent appuyer la production de pavés à Kirundo	SMCL novembre 2011	programme	Mars 2012	En cours
Une entreprise peut être contractée pour la construction d'un collecteur sur les communs nords (1 km de long)	SMCL novembre 2011	programme	2012	DAO publié, réception des offres février 2012
Autorisation de contractualisation d'une ONG pour l'appui à la gestion des déchets solides	SMCL novembre 2011	programme	2012	Pas encore initié
Paiement à hauteur de 50% des frais de doublement de conduite sur les rues pavées	SMCL novembre 2011	technique	2012	Attente confirmation budget disponible sur Regideso

6 Leçons apprises

Leçons apprises	Public cible
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.	concessionnaires
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.	Apprenants HIMO et autorités

7 Annexes

7.1 Cadre logique :

Non modifiés voir DTF BDI 0804911 et BDI 0905211

7.2 Activités M&E :

7.2.1 Audit (novembre 2010)

7.2.2 Audit financier Deloitte & Touche (juin 2011)

7.2.3 Audit interne cycle approvisionnement – service interne CTB (juin 2011)

Rapport non reçu

7.3 Rapport « Budget versus Actuels (y – m) »

7.4 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 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 2011, 642 apprenants se trouvaient sur les chantiers, plus de 800 apprenants sont passés par les chantiers écoles ou y travaillent encore. Tous sont habitants des communes cibles.

Les bénéficiaires riverains ou habitants des communes concernées sont impliqués pour le moment dans les décisions de collecte de la quote part 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 ONG d'appui aux AGR qui aident les ex apprenants à mettre en place leurs activités.

Une société de gestion des apprenants a été engagée. Elle est appuyée dans son organisation et dans sa méthodologie par l'équipe socio économique du programme afin d'augmenter ses capacités

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 et dans la sensibilisation pour la démolition des constructions illicites.

7.5 Planification opérationnelle Q1-2012

Voir document joint planification opérationnelle Q1 2012

7.6 Synthèse du suivi environnemental et social des associations de tailleurs de pavés

Synthèse des actions à mettre en œuvre dans le cadre des plans de gestion environnementale des carrières.

1. Carrière de BONA / ABADAHAMUKA (Plan d'exploitation élaboré)

	Domaine	Activités à mener	Indicateur d'exécution	Réalisation	Score atteint/2	Observation.
Modelage et Plan d'exploitation	Techniques d'exploitation	Elargir la plateforme d'exploitation et la tenir propre	Plateforme permettant la circulation facile des artisans et l'utilisation des brouettes pour le transport de la terre végétale et des déchets.	Non réalisée	0	L'association n'a fournie aucun effort pour répondre aux exigences du Consultant, elle n'a pas obtenue de prime y relative et a été exclus des ATP partenaires du programme Pavage.
		Maintenir la hauteur de front d'abatage à une hauteur de 3-5 mètres avec une inclinaison d'environ 85° vers le front d'avancement.		Non réalisée	0	
		Séparer la terre végétale et les déchets et les déposer dans les endroits indiqués sur le plan	Sol végétal et déchets stockés séparément	Activité commencée et abandonnée par la suite	1	
		Conduire une exploitation en gradins (cas d'un gisement de crête)		Non réalisée	0	
Mise en œuvre du plan de gestion environnemental et social	Protection du milieu physique	Aménager un muret en pierres sèches pour limiter le glissement des déblais et déchets de taille le long de du flanc de la colline. L'emplacement du muret a été indiqué.	Longueur du muret construit.	Non réalisée	0	
	Valorisation des déchets	Valoriser les déchets de taille des pavés sous forme de moellon de carrière et de gravier concassé et tamisé.	Nombre de m3 de moellon de carrière et de gravier concassé et tamisé vendus	Non réalisée	0	
	Sécurité et hygiène au travail	Doter les tailleurs de pavés de masques anti poussières et de lunettes de protection.	Tous les tailleurs de pavés portent des masques anti poussières et des lunettes de protection.	Non réalisée	0	
		Doter le site d'une trousse pharmaceutique de secours.	Trousse pharmaceutique de secours disponible sur le site de la carrière	Réalisé	2	
		Construire une latrine à l'endroit indiqué sur le plan de l'exploitation latrines sur les sites de carrières	Latrine construite et fonctionnelle	Réalisé mais ne répond pas aux normes de l'hygiène	1	
		Souscrire à une assurance en cas d'accident sur chantier	Contrat d'assurance des artisans	Non réalisée	0	

Rapport annuel 2011 programme pavage BDI 08049 11 & BDI0905211

2. Carrière de KIMINA 1-Sud/ RECORD (Plan d'exploitation élaboré)

	Domaine	Activités	Indicateur d'exécution	Réalisation	Score atteint/2	Observation
Modelage et Plan d'exploitation	Techniques d'exploitation	Aménager une plateforme d'exploitation et la tenir propre	Plateforme permettant la circulation facile des artisans et l'utilisation des brouettes pour le transport de la terre végétale et des déchets.	132 m de plate forme réalisé	1	Une prime de 2 600 000 Fbu représentant 10Fbu par pavé fournis pour l'hygiène et sécurité a été octroyée à l'ATP. La performance visé pour la prime environnementale n'a été atteint pour obtenir une prime y relatif, mais le plans d'exposition élaboré est entrain d'être mis en œuvre par l'ATP
		Maintenir la hauteur de front d'abatage à une hauteur de 3-5 mètres avec une inclinaison d'environ 85° vers le front d'avancement	2 blocs de 12 x 20 m abattus	Réalisée	1	
		Maintenir un front d'abatage unique et interdire toute autre ouverture d'une exploitation dans le périmètre de la carrière ;		Réalisée	1	
	Personnel	Désigner un/ou deux encadreurs techniques par association et le/les responsabiliser pour l'encadrement des activités d'exploitation	Contrat de service de l'encadreur/des encadreurs	réalisée	1	
Mise en œuvre du plan de gestion environnemental et social	Protection du milieu physique	Aménager un muret en pierres sèches pour limiter le glissement déchets de taille jusque dans le vallon en contrebas de l'exploitation (NB. L'emplacement du muret a été indiqué sur le plan d'exploitation)	Longueur du muret construit.	Un muret en pierres sèche de 22 m réalisée, mais la technique à améliorer	1	
	Valorisation des déchets	Valoriser les déchets de taille des pavés sous forme de moellon de carrière et de gravier concassé et tamisé.	Nombre de m³ de moellon de carrière et de gravier concassé et tamisé vendus	No réalisé	0	
	Sécurité et hygiène au travail	Doter les tailleurs de pavés de masques anti poussières et de lunettes de protection.	Tous les tailleurs de pavés portent des masques anti poussières et des lunettes de protection.	Réalisé	2	
		Doter le site d'une trousse pharmaceutique de secours.	Trousse pharmaceutique de secours disponible sur le site de la carrière	Réalisé	2	
		Construire une latrine	Latrine construite et fonctionnelle	Réalisé	1	

Rapport annuel 2011 programme pavage BDI 08049 11 & BDI0905211

3. Carrière de KIMINA 1-Nord-Ouest / RECORD (Plan d'exploitation élaboré)

	Domaine	Activités	Indicateur d'exécution	Réalisation	Score atteint/2	Primé accordée
Modelage et Plan d'exploitation	Techniques d'exploitation	Aménager une plateforme d'exploitation et la tenir propre	Plateforme permettant la circulation facile des artisans et l'utilisation des brouettes pour le transport de la terre végétale et des déchets.	Non réalisé	0	Le plan d'exploitation est entrain d'être suivi sur ce site, pas de prime sur la mis en œuvre du plan car les performances visées ne sont encore atteint par l'ATP
		Maintenir la hauteur de front d'abatage à une hauteur de 3-5 mètres avec une pente de 85°	2 gradins de 4 m de haut et 15 m de longueur aménagé	1 gradin réalisé	1	
		Maintenir un front d'abatage unique et interdire toute autre ouverture d'une exploitation dans le périmètre de la carrière	Aucun notre borne ouvert sur le même site	Réalisé	2	
	Personnel	Désigner un/ou deux encadreur techniques par association et le responsabiliser pour l'encadrement des activités d'exploitation	Contrat de service de l'encadreur/des encadreur	Non réalisé	0	
Mise en œuvre du plan de gestion environnemental et social	Protection du milieu physique	Stocker la terre végétale et les déchets séparément	Deux lieux de stockage de la terre arabe.	Non réalisé	0	
		Construire deux barrages aux endroits figurant sur le plan d'exploitation pour briser la vitesse des torrents chargés de déchets de taille des pavés.	Deux barrages construits	1 réalisé	1	
	Valorisation des déchets	Valoriser les déchets de taille des pavés sous forme de moellon de carrière et de gravier concassé et tamisé	Nombre de m³ de moellon de carrière et de gravier concassé et tamisé vendus	Non réalisé	0	
	Sécurité et hygiène au travail	Doter les tailleurs de pavés de masques anti poussières et de lunettes de protection.	Tous les tailleurs de pavés portent des masques anti poussières et des lunettes de protection.	Réalisé	2	
		Doter le site d'une trousse pharmaceutique de secours.	Trousse pharmaceutique de secours disponible sur le site de la carrière	Réalisé	2	
		Construire une latrine	Latrine construite et fonctionnelle	Réalisé	1	

Rapport annuel 2011 programme pavage BDI 08049 11 & BDI0905211

4. Carrière de KIMINA 1-Nord -Est / ATPDL (plan d'exploitation élaboré)

	Domaine	Activités	Indicateur d'exécution	Réalisation	Score atteint/2	Primé accordée
Modelage et Plan d'exploitation	Techniques d'exploitation	Aménager une plateforme d'exploitation et la tenir propre	Plateforme permettant la circulation facile des artisans et l'utilisation des brouettes pour le transport de la terre végétale et des déchets.	120 m² de plate forme aménagé	1	Un prime de 3 000 000 BIF représentant la prime de 10 Fbu par pavé pour l'hygiène et sécurité a été octroyé à l'ATP, Quant à l'environnement le plan élaboré est en cours de réalisation mais l'ATP n'a pas encore atteint les performances visées pour obtenir une prime.
		Maintenir la hauteur de front d'abatage à une hauteur de 3-5 mètres avec une pente de 85°	Un front d'abatage de 3 m de hauteur sur 60 m de longueur aménagé	Réalisé	1	
		Conduire une exploitation en gradins	Gradins réalisé	Réalisé	1	
		Maintenir un front d'abatage unique et régulier.	Pas d'autres bornes ouvertes	Réalisé	1	
	Personnel	Désigner un/ou deux encadreur techniques par association et le responsabiliser pour l'encadrement des activités d'exploitation	Contrat de service de l'encadreur/des encadreurs	Réalisé	1	
Mise en œuvre du plan de gestion environnemental et social	Protection du milieu physique	Aménager trois murets en pierres sèches pour limiter le glissement déchets de taille jusque dans le vallon en contrebas de l'exploitation (NB. L'emplacement des 3 murets a été indiqué sur le site)	Longueur du muret construit.	Réalisé	1	
		Construire 1 barrage pour briser la vitesse des torrents chargés de déchets de taille des pavés (le site a été convenu sur terrain	Un (1) barrage construit	Réalisé	1	
		Arrêter toutes les exploitations en bordure du vallon traversant la zone.	Fermer les exploitations en cours	Réalisé	1	
	Valorisation des déchets	Valoriser les déchets de taille des pavés sous forme de moellon de carrière et de gravier concassé et tamisé.	Nombre de m³ de moellon de carrière et de gravier concassé et tamisé vendus	Non réalisé	0	
	Sécurité et hygiène au travail	Doter les tailleurs de pavés de masques anti poussières et de lunettes de protection.	Tous les tailleurs de pavés portent des masques anti poussières et des lunettes de protection.	Réalisé	2	
		Doter le site d'une trousse pharmaceutique de secours.	Trousse pharmaceutique de secours disponible sur le site de la carrière	Réalisé	2	
		Construire une latrine	Latrine construite et fonctionnelle	Réalisé	1	

Rapport annuel 2011 programme pavage BDI 08049 11 & BDI0905211

5. Carrière de GAKARA (Kumuheto) / RECORD (Plan d'exploitation élaboré)

	Domaine	Activités	Indicateur d'exécution	Réalisation	Score atteint/2	Primé accordée
Modelage et Plan d'exploitation	Techniques d'exploitation	Aménager une plateforme d'exploitation et la tenir propre	Plateforme permettant la circulation facile des artisans et l'utilisation des brouettes pour le transport de la terre végétale et des déchets.			Le plan d'exploitation est entrain d'être mise en œuvre. Mais le site ne faisait partie de l'évaluation.
		Maintenir un front d'abatage unique et régulier.				
		Maintenir la hauteur de front d'abatage à une hauteur de 3-5 mètres avec une inclinaison d'environ 85° vers le front d'avancement				
		Conduire une exploitation en gradins				
		Séparer la terre végétale des déchets et les stocker aux endroits identifiés.	Sol végétal et déchets stockés séparément			
	Personnel	Désigner un/ou deux encadreur/les responsabiliser pour l'encadrement des activités d'exploitation	Contrat de service de l'encadreur/des encadreurs			
Mise en œuvre du plan de gestion environnemental et social	Protection des infrastructures	Fermer la petite exploitation se trouvant au Sud de la grande carrière et située à moins de 20m d'un pylône de transport d'électricité HT	Petite exploitation remblayé et revégétalisé.			
	Valorisation des déchets	Valoriser les déchets de taille des pavés sous forme de moellon de carrière	Nombre de m³ de moellon de carrière et de gravier concassé et tamisé vendus			
	Sécurité et hygiène au travail	Doter les tailleurs de pavés de masques anti poussières et de lunettes de protection.	Tous les tailleurs de pavés portent des masques anti poussières et des lunettes de protection.			
		Doter le site d'une trousse pharmaceutique de secours.	Trousse pharmaceutique de secours disponible sur le site de la carrière			
		Construire une latrine	Latrine construite et fonctionnelle			

Rapport annuel 2011 programme pavage BDI 08049 11 & BDI0905211

6. Carrière de Ryangwe / ATPDL (Pas de plan d'exploitation)

	Domaine	Activités	Indicateur d'exécution	Réalisation	Score atteint/2	Primé accordée
Modelage et Plan d'exploitation	Techniques d'exploitation	Aménager une plateforme d'exploitation et la tenir propre	Plateforme permettant la circulation facile des artisans et l'utilisation des brouettes pour le transport de la terre végétale et des déchets.	Réalisé	1	Le site n'a pas fait l'objet d'évaluation du consultant, car il n'a de plan d'exploitation, mis a été évalué par l'équipe du programme.
		Maintenir la hauteur de front d'abatage à une hauteur de 3-5 mètres avec une pente de 85°	Front abattu	Réalisé	1	
		Conduire une exploitation en gradins	Gradins réalisés	Réalisé	1	
	Personnel	Désigner un encadreur technique et le responsabiliser pour l'encadrement des activités d'exploitation	Contrat de service de l'encadreur/des encadreurs			
Mise en œuvre du plan de gestion environnemental et social	Protection du milieu physique	Aménager trois murets en pierres sèches pour limiter le glissement déchets de taille jusque dans le vallon en contrebas de l'exploitation (NB. L'emplacement des 3 murets a été indiqué sur le site)	Longueur du muret construit.	Réalisé	1	
	Valorisation des déchets	Valoriser les déchets de taille des pavés sous forme de moellon de carrière et de gravier concassé et tamisé (la carrière est située à côté d'une piste à coté d'une piste fréquentée par des véhicules de transport)	Nombre de m³ de moellon de carrière et de gravier concassé et tamisé vendus	Réalisé	1	
	Sécurité et hygiène au travail	Doter les tailleurs de pavés de masques anti poussières et de lunettes de protection.	Tous les tailleurs de pavés portent des masques anti poussières et des lunettes de protection.	Réalisé	2	
		Doter le site d'une trousse pharmaceutique de secours.	Trousse pharmaceutique de secours disponible sur le site de la carrière	Réalisé	2	
		Construire une latrine	Latrine construite et fonctionnelle	Réalisé	2	

Rapport annuel 2011 programme pavage BDI 08049 11 & BDI0905211

7. Carrière de GISHINGANO 2 / ATPD (Plan de l'exploitation élaboré)

	Domaine	Activités	Indicateur d'exécution	Réalisation	Score atteint/2	Primé accordée
Modelage et Plan d'exploitation	Techniques d'exploitation	Elargir la plateforme d'exploitation et la tenir propre	Plateforme permettant la circulation facile des artisans et l'utilisation des brouettes pour le transport de la terre végétale et des déchets.	Réalisé	1	Une prime de 2 600 000 Fbu, relative à l'hygiène et sécurité a été octroyée, L'ATP a mis en œuvre le plan d'exploitation et les recommandations en matière du respect de normes environnemental d'exploitation des carrières mais elle n'a pas atteint les performances visées pour obtenir la prime y réactive.
		Maintenir la hauteur de front d'abatage à une hauteur de 3-5 mètres avec une pente de 85°	Front abattu	Réalisé	2	
		Séparer la terre végétale et les déchets et les déposer dans les endroits indiqués sur le plan	Sol végétal et déchets stockés séparément	Réalisé	1	
		Conduire une exploitation en gradins (cas d'un gisement de crête)	Gradin réalisés	Non réalisé	0	
	Personnel	Désigner un/ou deux encadreurs techniques et le/les responsabiliser pour l'encadrement des activités d'exploitation	Contrat de service de l'encadreur	Réalisé	2	
Mise en œuvre du plan de gestion environnemental et social	Protection du milieu physique	Aménager un muret en pierres sèches pour limiter le glissement des déblais et déchets de taille le long de du flanc de la colline	20 m de longueur du muret construit.	Non réalisé	0	
	Valorisation des déchets	Valoriser les déchets de taille des pavés sous forme de moellon de carrière	Nombre de m3 de moellon de carrière et de gravier concassé et tamisé vendus	Non réalisé	0	
	Sécurité et hygiène au travail	Doter les tailleurs de pavés de masques anti poussières et de lunettes de protection.	Tous les tailleurs de pavés portent des masques anti poussières et des lunettes de protection.	Réalisé	2	
		Doter le site d'une trousse pharmaceutique de secours.	Trousse pharmaceutique de secours disponible sur le site de la carrière	Réalisé	2	
		Construire une latrine à l'endroit indiqué sur le plan de l'exploitation latrines sur les sites de carrières	Latrine construite et fonctionnelle	Réalisé	1	

Rapport annuel 2011 programme pavage BDI 08049 11 & BDI0905211

8. Carrière de Gishingano 1 / (Pas de plan d'exploitation)/

	Domaine	Activités	Indicateur d'exécution	Réalisation	Score atteint/2	Primé accordée
Modelage et Plan d'exploitation	Techniques d'exploitation	Aménager une plateforme d'exploitation et la tenir propre	Plateforme permettant la circulation facile des artisans et l'utilisation des brouettes pour le transport de la terre végétale et des déchets.			Le site n'a fait l'objet d'évaluation pour l'ATPD.
		Maintenir la hauteur de front d'abatage à une hauteur de 3-5 mètres avec une pente de 85°				
		Conduire une exploitation en gradins				
	Personnel	Désigner un encadreur technique et le responsabiliser pour l'encadrement des activités d'exploitation	Contrat de service de l'encadreur/des encadreurs			
Mise en œuvre du plan de gestion environnemental et social	Protection du milieu physique	Aménager un muret en pierres sèches pour empêcher que les déchets n'envahissent la vallée de la petite rivière Ruvobo en contre bas de l'exploitation (NB. Le travail avait déjà commencé lors de notre visite de formation.)	Longueur du muret construit.			
	Valorisation des déchets	Valoriser les déchets de taille des pavés sous forme de moellon de carrière et de gravier concassé et tamisé (la carrière est située à côté d'une piste à coté d'une piste fréquentée par des véhicules de transport et tout près de Bujumbura	Nombre de m³ de moellon de carrière et de gravier concassé et tamisé vendus			
	Sécurité et hygiène au travail	Doter les tailleurs de pavés de masques anti poussières et de lunettes de protection.	Tous les tailleurs de pavés portent des masques anti poussières et des lunettes de protection.			
		Doter le site d'une trousse pharmaceutique de secours.	Trousse pharmaceutique de secours disponible sur le site de la carrière			
		Construire une latrine	Latrine construite et fonctionnelle			
		Souscrire à une assurance en cas d'accident sur chantier	Contrat d'assurance pour partisans			

Rapport annuel 2011 programme pavage BDI 08049 11 & BDI0905211

9. Carrière de Mutara Est / ATPD (Pas de plan d'exploitation) / Carrière à fermer

	Domaine	Activités	Indicateur d'exécution	Réalisation	Score atteint/2	Primé accordée
Mise en œuvre du plan de gestion environnemental et social	Protection du milieu physique	Aménager trois murets en pierres sèches pour empêcher que les déchets n'envahissent les champs et les maisons en contre bas de l'exploitation	Longueur du muret construit.	Réalisé	2	Pas de prime prévue pour cette carrière
		Remblayer la carrière et procéder à son reboisement	Superficie reboisée en hectares.	Réalisé	2	

Nom de la carrière/ATP : Magara / FAVOSIDE

I. Techniques d'exploitation et protection du milieu physique

	Domaine	Activités	Indicateur de performance	Réalisation	Score obtenu/2	Observation
Modelage et Plan d'exploitation	Techniques d'exploitation	Elargir la plateforme d'exploitation et la tenir propre	80 m² de plate forme aménagé	Réalisé	1	La nouvelle association a surpris en décrochant deux primes, celle réalise à l'environnement et celle relative à l'hygiène et sécurité. 1 800 000 BIF de prime a été octroyé à l'ATP.
		Maintenir la hauteur de front d'abatage à une hauteur de 3-5 mètres avec une pente de 85°	Un front d'abatage de 4 m de haut sur 20 m de long, incliné à 85 % aménagé.	Réalisé	2	
		Séparer la terre végétale et les déchets et les déposer dans les endroits indiqués sur le plan	10m3 de terre végétal stockés séparément des déchets	Réalisé	1	
		Conduire une exploitation en gradins (cas d'un gisement de crête)	2 gradins de 4 m de haut et 20 m de long aménagés.	Non Réalisé	0	
Mise en œuvre du plan de gestion environnemental et social	Protection du milieu physique	Aménager un muret en pierres sèches pour limiter le glissement des déblais et déchets de taille le long de du flanc de la colline	1 muret de 10 m construit.	Réalisé	2	
	Personnel	Désigner un/ou deux encadreurs techniques et le/les responsabiliser pour l'encadrement des activités d'exploitation	Un encadreur désigné	Réalisé	2	
	Sécurité et hygiène au travail	Doter les tailleurs de pavés de masques anti poussières et de lunettes de protection.	Tous les tailleurs de pavés portent des masques anti poussières et des lunettes de protection.	Réalisé	2	
		Doter le site d'une trousse pharmaceutique de secours.	1 boîte de Bétadine, 1 paire de ciseau, 1 sparadrap, 1 flacon de dettol ou alcool dénaturé, de la tétracycline et du brufen disponible.	Réalisé	2	
		Construire une latrine à l'endroit indiqué sur le plan de l'exploitation latrines sur les sites de carrières	1 latrine construite et fonctionnelle	Réalisé	2	

Rapport annuel 2011 programme pavage BDI 08049 11 & BDI0905211

Nom de la carrière/ATP : Kigunga / ADI

I. Techniques d'exploitation et protection du milieu physique

	Domaine	Activités	Indicateur de performance	Réalisé	Score atteint/2	Observation
Modelage et Plan d'exploitation	Techniques d'exploitation	Elargir la plateforme d'exploitation et la tenir propre	80 m² de plate forme aménagée.	Non réalisé	0	L'association dit qu'elle vient d'avoir l'autorisation de l'administration communale de travailler sur la colline de Kigunga. Elle n'est pas encore parvenue à donner une bonne forme à son exploitation. 1 muret de 23 mètres 1 muret de 10 mètres
		Maintenir la hauteur de front d'abatage à une hauteur de 3-5 mètres avec une pente de 85°	Un front d'abatage de 4 m de haut sur 20 m de long, incliné à 85 % aménagé.	Non réalisé	0	
		Séparer la terre végétale et les déchets et les déposer dans les endroits choisis sur le périmètre de la carrière.	10 m3 de terre végétal stockés séparément des déchets	Non réalisé	0	
		Conduire une exploitation en gradin		Non réalisé	0	
Mise en œuvre du plan de gestion environnemental et social	Protection du milieu physique	Aménager un muret en pierres sèches pour limiter le glissement des déblais et déchets de taille le long de du flanc de la colline	1 muret de 10 m construits.	Réalisé	2	Ella obtenu unique la prime relative à l'hygiène et sécurité. 1.200.000 BIF lui a été octroyé pour 120 000 pavés fournis au programme.
	Personnel	Désigner un/ou deux encadreur techniques et le/les responsabiliser pour l'encadrement des activités d'exploitation	Un encadreur permanent disponible sur site.	Réalisé	2	
	Sécurité et hygiène au travail	Doter les tailleurs de pavés de masques anti poussières et de lunettes de protection.	Tous les tailleurs de pavés portent des masques anti poussières et des lunettes de protection.	Réalisé	2	
		Doter le site d'une trousse pharmaceutique de secours.	1 boîte de Bétadine, 1 paire de ciseau, 1 sparadrap, 1 flacon de dettol ou alcool dénaturé, de la tétracycline et du brufen disponible.	Réalisé	2	
		Construire une latrine à l'endroit indiqué sur le plan de l'exploitation latrines sur les sites de carrières	1 latrine construite et fonctionnelle	Réalisé	1	

Rapport annuel 2011 programme pavage BDI 08049 11 & BDI0905211

Nom de la carrière/ ATP : Nyagatobe/ATPB

I. Techniques d'exploitation et protection du milieu physique.

	Domaine	Activités	Indicateur de performance	Réalisé	Score atteint /2 0	Observation
Modelage et Plan d'exploitation	Techniques d'exploitation	Aménager des plateformes d'exploitation et les tenir propres	1500 m² de plate forme aménagé.	Non réalisé	0	Pas de prime sur l'aspect environnemental, l'ATP a obtenu une prime relative à l'hygiène et sécurité sur site de carrière. 3 000 000 BIF pour 300 000 pavés fournis au programme.
		Maintenir la hauteur de front d'abatage à une hauteur de 3-5 mètres avec une pente de 85°	Un front d'abatage de 4 m de haut sur 100 m de long, incliné à 85 % aménagé.	Non réalisé	0	
		Séparer la terre végétale et les déchets	1 site aménagé pour la t.v. et 1 site pour les déchets.	Non réalisé	0	
Mise en œuvre du plan de gestion environnemental et social	Protection du milieu physique	Aménager des dispositifs pour empêcher que les déchets n'envahissent le flanc de la colline (murets en pierres sèches/fossés ouverts).	3 de murets de 60 chacun construits.	Réalisé	1	
		Aménager une piste d'accès à la carrière	Piste d'environ 500m de longueur aménagée.	Réalisé	1	
	Personnel	Désigner un encadreur technique et le responsabiliser pour l'encadrement des activités d'exploitation	1 encadreur permanent disponible sur site	Réalisé	1	
	Sécurité et hygiène au travail	Doter les tailleurs de pavés de masques anti poussières et de lunettes de protection.	Tous les tailleurs de pavés portent des masques anti poussières et des lunettes de protection.	Réalisé	1	
		Doter le site d'une trousse pharmaceutique de secours.	1 boîte de Bétadine, 1 paire de ciseau, 1 sparadrap, 1 flacon de déttol ou alcool dénaturé, de la tétracycline et du brufen disponible.	Réalisé	1	
		Construire une latrine et qui répond aux normes d'hygiène.	1 latrine construite et fonctionnelle	Réalisé	1	

ANNEXES

BDI 08 049 11 - CADRE LOGIQUE

	<i>Objectif global</i>	<i>Indicateurs objectivement vérifiables</i>	<i>Sources de vérification</i>	<i>Hypothèses</i>
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
	<i>Objectif spécifique</i>	<i>Indicateurs objectivement vérifiables</i>	<i>Sources de vérification</i>	<i>Hypothèses</i>
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

	<i>Volet A : Kirundo</i>	<i>Indicateurs objectivement vérifiables</i>	<i>Sources de vérification</i>	<i>Hypothèses</i>
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
	<i>Activités pour résultat 1</i>	<i>Moyens</i>	<i>Coûts</i>	
R1A1	Etudes techniques et supervision	- Equipe projet + bureau d'études	90.000 €	
R1A2	Pavage à l'entreprise	- Entreprise de construction	910.000€	

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

	<i>Volet D : Pavage Social Kamenge/Kinama</i>	<i>Indicateurs objectivement vérifiables</i>	<i>Sources de vérification</i>	<i>Hypothèses</i>
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
	<i>Activités pour résultat 1</i>	<i>Moyens</i>	<i>Coûts</i>	<i>Hypothèses</i>
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
	<i>Activités pour résultat 2</i>	<i>Moyens</i>	<i>Coûts</i>	<i>Hypothèses</i>
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 €	

BDI 09 052 11 - CADRE LOGIQUE

	<i>Objectif global</i>	<i>Indicateurs objectivement vérifiables</i>	<i>Sources de vérification</i>	<i>Hypothèses</i>
OG	Favoriser le développement économique la mise à niveau des infrastructures de transport intra-urbaines.	- Nombre de km de routes pavées - Nombre de bénéficiaires	- Rapports de projet	- la paix est maintenue dans le pays
	<i>Objectif spécifique</i>	<i>Indicateurs objectivement vérifiables</i>	<i>Sources de vérification</i>	<i>Hypothèses</i>
OS	Réhabiliter durablement le réseau routier intra-urbain 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

	<i>Volet D : Pavage Social Kamenge/Kinama/Cibitoke</i>	<i>Indicateurs objectivement vérifiables</i>	<i>Sources de vérification</i>	<i>Hypothèses</i>
R1	Renforcement des capacités des SETEMU	- Augmentation du parc - RH utilisés - Nombre RH formé - Présence plate-forme SIG	- Rapport annuel des SETEMU	- Convention avec les SETEMU pour la mise à disposition du matériel et des RH
	<i>Activités pour résultat 1</i>	<i>Moyens</i>	<i>Coûts</i>	<i>Hypothèses</i>
R1A1	Analyse des capacités et besoins	- SETEMU, équipe projet	PM (Pavage I) €	- La paix sociale est stimulée - La population est prête à contribuer au projet
R1A2	Achat d'équipement	- Fournisseur	200.000 €	
R1A3	Frais de fonctionnement	- SETEMU	200.000 €	
R1A4	Appui à la planification, suivi, gestion	- SETEMU, consultant	250.000€	
R2	Des compétences sont développées au sein de la population cible	- Nombre de formations données - Nombre de bénéficiaires des formations	- Rapport de projet - Diplômes/ certificats - Listes de présence	

		- Nombre de conflits résolus - Nombre d'associations créées/ appuyées		
	Activités pour résultat 2	Moyens	Coûts	Hypothèses
R2A1	Etude socio-économique de base	- Consultance externe	50.000 €	-
R2A2	Formation des bénéficiaires	- ONG, associations	300.000 €	
R2A3	Accompagnement social	- ONG, associations	100.000 €	-
R2A4	Appui à la filière pavé	- ONG, associations tailleurs	100.000€	-

R3	Un nombre de routes à Kamenge/Kinama/Cibitoke 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 créées et/ou appuyées	- Rapport de projet - Rapport annuel des SETEMU - Etude d'impact	- La population est sensibilisée à contribuer à la collecte
	Activités pour résultat 4	Moyens	Coûts	Hypothèses
R4A1	Etude technique	- Consultance externe	PM (Pavage I)	
R4A2	Mise en place du système	- SETEMU, Mairie	200.000 €	

R5	Des études d'aménagement urbain sont faites	- Études disponibles	- Études	- Coopération de toutes les parties
-----------	--	----------------------	----------	-------------------------------------

	<i>Activités pour résultat 4</i>	<i>Moyens</i>	<i>Coûts</i>	<i>Hypothèses</i>
R5A1	Plan directeur déchets solides	- SETEMU, mairie, consultance	250.000 €	
R5A2	Plan directeur eaux (usées/pluie)	- SETEMU, Mairie, consultance	250.000 €	

1.1 BDI 0804911: DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE ET SOCIAL DE TROIS LOCALITES PAR LA MISE EN ŒUVRE D'UN PROGRAMME DE PAVAGE A HAUTE INTENSITE DE MAIN D'ŒUVRE ET BDI 0905211 : DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE ET SOCIAL PAR LA MISE EN ŒUVRE D'UN PROGRAMME PAVAGE A HAUTE INTENSITE DE MAIN D'ŒUVRE.

1.1.1 STRATEGIE D'AUDIT

Nous avons repris ce projet dans le scope de notre audit car il concentre bon nombre de difficultés :

- Il dépend de 2 ministères différents,
- Il emploiera un personnel important (20 personnes),
- Il aura recours à des journaliers pour les travaux de pavage,
- Il dispose de stocks importants tant en matériaux qu'en matériel,
- Il actera sur 3 sites.

Diligences effectuées :

- Marchés publics,
- Audit des dépenses déjà encourues,
- Discussion sur les processus à mettre en place pour réduire les risques liés à la gestion des chantiers.

1.1.2 MARCHES PUBLICS

Cfr. les développements en annexe 3, point 5.

1.1.3 AUDIT DES DEPENSES ENCOURUES A CE JOUR

Nous n'avons que peu de remarques, la tenue générale du projet étant très bonne.

Constatations	Recommandations
Dossier personnel : Nous avons constaté que le contrat et l'architecture de fonction de Ndayishiniye n'était pas encore signé par le DELCO.	Tous les contrats doivent être signés.
Certains journaliers bénéficient de revenus supérieurs aux seuils d'exonération de l'IPR et la déclaration à l'IPR n'a pas encore été faite.	Les déclarations à l'IPR doivent être établies dans le respect des délais légaux.
Certains mouvements de caisse sont écrits avec retard dans le journal de caisse.	Le journal de caisse manuel doit être tenu au jour le jour et tous les mouvements doivent y figurer.
Les fiches de vérification mensuelle du solde de caisse d'août n'étaient pas signées par le DELCO.	Les procédures prévoient que cette vérification doit être faite tous les mois.
TVA : les déclarations mensuelles sont déposées irrégulièrement.	La fréquence de dépôt des déclarations doit être mensuelle.

La synthèse de nos conclusions d'audit est en Annexe 1 : BDI 0804911: Développement économique et social de trois localités par la mise en œuvre d'un programme de pavage a haute intensité de main d'œuvre et BDI 0905211 : développement économique et social par la mise en œuvre d'un programme pavage a haute intensité de main d'œuvre. Pages 2 et suivantes

Annexe 1 : BDI 0804911: Développement économique et social de trois localités par la mise en œuvre d'un programme de pavage a haute intensité de main d'œuvre et BDI 0905211 : développement économique et social par la mise en œuvre d'un programme pavage a haute intensité de main d'œuvre.

1) CADRE GENERAL

<u>BDI 0804911</u>	
<u>Cadre conventionnel :</u>	Convention Spécifique entre l'Etat belge et l'Etat burundais du 18/12/2008. Convention de Mise en Œuvre entre l'Etat belge et la CTB du 06/02/2009. Dossier Technique et Financier.
<u>Secteur d'intervention :</u>	Pavage
<u>Budget / bailleurs de fonds :</u>	10.000.000 € par la DGCD Ressources humaines et matérielles par la partie burundaise
<u>Durée :</u>	48 mois pour l'exécution (60 mois à partir de la signature de la Convention Spécifique)
<u>Modalités d'exécution :</u>	Cogestion et Régie
<u>Taux de réalisation global</u>	5% (au 24 septembre 2010)

<u>BDI 0905211</u>	
<u>Cadre conventionnel :</u>	Convention Spécifique entre l'Etat belge et l'Etat burundais du 14/12/2009. Convention de Mise en Œuvre entre l'Etat belge et la CTB du 05/02/2010. Dossier Technique et Financier
<u>Secteur d'intervention :</u>	Pavage
<u>Budget / bailleurs de fonds :</u>	6.000.000 € par la DGCD Ressources humaines et matérielles par la partie burundaise
<u>Durée :</u>	48 mois pour l'exécution (60 mois à partir de la signature de la Convention Spécifique)
<u>Modalités d'exécution :</u>	Cogestion et Régie
<u>Taux de réalisation global</u>	5% (au 24 septembre 2010)

Le projet est géré à partir de Bujumbura.

2) OBJECTIFS ET ACTIONS – REALISATIONS

a) BDI 0804911

L'objectif global est : « Le développement économique et social est favorisé par la mise à niveau des infrastructures de transport intra-urbain ».

L'objectif spécifique est : «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

b) BDI0905211

L'objectif global est : « Favoriser le développement économique la mise à niveau des infrastructures de transport intra-urbaines ».

L'objectif spécifique est : « Réhabiliter durablement le réseau routier intra-urbain à Bujumbura par le biais de chantiers à haute intensité de main d'œuvre ».

Résultats :

- Renforcement des capacités des SETEMU ;
- Des compétences sont développées au sein de la population cible ;
- Un nombre de routes à Kamenge/Kinama/Cibitoke sont pavées ;
- La collecte des déchets solides est améliorée ;
- Des études d'aménagement urbain sont faites.

Au 28/09/2010, l'exécution s'élève à 5 % du budget alloué. Les principales dépenses concernent les lignes budgétaires suivantes :

- C01_02 « Pavage Bwiza- Nyakabiga, pavage à l'entreprise » pour **92.526,93 €** ;
- D01_03 « pavage social Kamenge-Kimanga, frais de fonctionnement » pour **27.762,23 €** ;
- Z01 « frais ressources humaines CTB » pour **478.733,84 €** ;
- Z02 « investissements (Véhicules, IT, construction des bureaux...) » pour **169.565,52 €** ;

Le total de ces 4 lignes budgétaires représente 88 % du total des dépenses au 28/09/2010.

3) STRATEGIE D'AUDIT

a) RISQUE INHERENT

Aucun risque spécifique identifié autre que ceux semblables aux autres projets développés au Burundi :

- Réglementation TVA ;
- Réglementation sur les marchés publics ;
- Environnement « fraude »

b) RISQUE DE CONTROLE INTERNE

Aucun risque spécifique identifié.

c) FACTEURS SPECIFIQUES

- Faible exécution budgétaire (5 %) ;
- Deux Ministères d'intervention différents ;
- Équipe à gérer la plus importante du Burundi – plus de 20 personnes ;
- Budget à gérer le plus important du Burundi – 16 millions d'euros ;
- Première expérience d'un montage institutionnel basé sur la « régie de travaux ».

d) DOCUMENTS REÇUS EN COMMUNICATION

Cadre conventionnel :

- Convention Spécifique ;
- Convention de Mise en Œuvre ;
- Dossier technique et financier ;

Rapport :

Rapport annuel 2009

PV des SMCL

Organigramme

- Inventaire des équipements
- Liste des stocks
- Liste des contrats
- Quick scan
- Liste des marchés publics
- Comptabilité (FIT et Navision)
- Documents comptables

e) DILIGENCES EFFECTUEES

Pour rencontrer ces différents facteurs de risques, nous avons orientés nos contrôles principalement sur les points :

- Sondage des principales lignes budgétaires
- Vérification des pièces comptables de juillet 2010
- Contrôle de la caisse
- Respect des procédures (primes, frais véhicule,...)
- Comptabilisation des avances
- Dossier de personnel
- Dossier des marchés publics
- Inventaire
- Visite des stocks
- Procédures spécifiques à mettre en place

4) CONSTATATIONS D'AUDIT

a) FRAIS DE PERSONNEL

Nous avons sondé les dossiers de personnel ainsi que les paiements de rémunérations. Au 24/09/2010, il y a 20 employés au sein du projet.

Nous n'avons aucune remarque spécifique à l'exception de :

Constatations	Recommandation
Dossier de personnel : - Absence de signature du Delco sur le contrat de Ndayishiniye Leonidas (technicien de chantier) - Absence de signature du responsable hiérarchique de l'architecture de fonction pour le même employé. IPR des journaliers : IPR non déclaré pour les journaliers dépassent les critères maximum fixés par le code du travail Burundais.	Faire signer les documents par le Delco et s'assurer de l'exhaustivité des signatures lors de la création du dossier pour le personnel Régulariser l'IPR.

b) CAISSE

Au 24/09/2010, nous avons contrôlé l'exactitude des caisses. Le projet dispose de trois caisses. Une caisse Régie et deux caisses Cogestion en FBU. Les caisses sont gérées par la secrétaire de direction. Nous avons vérifié les soldes et les fiches de contrôle mensuelles.

Constatations	Recommandation
Nous avons constaté des différences au niveau de la caisse Régie et Cogestion SP02. Ces différences proviennent de dépenses non encore retranscrites dans le livre de caisse.	Nous recommandons d'enregistrer les mouvements de caisse au jour le jour.
Nous avons constaté l'absence de la signature du Delco sur les fiches de caisses au 31/08/2010. Selon les procédures CTB (Burundi), la fiche de caisse doit être signée suite à une vérification physique des caisses	S'assurer de la mise en place d'une vérification physique des caisses chaque mois. Cette vérification doit être réalisée ou approuvée par le Delco du projet.

c) INVENTAIRE DES FOURNITURES ET MATERIEL DE BUREAU

Sur base de la liste d'inventaire du projet au 24/09/2010. Nous avons procédé à un contrôle d'inventaire.

Constatations	Recommandation
Lors de notre contrôle, nous avons constaté l'absence d'étiquette sur les articles dans le stock au siège du projet.	Nous recommandons de marquer tous biens repris en stock.

d) COMPTABILISATION DES AVANCES

Le solde ouvert concerne deux avances pour le paiement des journaliers. Nous avons vérifié les 2 mouvements et constaté que la documentation était complète.

e) PROCEDURES COMPTABLES

Nous avons décidé de vérifier les pièces justificatives de Juillet 2010.

Nous n'avons pas de remarque spécifique. Notons que certaines pièces ne sont pas approuvées par le DI au niveau de la caisse SP02 suite à une absence due à une mission. Ces documents doivent être mis à la signature.

f) GESTION DES CONTRATS

Nous n'avons pas de remarque spécifique.

g) GESTION DES STOCKS

Nous nous sommes rendus sur les lieux d'entreposage du matériel et des matériaux et nous avons constaté que les conditions d'entreposage étaient correctes.

h) SUIVI DE LA TVA

Nous avons obtenu le document de suivi de la TVA. Le projet dépose des déclarations pour la Régie et pour la Cogestion. Notons qu'au niveau de la Cogestion, le projet doit déposer des déclarations en fonction du Ministère d'intervention (Ministère de l'intérieur ou Ministère de l'eau, de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme).

Constatations	Recommandation
Nous avons constaté un retard récurrent dans la remise des déclarations TVA. Pour la Régie et la Cogestion, les déclarations jusqu'au mois de février 2010 n'ont été remises qu'en juin 2010. Il n'y a plus eu de déclaration depuis le mois de février 2010 pour la Cogestion et pour la Régie, les déclarations jusqu'au mois de juillet 2010 n'ont été remises qu'en septembre 2010.	Pour une bonne gestion et un bon suivi, il est impératif de préparer et remettre les déclarations en temps et en heure.

i) GESTION DES FORMATIONS

Il y a eu peu de formation depuis la mise en route du projet. Il y a eu principalement une formation pour les tailleurs de Pierre en novembre 2009 que nous avons contrôlé. Nous n'avons pas de remarques spécifiques.

j) SUIVI DES FRAIS DE VEHICULE

Nous avons eu en communication les fiches de suivi des frais de consommations et d'entretien des véhicules. Le projet dispose de 5 voitures et de 5 motos. Le suivi des frais de véhicules est réalisé par le logisticien du projet.

Nous n'avons pas de remarque significative.

k) ASSURANCE

Nous avons vérifié la couverture en assurance du projet. Tous les risques sont couverts par le projet.

l) BACKUP INFORMATIQUE

Pas de faiblesse significative. Backups réguliers réalisés des ordinateurs et du serveur. Ce backup est conservé au domicile du Delco ou du Conseiller Technique.

5) MARCHES PUBLICS

Mêmes critères de sélection des dossiers que ceux explicités au point 6 de l'annexe 5. Sur cette base, 3 marchés ont été examinés en profondeur. D'une manière générale, les dossiers de marchés publics paraissent correctement tenus et gérés.

Un e-fichier marchés publics est tenu de manière systématique.

CTB-BDI 293 (Supervision des travaux de pavage et appui aux entreprises)

-Nous estimons que le délai entre l'ouverture des plis et l'évaluation des offres est trop long (plus d'un mois) compte tenu notamment du fait qu'il n'est jamais possible de garantir à 100% l'inaltérabilité des écritures (zone à risques). Même si, pour les prestations intellectuelles, le code burundais des marchés publics utilise le terme de « propositions » plutôt que celui d'« offres », et même si en vertu de son article 62, les offres doivent être évaluées dans les 30 jours ouvrables au plus tard à compter de leur réception, il n'en demeure pas moins qu'il convient de réduire au maximum ce délai autant que faire se peut;

-Il y a lieu de relever une nouvelle fois le caractère formel et standardisé de l'avis juridique du consultant externe.

CTB-BDI 317 (Marché de travaux de pavage à Nyakabiga et Bwiza) et CTB-BDI 300 (Fourniture de véhicules de chantier et d'équipements de génie civil)

Pour ces 2 marchés à lots aux montants significatifs nous n'avons aucune observation fondamentale à formuler. Ces 2 marchés établissent une distinction claire dans le rapport d'évaluation des offres entre les critères d'exclusion (éligibilité), de capacités technique, économique et financière (sélection qualitative), et d'attribution proprement dits. Ces caractéristiques témoignent d'une bonne préparation des marchés dès le stade de l'élaboration des DAO. Tous les projets pourraient utilement s'inspirer de cette approche consciencieuse des marchés publics.

Coopération Technique Belge (CTB)

République du Burundi – Mission N°2 Programme Pavage

Audit Financier

Mission longue
Juin 2011

Version FR 1.0 – Rapport final

Engagement Partner :

Frank STAELENS, Philippe ODENT

Manager :

Thibault PIERARD

Senior Consultant:

Leen VAN CAUWENBERGHE, Fabrice
NGARAMBE

Consultant :

Ferdinand NIYOMWUNGERE

Table des matières

1 – Contexte et introduction	4
1.1 – Le programme Pavage	4
1.2 – Mission d’audit	4
2 – Résumé exécutif	5
2.1 – Opinion	5
2.2 – Observations importantes et recommandations	6
2.3 – Travail réalisé	10
2.3.1 – Organisation de l’audit	10
2.3.2 – Collecte des informations et données de support	10
2.3.3 – Tests relatifs aux audits précédents	10
2.3.4 – Tests relatifs à l’organisation générale du projet	10
2.3.5 – Tests relatifs à la gestion financière et comptabilité	11
2.3.6 – Tests relatifs à la passation des marchés, contrats et accords de financement	11
2.3.7 – Tests relatifs à la gestion du patrimoine matériel	11
2.3.8 – Test relatifs à la gestion des ressources humaines	11
2.3.9 – Tests relatifs à la gestion de la fraude et de la corruption	12
2.3.10 – Echantillon des transactions	12
3 – Observations relatives aux différents processus - Projet Pavage	13
3.1 – Organisation générale du projet	13
3.1.1 – Organigramme	13
3.1.2 – Classement	13
3.1.3 – Communication interne	14
3.1.4 – Organisation des SMCL et suivi des décisions prises	14
3.1.5 – Recommandations des audits précédents	14
3.2 – Gestion financière et comptabilité	14
3.3 – Gestion des marchés, contrats et accords de financement	15
3.4 – Gestion du patrimoine	16
3.5 – Gestion des ressources humaines	16
3.5.1 – Ressources humaines pour l’unité de gestion de projet	16
3.5.2 – Ressources humaines pour la gestion en régie	17
3.5.3 – Dépenses experts locaux	17
3.6 – Résumé des observations et recommandations	18
3.6.1 – Résumé organisation générale	18
3.6.2 – Résumé gestion financière et comptabilité	19
3.6.3 – Résumé gestion de la passation des marchés publics, contrats et accords de financement	19
3.6.4 – Résumé gestion du patrimoine	21
3.6.5 – Résumé gestion des ressources humaines	22

4 – Tests substantifs des transactions financières	23
4.1 – Identification des faiblesses / observations spécifiques	23
4.1.1 – Projet Pavage	23

1 – Contexte et introduction

Contribuant aux efforts de la Communauté internationale, la Coopération Technique Belge (CTB) agit en tant qu'agence d'exécution donnant aux générations actuelles et futures les moyens de construire un monde durable et équitable.

1.1 – Le programme Pavage

Le Programme Pavage – Développement économique et social par la mise en œuvre d'un programme de pavage à haute intensité de main d'œuvre à Bujumbura – est mise en œuvre par la CTB, le Ministère de l'intérieure et le Ministère de l'eau, de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme.

Le projet comprend deux sous projets :

- Le volet pavage à l'entreprise concerne les communes de Bwiza et Nyakabiga en Marie de Bujumbura 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 contrôle 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 sous forme de chantier-école 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 humaine (gestion des conflits, lutte contre le VIH/SIDA et planning familial, éducation civique, hygiène et assainissement , etc.) ;
 - Une entreprise privée pour la gestion des présences et le calcul des primes;
 - Une Institution de Micro Finance pour les opérations de la paie ;
 - Différents prestataires/consultants de formation pour l'organisation des formations techniques professionnelles offertes aux bénéficiaires apprenants du chantier-école .

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.

La contribution belge prévue pour ce projet est 16.000.000 euro entre 2009 – 2013 (5 ans). Fin 2010 le projet était à 12% de taux d'exécution sur le budget de la contribution belge.

1.2 – Mission d'audit

A la demande de la CTB (Bon de commande BXL577_BDI 002_2011), la société « Deloitte Réviseurs d'Entreprises » a réalisé un audit financier du projet cité ci-dessus, conformément aux 'Termes de Référence' rédigés par la CTB.

Le contenu de l'audit est spécifié dans le 'Programme d'audit', qui a été préparé par l'auditeur et a été approuvé par la CTB.

La phase de terrain de l'audit a eu lieu du 16/06/2011 au 22/06/2011 et s'est déroulée au Burundi à Bujumbura.

2 – Résumé exécutif

2.1 – Opinion

Monsieur, Madame,

Conformément aux procédures agréées entre la Coopération Technique Belge (CTB) et la société « Deloitte Réviseurs d'Entreprises », nous avons réalisé un audit financier à votre demande (Bon de commande : BXL 577 BDI 002_2011) du projet Pavage à Bujumbura (BDI0804911 & BDI0905211) au Burundi.

Notre audit financier avait pour objectifs:

- Vérifier les comptes du projet ;
- Assurer que les fonds belges sont gérés selon les procédures de la CTB et les procédures internes définies par le projet.

A cette fin, nous avons réalisé des interviews avec des personnes clés, réalisé des tests des contrôles internes, des tests de conformité et des tests substantifs sur base d'un échantillon de transactions financières. Ainsi, nous avons réalisé une visite de terrain.

Nous avons réalisé ces travaux, conformément aux procédures agréées, en se basant sur les informations reçues de votre part (CTB) ou reçues sur place (au niveau du projet), conformément aux normes internationales d'audit (ISA). Nos contrôles visent à donner une mesure raisonnable de certitude que les états financiers du projet ne contiennent pas d'erreurs d'importance matérielle et que le projet suit les procédures de la CTB et les procédures internes définies par le projet.

En ce qui concerne la gestion du projet, nous avons constaté que le projet est, en général, géré conforme les procédures. Néanmoins, nous avons constaté que les réunions entre la direction ne sont pas formalisées. Les détails et autres observations concernant la gestion du projet, ainsi que les recommandations formulées se trouvent au point 3.1.

En ce qui concerne la gestion financière et comptabilité, nous avons constaté que dans 48 cas sur 69 (69% des transactions contrôlés ou 65% du budget contrôlé) contrôlés tous les procédures étaient suivies. Cependant, nous avons constaté que dans 2 cas, la date de paiement est antérieure à la date de facturation. En plus, nous avons constaté que dans 17 des cas, la mention « payé » ne figurait pas sur la facture ne rassurant pas quant au risque potentiel de double paiement. Les détails et autres observations concernant la gestion financière et comptabilité se trouvent au point 3.2.

En ce qui concerne la gestion des marchés publics et des contrats, nous avons constaté l'absence de 3 pro formas pour quelques MPs. D'après les responsables du projet, ceci est la conséquence du nombre restreint d'entreprises présentes au Burundi, surtout dans certains secteurs. Les détails et autres observations concernant la gestion des marchés publics, ainsi que les recommandations se trouvent au point 3.3.

En ce qui concerne la gestion du patrimoine, nous avons constaté que ni pour les travaux en régie ni pour l'unité du projet, l'inventaire du patrimoine matériel n'a pas été signé. Vu le grand nombre de matériaux, nous recommandons d'exécuter le contrôle/l'inventaire du patrimoine et de le faire approuver par la direction. Les détails et autres observations et les recommandations concernant la gestion du patrimoine se trouvent au point 3.4.

Concernant la gestion des ressources humaines nous n'avons pas noté de manquement d'importance matérielle.

Concernant la gestion de la fraude et sur base de l'échantillon que nous avons vérifié nous pouvons assurer que le projet applique correctement les procédures de contrôle interne établies et dans les limites de l'audit programme de cet audit financier, nous n'avons pas constaté d'anomalie d'importance matérielle.

2.2 – Observations importantes et recommandations

Les observations les plus importantes sont résumées dans le tableau ci-dessous:

Observation(s)	Recommandation(s)	Remarques projet / CTB local	Risque	Section du rapport
Nous avons constaté que les réunions avec la direction ne sont pas organisées mensuellement et que dans les PVs des réunions, il n'est pas mentionné de date de mise en œuvre pour les décisions prises ni de responsable.	Nous recommandons de planifier les réunions avec la direction chaque mois et de désigner un responsable et une date de mise en œuvre pour chaque décision prise.	Nous sommes d'accord.	La direction n'est pas au courant des activités ; La mise en œuvre des décisions n'est pas appliquée.	3.1.3
Nous avons constaté que pour 2 transactions des 69 transactions contrôlées, la date de paiement est antérieure à la date de facturation.	Nous recommandons d'exiger systématiquement les pièces justificatives avant tout paiement.	Il apparaît que cette observation doit être relativisée (voir remarques au niveau des transactions individuelles ci-dessous).	Contrôle inadéquat des factures reçues.	3.2.1
Nous avons constaté que dans 14 transactions des 69 transactions contrôlées la mention « payé » manquait sur la facture.	Nous recommandons d'annuler les factures après leurs paiements avec la mention « payé ».	Nous sommes d'accord et nous allons corriger.	Pas de suivi des procédures ; Double paiement ; Absence de contrôle.	3.2.2
Nous avons constaté l'absence de 3 pro formas pour certains MPs.	Nous recommandons que, vue le contexte de Burundi d'examiner la possibilité d'appliquer des procédures adaptées. En plus, nous recommandons d'établir une liste au niveau de la représentation avec toutes les entreprises par secteur et par région.	En tout état de cause, nous ne pouvons pas relancer le MP car le Burundi est vraiment petit à tel point que si nous faisons un appel d'offre ou une demande de cotation nous considérons que tous les intéressés sont informés (oligopole, nombre de prestataires insuffisant, risque de soumissionnaire fictif pour respect du principe de 3 pro-formas). D'autre part, une relance peut entraîner une collusion entre fournisseurs potentiels et le marché ne sera clairement pas conclu aux meilleures conditions. Il apparaît que cette observation doit être relativisée (voir remarques au niveau des transactions individuelles ci-dessous).	Risque que le contrat ne soit pas conclu aux meilleures conditions (prix, qualité, ...); Non respect de la procédure de marchés publics établie par la CTB.	3.3.1
Nous avons constaté qu'il n'existe pas un suivi proactif des contrats.	Nous recommandons d'améliorer le suivi proactif financier des contrats.	D'accord avec la recommandation, tout en considérant que le suivi est fait mais peut être amélioré Plusieurs aspects à prendre en compte au niveau du suivi du contrat : - Suivi administratif (garanties/caution, délais,...) - Suivi technique (qualité, conformité,...)	Pas de paiement	3.3.5

Nous avons constaté qu'il n'existe pas un registre du patrimoine matériel signé, ni pour l'unité de gestion, ni pour les travaux en régie.		- Suivi exhaustivité de la livraison Le point 3 fait l'objet d'un traitement particulier pour s'assurer que les commandes sont honorées et identifier les commandes encore ouvertes. Merci de préciser le cas échéant les différents éléments pour permettre de réaliser un suivi proactif des différents aspects du suivi des contrats.		
	Nous recommandons de faire signer le registre du patrimoine par la direction.	Nous sommes d'accord.	Absence de contrôle ; Vol/perte de matériel non enregistré.	3.4.1

ERROR: ioerror
OFFENDING COMMAND: image

STACK:

Budget vs Actuals (Year to Month) of BDI0804911

Project Title : **Développement économique et social de deux à trois localités par la mise en œuvre d'un projet de pavage à haute intensité de main d'œuvre**

Budget Version: **E05**

Year to month : 31/12/2011

Currency : **EUR**

YtM : **Report includes all closed transactions until the end date of the chosen closing**

	Status	Fin Mode	Amount	Start to 2010	Expenses 2011	Total	Balance	% Exec
A PAVAGE KIRUNDO			2.000.000,00	0,00	63.971,40	63.971,40	1.936.028,60	3%
01 Les routes ciblées à Kirundo sont pavées			2.000.000,00	0,00	63.971,40	63.971,40	1.936.028,60	3%
01 Etudes techniques & supervision		COGES	180.000,00	0,00	1.212,31	1.212,31	178.787,69	1%
02 Pavage à l'entreprise		COGES	1.820.000,00	0,00	62.759,09	62.759,09	1.757.240,91	3%
B PAVAGE NGOZI			0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	7%
01 Les routes ciblées à Ngozi sont pavées			0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	7%
01 Etudes techniques & supervision		COGES	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	7%
02 Pavage à l'entreprise		COGES	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	7%
C PAVAGE BWIZA-NYAKABIGA			1.700.000,00	429.855,97	1.241.251,20	1.671.107,17	28.892,83	98%
01 Phase 2 du pavage Bwiza et Nyakabiga est achevée			1.700.000,00	429.855,97	1.241.251,20	1.671.107,17	28.892,83	98%
01 Etudes techniques & supervision		COGES	100.000,00	16.940,02	149.767,30	166.707,32	-66.707,32	167%
02 Pavage à l'entreprise		COGES	1.600.000,00	412.915,95	1.091.483,90	1.504.399,85	95.600,15	94%
D PAVAGE SOCIAL KAMENGE/KINAMA			8.854.000,00	400.590,32	1.765.901,75	2.166.492,07	6.687.507,93	24%
01 Renforcement des capacités des SETEMU			1.701.000,00	225.068,37	588.410,96	813.479,33	887.520,67	48%
01 Analyse des capacités et besoins		COGES	1.000,00	0,00	208,51	208,51	791,49	21%
02 Achat d'équipement		COGES	1.000.000,00	180.938,68	510.481,55	691.420,23	308.579,77	69%
03 Frais de fonctionnement		COGES	450.000,00	41.012,15	66.142,75	107.154,90	342.845,10	24%
04 Appui à la planification, suivi et gestion		COGES	250.000,00	3.117,54	11.578,15	14.695,69	235.304,31	6%
02 Des compétences sont développées au sein de la			813.000,00	51.720,67	187.851,66	239.572,33	573.427,67	29%
01 Etude socio-économique de base à Kamenge/Kinama		COGES	70.000,00	7.316,46	27.584,81	34.901,27	35.098,73	50%
02 Formation des bénéficiaires		COGES	400.000,00	26.144,47	87.668,42	113.812,89	286.187,11	28%
03 Accompagnement social		COGES	243.000,00	14.813,53	60.351,90	75.165,43	167.834,57	31%
		REGIE	3.334.900,00	960.993,11	830.757,97	1.791.751,08	1.543.148,92	54%
		COGEST	12.665.100,00	909.287,14	3.109.996,97	4.019.284,11	8.645.815,89	32%
		TOTAL	16.000.000,00	1.870.280,25	3.940.754,94	5.811.035,19	10.188.964,81	36%

Budget vs Actuals (Year to Month) of BDI0804911

Project Title : **Développement économique et social de deux à trois localités par la mise en œuvre d'un projet de pavage à haute intensité de main d'œuvre**

Budget Version: **E05**

Year to month : 31/12/2011

Currency : **EUR**

YtM : **Report includes all closed transactions until the end date of the chosen closing**

	Status	Fin Mode	Amount	Start to 2010	Expenses 2011	Total	Balance	% Exec
04 Appui à la filière pavé		COGES	100.000,00	3.446,21	12.246,53	15.692,74	84.307,26	16%
03 Pavage des routes			5.500.000,00	123.800,78	989.627,29	1.113.428,07	4.386.571,93	20%
01 Etudes techniques		REGIE	100.000,00	196,98	42.954,14	43.151,12	56.848,88	43%
02 Achat de pavés		COGES	1.400.000,00	11.886,31	305.289,74	317.176,05	1.082.823,95	23%
03 Pavage		COGES	4.000.000,00	111.717,49	641.383,41	753.100,90	3.246.899,10	19%
04 Un système de déchets solides existe			340.000,00	0,50	11,84	12,34	339.987,66	0%
01 Etude technique		COGES	40.000,00	0,00	0,00	0,00	40.000,00	0%
02 Mise en place du système		COGES	300.000,00	0,50	11,84	12,34	299.987,66	0%
05 Des études d'aménagement urbain sont faites			500.000,00	0,00	0,00	0,00	500.000,00	0%
01 Plan directeur déchets solides		COGES	250.000,00	0,00	0,00	0,00	250.000,00	0%
02 Plan directeur déchets eau (assainissement)		COGES	250.000,00	0,00	0,00	0,00	250.000,00	0%
X RÉSERVE BUDGÉTAIRE			211.100,00	0,00	0,00	0,00	211.100,00	0%
01 Réserve budgétaire			211.100,00	0,00	0,00	0,00	211.100,00	0%
01 Réserve budgétaire		COGES	211.100,00	0,00	0,00	0,00	211.100,00	0%
Z MOYENS GÉNÉRAUX			3.234.900,00	1.039.833,96	869.630,59	1.909.464,55	1.325.435,45	59%
01 Frais ressources Humaines CTB			2.499.400,00	667.552,20	603.299,99	1.270.852,19	1.228.547,81	51%
01 Coordinateur de projet (international)		REGIE	712.500,00	256.910,08	145.767,06	402.677,14	309.822,86	57%
02 Gestionnaire de chantier (international)		REGIE	675.000,00	206.316,81	174.907,45	381.224,26	293.775,74	56%
03 Equipe technique projet		REGIE	485.000,00	111.631,84	141.087,14	252.718,98	232.281,02	52%
04 Equipe logistique et administrative		REGIE	290.100,00	60.683,40	77.886,50	138.569,90	151.530,10	48%
05 AT national socio-économiste		REGIE	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	??%
06 Expert socio-économiste (backstopping)		REGIE	87.000,00	20.305,14	14.330,67	34.635,81	52.364,19	40%
		REGIE	3.334.900,00	960.993,11	830.757,97	1.791.751,08	1.543.148,92	54%
		COGEST	12.665.100,00	909.287,14	3.109.996,97	4.019.284,11	8.645.815,89	32%
		TOTAL	16.000.000,00	1.870.280,25	3.940.754,94	5.811.035,19	10.188.964,81	36%



Budget vs Actuals (Year to Month) of BDI0804911

Project Title : **Développement économique et social de deux à trois localités par la mise en œuvre d'un projet de pavage à haute intensité de main d'œuvre**

Budget Version: **E05**

Year to month : 31/12/2011

Currency : **EUR**

YtM : **Report includes all closed transactions until the end date of the chosen closing**

	Status	Fin Mode	Amount	Start to 2010	Expenses 2011	Total	Balance	% Exec
07 Primes de motivation		REGIE	49.800,00	16.807,33	7.842,43	24.649,76	25.150,24	49%
08 Volontaires		REGIE	0,00	-8.793,87	-6.886,38	-15.680,25	15.680,25	??%
09 RAF International		REGIE	200.000,00	3.691,47	48.365,12	52.056,59	147.943,41	26%
02 Investissements			327.500,00	198.332,15	107.641,70	305.973,85	21.526,15	93%
01 Achat véhicules		REGIE	130.000,00	78.915,41	26.300,00	105.215,41	24.784,59	81%
02 Achat motos		REGIE	12.500,00	10.559,97	0,00	10.559,97	1.940,03	84%
03 ICT et telecom		REGIE	50.000,00	36.649,87	7.715,26	44.365,13	5.634,87	89%
04 Mobilier		REGIE	20.000,00	6.308,98	9.333,64	15.642,62	4.357,38	78%
05 Equipement technique suivi		REGIE	20.000,00	6.843,96	763,75	7.607,71	12.392,29	38%
06 contruction bureau et aménagements		REGIE	95.000,00	59.053,96	63.529,05	122.583,01	-27.583,01	129%
03 Frais de fonctionnement			283.000,00	64.456,15	54.991,06	119.447,21	163.552,79	42%
01 Loyer bureau		REGIE	25.000,00	14.519,75	306,15	14.825,90	10.174,10	59%
02 Fonctionnement (consommables, télécom,...)		REGIE	148.500,00	28.005,08	22.853,08	50.858,16	97.641,84	34%
03 Fonctionnement véhicules		REGIE	97.500,00	21.799,14	25.295,26	47.094,40	50.405,60	48%
04 Missions à l'intérieur		REGIE	12.000,00	132,18	6.536,57	6.668,75	5.331,25	56%
04 Frais de suivi et evaluation			125.000,00	8.942,67	27.880,87	36.823,54	88.176,46	29%
01 Audit		REGIE	20.000,00	6.124,25	24.184,38	30.308,63	-10.308,63	152%
02 Monitoring		REGIE	35.000,00	0,00	1.056,13	1.056,13	33.943,87	3%
03 Backstopping		REGIE	20.000,00	2.818,42	2.640,36	5.458,78	14.541,22	27%
04 Evaluation (mi-parcours + finale)		REGIE	50.000,00	0,00	0,00	0,00	50.000,00	0%
05 TVA à Récupérer			0,00	100.551,21	76.008,23	176.559,44	-176.559,44	??%
01 TVA à récupérer		REGIE	0,00	21.513,38	-5.818,53	15.694,85	-15.694,85	??%
		REGIE	3.334.900,00	960.993,11	830.757,97	1.791.751,08	1.543.148,92	54%
		COGEST	12.665.100,00	909.287,14	3.109.996,97	4.019.284,11	8.645.815,89	32%
		TOTAL	16.000.000,00	1.870.280,25	3.940.754,94	5.811.035,19	10.188.964,81	36%



Budget vs Actuals (Year to Month) of BDI0804911

Project Title : **Développement économique et social de deux à trois localités par la mise en œuvre d'un projet de pavage à haute intensité de main d'œuvre**

Budget Version: **E05**

Year to month : 31/12/2011

Currency : **EUR**

YtM : **Report includes all closed transactions until the end date of the chosen closing**

	Status	Fin Mode	Amount	Start to 2010	Expenses 2011	Total	Balance	% Exec
02 TVA à récupérer		COGES	0,00	79.037,83	81.826,76	160.864,59	-160.864,59	??%
99 Conversion rate adjustment			0,00	-0,42	-191,26	-191,68	191,68	??%
98 Conversion rate adjustment		REGIE	0,00	-0,42	-191,26	-191,68	191,68	??%
99 Conversion rate adjustment		COGES	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	??%

REGIE	3.334.900,00	960.993,11	830.757,97	1.791.751,08	1.543.148,92	54%
COGEST	12.665.100,00	909.287,14	3.109.996,97	4.019.284,11	8.645.815,89	32%
TOTAL	16.000.000,00	1.870.280,25	3.940.754,94	5.811.035,19	10.188.964,81	36%



Planification opérationnelle BDI 08049 11
BDI 0905211
BDI 100691T

Programme pavage

Q1 2012 (date de création 6 février 2012)



O. DIRECTIVES (AVANT-PROPOS)

Finalité de la planification opérationnelle

La planification opérationnelle doit permettre à un projet de :

- *Maîtriser l'état d'avancement de ses activités et en assurer un suivi régulier.*
 - *Améliorer la prévisibilité de son taux d'exécution financière.*
-

Périodicité et contexte de la planification opérationnelle

La planification opérationnelle est élaborée sur une base annuelle (en Q1 de chaque année) et fait l'objet d'un suivi trimestriel (en Q2, Q3 et Q4 de chaque année). En Q4 de chaque année, une première proposition de planning pour l'an N+1 est également élaborée.

L'approche et le template à utiliser à partir de 2010 visent essentiellement une consolidation de l'ensemble des planifications effectuées (activités, ressources humaines, marchés publics, contrats et finances) ainsi qu'une analyse des risques majeurs.

Les délais d'application doivent permettre à la représentation de consolider les planifications opérationnelles de l'ensemble des projets lors de l'élaboration et du suivi du plan d'action pays.

Les dates butoires pour l'introduction des rapports provisoires (RP) et finaux (RF) sont les suivantes ;

	Q1	Q2	Q3	Q4
RP	5/2	5/5	20/8	5/11
RF	20/2	20/5	5/9	20/11

Contenu du rapport d'exécution

Le rapport d'exécution intègre l'analyse de l'état d'avancement du projet comparé à la planification opérationnelle élaborée lors du trimestre précédent, ainsi que la mise à jour de cette planification, compte tenu de l'analyse de l'état d'avancement et tout en faisant le lien avec des marchés publics et des finances.

Le rapport comprend des commentaires sur l'état d'avancement et la nouvelle planification effectuée ainsi qu'une analyse des risques majeurs.

Outils à utiliser pour la planification des activités, des marchés publics, le suivi de contrats et la programmation financière

L'outil à utiliser pour la planification des activités est repris en chapitre I. Il s'agit d'un tableau intégrant trimestriellement l'analyse de l'état d'avancement du projet et la planification mise à jour. Une légende guide l'utilisateur pour son remplissage correct.

La planification des marchés publics doit être effectuée selon le canevas du plan prévisionnel de marchés publics (modèle en vigueur au Burundi, voir annexe 2). Elle est actualisée trimestriellement. Un nombre d'évènements importants de gestion de marchés publics sont également repris dans le tableau de planification des activités.

Un tableau de suivi de contrats est également établi et actualisé trimestriellement.

La programmation financière doit être établie dans FIT, puis intégrée (en format PDF) dans le présent document.

Définition d'un risque

Un risque est la possibilité que se produise un événement qui aura un impact sur la réalisation des objectifs.

Un risque recouvre en quelque sorte les notions de « faiblesse » et « menace » de l'exercice SWOT.

Qu'est-ce qu'un risque majeur ?

Un risque se mesure en termes de probabilité (de survenance) et d'impact (conséquences).

Un risque majeur est un risque dont l'impact est élevé, que sa probabilité de survenance soit élevée ou faible.

Types / catégories de risques

Les risques peuvent être classés dans les types / catégories suivant(e)s :

- Risques financiers (par exemple : vol/détournement de fonds).*
- Risques opérationnels (par exemple : perte de personnes-clés).*
- Risques juridiques ou de conformité (par exemple : non-respect de dispositions légales applicables).*
- Risques de réputation (par exemple : faible qualité des prestations de la CTB).*

I. Tableau de bord de suivi de l'état d'avancement de la planification opérationnelle (cfr Qn-1) et de sa mise à jour

Le tableau de bord est annexé au présent rapport (annexe 1)

Annexe 2 : Programmation financière (FIT en format PDF)

Annexe 3 : exécution financière FIT

Des 4.643.180 Euros planifiés en Q1, 3.940.754 Euros ont été réalisés soit 84,87%,

Des 3.862.860 Euros planifiés en Q4, 3.940.754 Euros ont été réalisés soit 102% pour l'année 2011.

Trois explications à cette différence de la Planification Q1 vs exécution 2011 : certains marchés infructueux (marché pour la brigade pavage), le peu de production de pavés à kirundo, ainsi que les retards de livraison/facturation des engins de chantier (encore un lot non payé entièrement), enfin les retards récurrents dans la mise en œuvre du programme pavage HIMO a un effet retardateur sur les dépenses de matériaux et des paiements des apprenants.

Globalement donc, hors TVA, le taux de réalisation est de 102 %.

II. Commentaires et analyse de risques majeurs quant à l'état d'avancement de la planification opérationnelle et sa mise à jour

Outre les commentaires faits dans les PO 2011 qui sont toujours d'actualité, voici les éléments nouveaux :

Pavage à l'entreprise – Kirundo

Pour info : Le pavage à l'entreprise au niveau de Ngozi a été annulé au profit du double de linéaire à Kirundo. Ceci est justifié par le linéaire déjà conséquent en cours par abutip au niveau de Ngozi.

Les travaux de pavage à l'entreprise de Kirundo ont commencé par la pré-étude (indentification des rues à étudier), par l'identification des carrières de pavés et par la formation courant mai 2011 des tailleurs de pavés (y compris outils de carrières). De fait outre la préparation des AO travaux et mission de contrôle (AO mission de contrôle en cours et de concert avec le financement Mininter-PNUD), une contrainte non identifiée lors de la formulation est l'approvisionnement de pavés. Il faut afin que les entreprises puissent travailler dans un laps de temps normal et pour que la qualité du pavé soit assurée que le programme mette en œuvre l'approvisionnement des pavés aux entreprises. Sur base de ces éléments, un site de stockage des pavés a été identifié, un recrutement (non prévu dans DTF) d'un agent de qualité des pavés à Kirundo a été fait et la formation de tailleurs commencée en juin (activité nouvelle en province de Kirundo) s'est terminée par le dernier groupe en septembre 2011. Ces activités dispersent l'effort fourni sur Bujumbura tout en anticipant quelques dépenses sur le résultat A.

Malgré les activités et efforts fournis, la production n'est pas au niveau normal pour pouvoir fournir des pavés aux entreprises ; une arrivée de tailleurs issus d'autres régions est prévue ne février 2012.

Pavage à l'entreprise – Bwiza Nyakabiga

Finalisé en 2011

Chantiers HIMO – Kamenge Kinama Cibitoke

Les chantiers dans les quartiers nord ont commencé depuis décembre 2010, une montée en puissance est en cours pour arriver à la vitesse de croisière en décembre 2011, toujours en cours (environ 642 apprenants sur ces chantiers au 15 décembre).

Cependant, le scénario de mise en puissance maximale reste optimiste car ne prenant pas en compte certains retards ou difficultés qui pourraient survenir et qui sont repris ci-dessus. C'est pourquoi l'atteinte de la vitesse de croisière a été portée à novembre 2011.

Les différentes contraintes autres que d'ordre organisationnel (dépendantes du programme) sont :

1. **Le problème des concessionnaires** peut être un frein dans l'avancement des travaux ; ceci est pour l'instant évité par une 'bonne collaboration' avec l'ONATEL et la REGIDESO. Durant ces 3 derniers mois, aucun problème n'est survenu ou de retards du aux concessionnaires
2. **L'approvisionnement des chantiers en pavés**, cette contrainte pourrait diminuer l'avancement des routes pavées. De fait suivant les planifications on doit finaliser de l'ordre de 1 km par mois ce qui que 350 000 pavés doivent être taillés par mois, ce problème est levé par les fournitures massives de pavés ces deux derniers mois (moins de fournitures dans d'autres chantiers). Il est clair qu'il s'agit d'une de nos principales contraintes possibles dans les prochains mois. Une nouvelle convention (convention N°5) avec les associations de tailleurs de pavés est à mettre en œuvre rapidement afin de ne pas avoir de rupture de stock.
3. **L'approvisionnement des chantiers en préfabriqués en béton** cette contrainte pourrait diminuer l'avancement des routes pavées. De fait suivant les planifications on doit finaliser de l'ordre de 1 km par mois ce qui signifie que 10 m³ de béton doivent être coulés par jour; les bétonnières étant arrivées en mars, la fabrication n'a commencer qu'en avril 2011. A ce jour, les apprenants font 10 m³ de béton (au début c'était plutôt de l'ordre de 3 m³ !), un renforcement de l'équipe ainsi qu'une organisation est en cours afin de produire plus de 10 m³ afin d'avoir un stock de réserve).
4. Pour les besoins en **matériaux de rechargement**, un système de mise en concurrence par SMS a été utilisé avec succès, permettant une flexibilité nécessaire dans la gestion de chantiers. Malgré que l'aspect administratif de cet approvisionnement ait été réglé, il reste une incertitude sur la planification des livraisons à temps des matériaux et de la qualité de celle ci.
5. Les revendications des ouvriers HIMO pourraient aussi déclencher des difficultés dans l'avancement des travaux. Un mouvement social pourrait éventuellement survenir si la pression devenait trop forte. Une contrainte à ce niveau est aussi le

peu de qualification des HIMO pour la construction de routes et le travail manuel ; limitant la vitesse de travail.

- 6. L'arrivée du nouveau coordinateur technique est très bénéfique surtout par sa présence 'permanente' sur le terrain. Un congé ou une absence de celui-ci diminue le rendement et multiplie les problèmes. Le nouveau set up lui donne 80 % de son temps à la gestion des chantiers en HIMO, ce qui est plus que nécessaire dans le cadre actuel de l'avancement du programme.*

Procédure MP

Les procédures 'marchés publics' seront moins problématiques cette année 2012 (comparativement à l'année 2011 et 2010), car normalement les marchés seront non contraignants pour l'avancée du programme malgré qu'il y aura quelques gros marchés de fournitures et quelques marchés de travaux.

De plus, les nouvelles règles permettent une flexibilité accrue et une anticipation des délais permet de mieux être en adéquation avec la planification des activités.

Par rapport aux étapes d'acceptation des marchés, je rappelle ma remarque faite lors de la PO Q3 2010 qui est toujours d'actualité en moment de la rédaction de cette planification : « Structurellement; le nombre d'approbation à divers niveaux ; siège, représentation; DNCMP, ... et à divers moments de la procédure; numéros de marché, lancement DAO, approbation PVs, accord de marché, ... Toutes ces autorisations, chaque fois par différentes personnes – instances demandent une énergie énorme au programme pavage. A notre avis, une diminution des autorisations, CTB principalement, est nécessaire en diminuant les demandes d'acceptation au niveau du siège, bien entendu en renforçant l'équipe sur place et en modifiant son mandat. »

Une attention particulière doit être menée dans le cadre des validités des cautions. De fait, la validité des garanties de soumissions est trop courte pour finaliser la signature du contrat dans le temps imparti par la validité.

RH

A ce jour, les équipes sont au complet suivant le DTF mais nous avons ajouté différents postes tels que un socio spécialiste en activité génératrice de revenus, deux magasiniers..

La taille de l'équipe est importante (30) et l'ambiance de travail est positive. Les cercles de développement ont été faits (fonction et planning) en janvier 2011, une nouvelle procédure de cercles devra être faite avant fin mars 2012.

Gestion FIN

Plus de contraintes. Le FIT multisite est opérationnel à ce moment mais a eu beaucoup de problème ne permettant pas un suivi adéquat des dépenses et de l'exécution financière.

Problèmes donc de suivi des contrats; problèmes du suivi d'exécution financière et problème dans l'élaboration de la planification financière. Le risque de taux est également présent. A voir la possibilité pour certains marchés à venir, si on peut envisager que les candidats soumettent et soient payés en EUR (seulement possible pour les soumissionnaires étrangers). Pour les marchés déjà en cours et les autres marchés à venir, l'ouverture d'un compte en BIF a été autorisée en SMCL.

L'arrivée du RAF international et du RAF National permet une meilleure planification financière et de trésorerie.

Gestion Log

Afin d'avoir un meilleur suivi et pour permettre une meilleure gestion de l'information, une base de données (approvisionnement chantiers HIMO, entrées/sorties stock primaire et stock secondaires, réconciliation inventaires,...) est réalisée et en train d'être testée.

La gestion des engins (conduits par du personnel non CTB) est aussi un risque majeur mais les dispositions sont prises pour permettre un approvisionnement de carburant au niveau du projet notamment, pour un meilleur suivi des sorties/consommations.

La gestion Log par informatique est en cours de test ; des personnes ont été engagées à ce niveau (informaticien, chef charroi) afin de parfaire le système informatique.

Financement complémentaire Bwiza Nyakabiga

Le projet BDI100691T a été signé en janvier et l'argent est arrivé sur le compte en aout dernier ; la planification des activités commence en 2012.

Le marché d'études et de supervision est en cours d'attribution.

Les travaux commenceront avant fin de l'année.

Annexe 1 Tableau de la planification narratif

ACTIVITES GENERALES DE GESTION Q1 2012

Activités	Tâches/Sous-activités	Timing des tâches/sous-activités												Responsable	Etat d'exécution cfr Qn-1 (PREP/COURS/FIN/ANNUL)	Commentaires/Risques liés à la tâche/sous- activité
		m1	m2	m3	m4	m5	m6	m7	m8	m9	m10	m11	m12			
PERSONNEL																
recrutement	magasiniers collaborateur assinsissement agnet de saisie													Pierre Yves Vincent	fait	
			PUB eng	sel	eng											
INVESTISSEMENT																
....																
FONCTIONNEMENT																
renouvellement assurances	assurances voitures assurances ICT												X X	FO FO		cfr représentation
réhabilitation/construction	paillotte						X	X	X							construction par nous
QUALITE/SUIVI/EVALUATION																
Évaluation à mi-parcours Évaluation finale				DAO	PUB	ATT			X					olivier		

Financial Planning of BDI0804911

Project Title : **Développement économique et social de deux à trois localités par la mise en œuvre d'un projet de pavage à haute intensité de main d'œuvre**

Fin Plan Version: **11-NEW**

Budget Version: **E05**

Donor: **DGD**

Currency: **EUR**

Amounts in 1000 EUR

	Status	Fin Mode	Budget	TtY-1	Balance	2012					2013 to end	Est. end Proj. Bal.	Est. % exec.
						Q1	Q2	Q3	Q4	Total			
A PAVAGE KIRUNDO	x		2.000,00	63,97	1.936,03	10,00	45,00	50,00	10,00	115,00	0,00	1.821,03	9%
01 Les routes ciblées à Kirundo	x		2.000,00	63,97	1.936,03	10,00	45,00	50,00	10,00	115,00	0,00	1.821,03	9%
01 Etudes techniques & supervision		COGEST	180,00	1,21	178,79	0,00	35,00	40,00	0,00	75,00	0,00	103,79	42%
02 Pavage à l'entreprise		COGEST	1.820,00	62,76	1.757,24	10,00	10,00	10,00	10,00	40,00	0,00	1.717,24	6%
B PAVAGE NGOZI	x		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	??%
01 Les routes ciblées à Ngozi sont	x		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	??%
01 Etudes techniques & supervision	x	COGEST	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	??%
02 Pavage à l'entreprise		COGEST	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	??%
C PAVAGE BWIZA-NYAKABIGA	x		1.700,00	1.671,11	28,89	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	28,89	98%
01 Phase 2 du pavage Bwiza et	x		1.700,00	1.671,11	28,89	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	28,89	98%
01 Etudes techniques & supervision		COGEST	100,00	166,71	-66,71	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-66,71	167%
02 Pavage à l'entreprise		COGEST	1.600,00	1.504,40	95,60	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	95,60	94%
D PAVAGE SOCIAL	x		8.854,00	2.166,28	6.687,72	566,90	448,50	918,50	728,50	2.662,40	1.300,00	2.725,32	69%
01 Renforcement des capacités des	x		1.701,00	813,27	887,73	55,00	36,00	75,00	60,00	226,00	0,00	661,73	61%
01 Analyse des capacités et		COGEST	1,00	0,21	0,79	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,79	21%
02 Achat d'équipement		COGEST	1.000,00	691,21	308,79	40,00	15,00	60,00	45,00	160,00	0,00	148,79	85%
03 Frais de fonctionnement		COGEST	450,00	107,15	342,85	15,00	15,00	15,00	15,00	60,00	0,00	282,85	37%
04 Appui à la planification, suivi et		COGEST	250,00	14,70	235,30	0,00	6,00	0,00	0,00	6,00	0,00	229,30	8%
02 Des compétences sont	x		813,00	239,57	573,43	52,40	58,50	58,50	58,50	227,90	0,00	345,53	57%
01 Etude socio-économique de		COGEST	70,00	34,90	35,10	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	35,10	50%
02 Formation des bénéficiaires		COGEST	400,00	113,81	286,19	20,60	23,40	23,40	23,40	90,80	0,00	195,39	51%
03 Accompagnement social		COGEST	243,00	75,17	167,83	31,80	35,10	35,10	35,10	137,10	0,00	30,73	87%
		REGIE	3.334,90	1.791,78	1.543,12	157,33	186,50	186,50	151,50	681,83	0,00	861,29	74%
		COGEST	12.665,10	4.019,28	8.645,82	574,40	483,50	958,50	738,50	2.754,90	1.300,00	4.590,92	64%
		TOTAL	16.000,00	5.811,06	10.188,94	731,73	670,00	1.145,00	890,00	3.436,73	1.300,00	5.452,21	66%



Financial Planning of BDI0804911

Project Title : **Développement économique et social de deux à trois localités par la mise en œuvre d'un projet de pavage à haute intensité de main d'œuvre**

Fin Plan Version: **11-NEW**

Budget Version: **E05**

Donor: **DGD**

Currency: **EUR**

Amounts in 1000 EUR

	Status	Fin Mode	Budget	TtY-1	Balance	2012					2013 to end	Est. end Proj. Bal.	Est. % exec.
						Q1	Q2	Q3	Q4	Total			
04 Appui à la filière pavé		COGEST	100,00	15,69	84,31	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	84,31	16%
03 Pavage des routes	x		5.500,00	1.113,43	4.386,57	442,50	329,00	730,00	610,00	2.111,50	1.300,00	975,07	82%
01 Etudes techniques		REGIE	100,00	43,15	56,85	2,50	10,00	10,00	0,00	22,50	0,00	34,35	66%
02 Achat de pavés		COGEST	1.400,00	317,18	1.082,82	200,00	90,00	90,00	90,00	470,00	500,00	112,82	92%
03 Pavage		COGEST	4.000,00	753,10	3.246,90	240,00	229,00	630,00	520,00	1.619,00	800,00	827,90	79%
04 Un système de déchets solides	x		340,00	0,01	339,99	0,00	0,00	25,00	0,00	25,00	0,00	314,99	7%
01 Etude technique		COGEST	40,00	0,00	40,00	0,00	0,00	25,00	0,00	25,00	0,00	15,00	63%
02 Mise en place du système		COGEST	300,00	0,01	299,99	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	299,99	0%
05 Des études d'aménagement	x		500,00	0,00	500,00	17,00	25,00	30,00	0,00	72,00	0,00	428,00	14%
01 Plan directeur déchets solides	x	COGEST	250,00	0,00	250,00	0,00	25,00	0,00	0,00	25,00	0,00	225,00	10%
02 Plan directeur déchets eau	x	COGEST	250,00	0,00	250,00	17,00	0,00	30,00	0,00	47,00	0,00	203,00	19%
X RÉSERVE BUDGÉTAIRE	x		211,10	0,00	211,10	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	211,10	0%
01 Réserve budgétaire	x		211,10	0,00	211,10	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	211,10	0%
01 Réserve budgétaire	x	COGEST	211,10	0,00	211,10	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	211,10	0%
Z MOYENS GÉNÉRAUX	x		3.234,90	1.909,70	1.325,20	154,83	176,50	176,50	151,50	659,33	0,00	665,87	79%
01 Frais ressources Humaines CTB	x		2.499,40	1.270,86	1.228,54	139,70	139,70	139,70	139,70	558,80	0,00	669,74	73%
01 Coordinateur de projet		REGIE	712,50	402,68	309,82	35,00	35,00	35,00	35,00	140,00	0,00	169,82	76%
02 Gestionnaire de chantier		REGIE	675,00	381,22	293,78	35,00	35,00	35,00	35,00	140,00	0,00	153,78	77%
03 Equipe technique projet		REGIE	485,00	252,72	232,28	35,00	35,00	35,00	35,00	140,00	0,00	92,28	81%
04 Equipe logistique et		REGIE	290,10	138,57	151,53	21,00	21,00	21,00	21,00	84,00	0,00	67,53	77%
05 AT national socio-économiste	x	REGIE	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	??%
06 Expert socio-économiste		REGIE	87,00	34,64	52,36	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	52,36	40%
		REGIE	3.334,90	1.791,78	1.543,12	157,33	186,50	186,50	151,50	681,83	0,00	861,29	74%
		COGEST	12.665,10	4.019,28	8.645,82	574,40	483,50	958,50	738,50	2.754,90	1.300,00	4.590,92	64%
		TOTAL	16.000,00	5.811,06	10.188,94	731,73	670,00	1.145,00	890,00	3.436,73	1.300,00	5.452,21	66%



Financial Planning of BDI0804911

Project Title : **Développement économique et social de deux à trois localités par la mise en œuvre d'un projet de pavage à haute intensité de main d'œuvre**

Fin Plan Version: **11-NEW**

Budget Version: **E05**

Donor: **DGD**

Currency: **EUR**

Amounts in 1000 EUR

	Status	Fin Mode	Budget	TtY-1	Balance	2012					2013 to end	Est. end Proj. Bal.	Est. % exec.
						Q1	Q2	Q3	Q4	Total			
07 Primes de motivation		REGIE	49,80	24,65	25,15	2,70	2,70	2,70	2,70	10,80	0,00	14,35	71%
08 Volontaires		REGIE	0,00	-15,68	15,68	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	15,68	??
09 RAF International		REGIE	200,00	52,06	147,94	11,00	11,00	11,00	11,00	44,00	0,00	103,94	48%
02 Investissements	x		327,50	305,98	21,52	3,33	25,00	0,00	0,00	28,33	0,00	-6,81	102%
01 Achat véhicules		REGIE	130,00	105,22	24,78	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	24,78	81%
02 Achat motos		REGIE	12,50	10,56	1,94	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,94	84%
03 ICT et telecom		REGIE	50,00	44,37	5,63	3,33	0,00	0,00	0,00	3,33	0,00	2,30	95%
04 Mobilier		REGIE	20,00	15,64	4,36	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	4,36	78%
05 Equipement technique suivi		REGIE	20,00	7,61	12,39	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	12,39	38%
06 contruction bureau et		REGIE	95,00	122,58	-27,58	0,00	25,00	0,00	0,00	25,00	0,00	-52,58	155%
03 Frais de fonctionnement	x		283,00	120,10	162,90	11,80	11,80	11,80	11,80	47,20	0,00	115,70	59%
01 Loyer bureau		REGIE	25,00	14,83	10,17	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	10,17	59%
02 Fonctionnement		REGIE	148,50	50,86	97,64	5,40	5,40	5,40	5,40	21,60	0,00	76,04	49%
03 Fonctionnement véhicules		REGIE	97,50	47,74	49,76	5,40	5,40	5,40	5,40	21,60	0,00	28,16	71%
04 Missions à l'intérieur		REGIE	12,00	6,67	5,33	1,00	1,00	1,00	1,00	4,00	0,00	1,33	89%
04 Frais de suivi et evaluation	x		125,00	36,83	88,17	0,00	0,00	25,00	0,00	25,00	0,00	63,17	49%
01 Audit		REGIE	20,00	30,31	-10,31	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-10,31	152%
02 Monitoring		REGIE	35,00	1,06	33,94	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	33,94	3%
03 Backstopping		REGIE	20,00	5,46	14,54	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	14,54	27%
04 Evaluation (mi-parcours + finale)		REGIE	50,00	0,00	50,00	0,00	0,00	25,00	0,00	25,00	0,00	25,00	50%
05 TVA à Récupérer	x		0,00	176,12	-176,12	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-176,12	??
01 TVA à récupérer		REGIE	0,00	15,05	-15,05	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-15,05	??
		REGIE	3.334,90	1.791,78	1.543,12	157,33	186,50	186,50	151,50	681,83	0,00	861,29	74%
		COGEST	12.665,10	4.019,28	8.645,82	574,40	483,50	958,50	738,50	2.754,90	1.300,00	4.590,92	64%
		TOTAL	16.000,00	5.811,06	10.188,94	731,73	670,00	1.145,00	890,00	3.436,73	1.300,00	5.452,21	66%



Financial Planning of BDI0804911

Project Title : **Développement économique et social de deux à trois localités par la mise en œuvre d'un projet de pavage à haute intensité de main d'œuvre**

Fin Plan Version: **11-NEW**

Budget Version: **E05**

Donor: **DGD**

Currency: **EUR**

Amounts in 1000 EUR

	Status	Fin Mode	Budget	TtY-1	Balance	2012					2013 to end	Est. end Proj. Bal.	Est. % exec.
						Q1	Q2	Q3	Q4	Total			
02 TVA à récupérer		COGEST	0,00	161,07	-161,07	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-161,07	??%
99 Conversion rate adjustment			0,00	-0,19	0,19	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,19	??%
98 Conversion rate adjustment		REGIE	0,00	-0,19	0,19	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,19	??%
99 Conversion rate adjustment		COGEST	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	??%

REGIE	3.334,90	1.791,78	1.543,12	157,33	186,50	186,50	151,50	681,83	0,00	861,29	74%
COGEST	12.665,10	4.019,28	8.645,82	574,40	483,50	958,50	738,50	2.754,90	1.300,00	4.590,92	64%
TOTAL	16.000,00	5.811,06	10.188,94	731,73	670,00	1.145,00	890,00	3.436,73	1.300,00	5.452,21	66%



Financial Planning of BDI100691T

Project Title : **Complément de rues à paver à Bwiza et Nyakabiga**

Fin Plan Version: **1T-NEW**

Budget Version: **D01**

Donor: **PNUD**

Currency: **EUR**

Amounts in 1000 EUR

	Status	Fin Mode	Budget	TtY-1	Balance	2012					2013 to end	Est. end Proj. Bal.	Est. % exec.
						Q1	Q2	Q3	Q4	Total			
A FRAIS REMBOURSABLES	x		1.814,00	0,00	1.814,00	88,00	89,00	42,00	249,00	468,00	0,00	1.346,00	26%
01 Phase 3 du pavage Bwizalet	x		1.560,43	0,00	1.560,43	40,00	40,00	0,00	200,00	280,00	0,00	1.280,43	18%
01 Etudes techniques & supervision	x	REGIE	111,22	0,00	111,22	40,00	40,00	0,00	0,00	80,00	0,00	31,22	72%
02 Pavage à l'entreprise et achat	x	REGIE	1.254,16	0,00	1.254,16	0,00	0,00	0,00	200,00	200,00	0,00	1.054,16	16%
03 Imprévus (10%)	x	REGIE	195,05	0,00	195,05	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	195,05	0%
02 Moyens généraux	x		253,57	0,00	253,57	48,00	49,00	42,00	49,00	188,00	0,00	65,57	74%
01 Moyens généraux	x	REGIE	253,57	0,00	253,57	48,00	49,00	42,00	49,00	188,00	0,00	65,57	74%
Z MANAGEMENT REVENUE	x		136,54	0,00	136,54	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	136,54	0%
01 Management Revenue	x		136,54	0,00	136,54	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	136,54	0%
01 Frais de gestion (7%)	x	REGIE	136,54	0,00	136,54	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	136,54	0%
		REGIE	1.950,54	0,00	1.950,54	88,00	89,00	42,00	249,00	468,00	0,00	1.482,54	24%
		COGEST											
		TOTAL	1.950,54	0,00	1.950,54	88,00	89,00	42,00	249,00	468,00	0,00	1.482,54	24%



Budget vs Actuals (Year to Month) of BDI0804911

Project Title : **Développement économique et social de deux à trois localités par la mise en œuvre d'un projet de pavage à haute intensité de main d'œuvre**

Budget Version: **E05**

Year to month : 31/12/2011

Currency : **EUR**

YtM : **Report includes all closed transactions until the end date of the chosen closing**

	Status	Fin Mode	Amount	Start to 2010	Expenses 2011	Total	Balance	% Exec
A PAVAGE KIRUNDO			2.000.000,00	0,00	63.971,40	63.971,40	1.936.028,60	3%
01 Les routes ciblées à Kirundo sont pavées			2.000.000,00	0,00	63.971,40	63.971,40	1.936.028,60	3%
01 Etudes techniques & supervision		COGES	180.000,00	0,00	1.212,31	1.212,31	178.787,69	1%
02 Pavage à l'entreprise		COGES	1.820.000,00	0,00	62.759,09	62.759,09	1.757.240,91	3%
B PAVAGE NGOZI			0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	7%
01 Les routes ciblées à Ngozi sont pavées			0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	7%
01 Etudes techniques & supervision		COGES	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	7%
02 Pavage à l'entreprise		COGES	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	7%
C PAVAGE BWIZA-NYAKABIGA			1.700.000,00	429.855,97	1.241.251,20	1.671.107,17	28.892,83	98%
01 Phase 2 du pavage Bwiza et Nyakabiga est achevée			1.700.000,00	429.855,97	1.241.251,20	1.671.107,17	28.892,83	98%
01 Etudes techniques & supervision		COGES	100.000,00	16.940,02	149.767,30	166.707,32	-66.707,32	167%
02 Pavage à l'entreprise		COGES	1.600.000,00	412.915,95	1.091.483,90	1.504.399,85	95.600,15	94%
D PAVAGE SOCIAL KAMENGE/KINAMA			8.854.000,00	400.590,32	1.765.901,75	2.166.492,07	6.687.507,93	24%
01 Renforcement des capacités des SETEMU			1.701.000,00	225.068,37	588.410,96	813.479,33	887.520,67	48%
01 Analyse des capacités et besoins		COGES	1.000,00	0,00	208,51	208,51	791,49	21%
02 Achat d'équipement		COGES	1.000.000,00	180.938,68	510.481,55	691.420,23	308.579,77	69%
03 Frais de fonctionnement		COGES	450.000,00	41.012,15	66.142,75	107.154,90	342.845,10	24%
04 Appui à la planification, suivi et gestion		COGES	250.000,00	3.117,54	11.578,15	14.695,69	235.304,31	6%
02 Des compétences sont développées au sein de la			813.000,00	51.720,67	187.851,66	239.572,33	573.427,67	29%
01 Etude socio-économique de base à Kamenge/Kinama		COGES	70.000,00	7.316,46	27.584,81	34.901,27	35.098,73	50%
02 Formation des bénéficiaires		COGES	400.000,00	26.144,47	87.668,42	113.812,89	286.187,11	28%
03 Accompagnement social		COGES	243.000,00	14.813,53	60.351,90	75.165,43	167.834,57	31%
		REGIE	3.334.900,00	960.993,11	830.757,97	1.791.751,08	1.543.148,92	54%
		COGEST	12.665.100,00	909.287,14	3.109.996,97	4.019.284,11	8.645.815,89	32%
		TOTAL	16.000.000,00	1.870.280,25	3.940.754,94	5.811.035,19	10.188.964,81	36%

Budget vs Actuals (Year to Month) of BDI0804911

Project Title : **Développement économique et social de deux à trois localités par la mise en œuvre d'un projet de pavage à haute intensité de main d'œuvre**

Budget Version: **E05**

Year to month : 31/12/2011

Currency : **EUR**

YtM : **Report includes all closed transactions until the end date of the chosen closing**

	Status	Fin Mode	Amount	Start to 2010	Expenses 2011	Total	Balance	% Exec
04 Appui à la filière pavé		COGES	100.000,00	3.446,21	12.246,53	15.692,74	84.307,26	16%
03 Pavage des routes			5.500.000,00	123.800,78	989.627,29	1.113.428,07	4.386.571,93	20%
01 Etudes techniques		REGIE	100.000,00	196,98	42.954,14	43.151,12	56.848,88	43%
02 Achat de pavés		COGES	1.400.000,00	11.886,31	305.289,74	317.176,05	1.082.823,95	23%
03 Pavage		COGES	4.000.000,00	111.717,49	641.383,41	753.100,90	3.246.899,10	19%
04 Un système de déchets solides existe			340.000,00	0,50	11,84	12,34	339.987,66	0%
01 Etude technique		COGES	40.000,00	0,00	0,00	0,00	40.000,00	0%
02 Mise en place du système		COGES	300.000,00	0,50	11,84	12,34	299.987,66	0%
05 Des études d'aménagement urbain sont faites			500.000,00	0,00	0,00	0,00	500.000,00	0%
01 Plan directeur déchets solides		COGES	250.000,00	0,00	0,00	0,00	250.000,00	0%
02 Plan directeur déchets eau (assainissement)		COGES	250.000,00	0,00	0,00	0,00	250.000,00	0%
X RÉSERVE BUDGÉTAIRE			211.100,00	0,00	0,00	0,00	211.100,00	0%
01 Réserve budgétaire			211.100,00	0,00	0,00	0,00	211.100,00	0%
01 Réserve budgétaire		COGES	211.100,00	0,00	0,00	0,00	211.100,00	0%
Z MOYENS GÉNÉRAUX			3.234.900,00	1.039.833,96	869.630,59	1.909.464,55	1.325.435,45	59%
01 Frais ressources Humaines CTB			2.499.400,00	667.552,20	603.299,99	1.270.852,19	1.228.547,81	51%
01 Coordinateur de projet (international)		REGIE	712.500,00	256.910,08	145.767,06	402.677,14	309.822,86	57%
02 Gestionnaire de chantier (international)		REGIE	675.000,00	206.316,81	174.907,45	381.224,26	293.775,74	56%
03 Equipe technique projet		REGIE	485.000,00	111.631,84	141.087,14	252.718,98	232.281,02	52%
04 Equipe logistique et administrative		REGIE	290.100,00	60.683,40	77.886,50	138.569,90	151.530,10	48%
05 AT national socio-économiste		REGIE	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	??%
06 Expert socio-économiste (backstopping)		REGIE	87.000,00	20.305,14	14.330,67	34.635,81	52.364,19	40%
		REGIE	3.334.900,00	960.993,11	830.757,97	1.791.751,08	1.543.148,92	54%
		COGEST	12.665.100,00	909.287,14	3.109.996,97	4.019.284,11	8.645.815,89	32%
		TOTAL	16.000.000,00	1.870.280,25	3.940.754,94	5.811.035,19	10.188.964,81	36%



Budget vs Actuals (Year to Month) of BDI0804911

Project Title : **Développement économique et social de deux à trois localités par la mise en œuvre d'un projet de pavage à haute intensité de main d'œuvre**

Budget Version: **E05**

Year to month : 31/12/2011

Currency : **EUR**

YtM : **Report includes all closed transactions until the end date of the chosen closing**

	Status	Fin Mode	Amount	Start to 2010	Expenses 2011	Total	Balance	% Exec
07 Primes de motivation		REGIE	49.800,00	16.807,33	7.842,43	24.649,76	25.150,24	49%
08 Volontaires		REGIE	0,00	-8.793,87	-6.886,38	-15.680,25	15.680,25	??%
09 RAF International		REGIE	200.000,00	3.691,47	48.365,12	52.056,59	147.943,41	26%
02 Investissements			327.500,00	198.332,15	107.641,70	305.973,85	21.526,15	93%
01 Achat véhicules		REGIE	130.000,00	78.915,41	26.300,00	105.215,41	24.784,59	81%
02 Achat motos		REGIE	12.500,00	10.559,97	0,00	10.559,97	1.940,03	84%
03 ICT et telecom		REGIE	50.000,00	36.649,87	7.715,26	44.365,13	5.634,87	89%
04 Mobilier		REGIE	20.000,00	6.308,98	9.333,64	15.642,62	4.357,38	78%
05 Equipement technique suivi		REGIE	20.000,00	6.843,96	763,75	7.607,71	12.392,29	38%
06 contruction bureau et aménagements		REGIE	95.000,00	59.053,96	63.529,05	122.583,01	-27.583,01	129%
03 Frais de fonctionnement			283.000,00	64.456,15	54.991,06	119.447,21	163.552,79	42%
01 Loyer bureau		REGIE	25.000,00	14.519,75	306,15	14.825,90	10.174,10	59%
02 Fonctionnement (consommables, télécom,...)		REGIE	148.500,00	28.005,08	22.853,08	50.858,16	97.641,84	34%
03 Fonctionnement véhicules		REGIE	97.500,00	21.799,14	25.295,26	47.094,40	50.405,60	48%
04 Missions à l'intérieur		REGIE	12.000,00	132,18	6.536,57	6.668,75	5.331,25	56%
04 Frais de suivi et evaluation			125.000,00	8.942,67	27.880,87	36.823,54	88.176,46	29%
01 Audit		REGIE	20.000,00	6.124,25	24.184,38	30.308,63	-10.308,63	152%
02 Monitoring		REGIE	35.000,00	0,00	1.056,13	1.056,13	33.943,87	3%
03 Backstopping		REGIE	20.000,00	2.818,42	2.640,36	5.458,78	14.541,22	27%
04 Evaluation (mi-parcours + finale)		REGIE	50.000,00	0,00	0,00	0,00	50.000,00	0%
05 TVA à Récupérer			0,00	100.551,21	76.008,23	176.559,44	-176.559,44	??%
01 TVA à récupérer		REGIE	0,00	21.513,38	-5.818,53	15.694,85	-15.694,85	??%
		REGIE	3.334.900,00	960.993,11	830.757,97	1.791.751,08	1.543.148,92	54%
		COGEST	12.665.100,00	909.287,14	3.109.996,97	4.019.284,11	8.645.815,89	32%
		TOTAL	16.000.000,00	1.870.280,25	3.940.754,94	5.811.035,19	10.188.964,81	36%



Budget vs Actuals (Year to Month) of BDI0804911

Project Title : **Développement économique et social de deux à trois localités par la mise en œuvre d'un projet de pavage à haute intensité de main d'œuvre**

Budget Version: **E05**

Year to month : 31/12/2011

Currency : **EUR**

YtM : **Report includes all closed transactions until the end date of the chosen closing**

	Status	Fin Mode	Amount	Start to 2010	Expenses 2011	Total	Balance	% Exec
02 TVA à récupérer		COGES	0,00	79.037,83	81.826,76	160.864,59	-160.864,59	??%
99 Conversion rate adjustment			0,00	-0,42	-191,26	-191,68	191,68	??%
98 Conversion rate adjustment		REGIE	0,00	-0,42	-191,26	-191,68	191,68	??%
99 Conversion rate adjustment		COGES	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	??%

REGIE	3.334.900,00	960.993,11	830.757,97	1.791.751,08	1.543.148,92	54%
COGEST	12.665.100,00	909.287,14	3.109.996,97	4.019.284,11	8.645.815,89	32%
TOTAL	16.000.000,00	1.870.280,25	3.940.754,94	5.811.035,19	10.188.964,81	36%



Budget vs Actuals (Year to Month) of BDI0804911

Project Title : **Développement économique et social de deux à trois localités par la mise en œuvre d'un projet de pavage à haute intensité de main d'œuvre**

Budget Version: **E05**

Year to month : 31/12/2011

Currency : **EUR**

YtM : **Report includes all closed transactions until the end date of the chosen closing**

	Status	Fin Mode	Amount	Start to 2010	Expenses 2011	Total	Balance	% Exec
A PAVAGE KIRUNDO			2.000.000,00	0,00	63.971,40	63.971,40	1.936.028,60	3%
01 Les routes ciblées à Kirundo sont pavées			2.000.000,00	0,00	63.971,40	63.971,40	1.936.028,60	3%
01 Etudes techniques & supervision		COGES	180.000,00	0,00	1.212,31	1.212,31	178.787,69	1%
02 Pavage à l'entreprise		COGES	1.820.000,00	0,00	62.759,09	62.759,09	1.757.240,91	3%
B PAVAGE NGOZI			0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	7%
01 Les routes ciblées à Ngozi sont pavées			0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	7%
01 Etudes techniques & supervision		COGES	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	7%
02 Pavage à l'entreprise		COGES	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	7%
C PAVAGE BWIZA-NYAKABIGA			1.700.000,00	429.855,97	1.241.251,20	1.671.107,17	28.892,83	98%
01 Phase 2 du pavage Bwiza et Nyakabiga est achevée			1.700.000,00	429.855,97	1.241.251,20	1.671.107,17	28.892,83	98%
01 Etudes techniques & supervision		COGES	100.000,00	16.940,02	149.767,30	166.707,32	-66.707,32	167%
02 Pavage à l'entreprise		COGES	1.600.000,00	412.915,95	1.091.483,90	1.504.399,85	95.600,15	94%
D PAVAGE SOCIAL KAMENGE/KINAMA			8.854.000,00	400.590,32	1.765.901,75	2.166.492,07	6.687.507,93	24%
01 Renforcement des capacités des SETEMU			1.701.000,00	225.068,37	588.410,96	813.479,33	887.520,67	48%
01 Analyse des capacités et besoins		COGES	1.000,00	0,00	208,51	208,51	791,49	21%
02 Achat d'équipement		COGES	1.000.000,00	180.938,68	510.481,55	691.420,23	308.579,77	69%
03 Frais de fonctionnement		COGES	450.000,00	41.012,15	66.142,75	107.154,90	342.845,10	24%
04 Appui à la planification, suivi et gestion		COGES	250.000,00	3.117,54	11.578,15	14.695,69	235.304,31	6%
02 Des compétences sont développées au sein de la			813.000,00	51.720,67	187.851,66	239.572,33	573.427,67	29%
01 Etude socio-économique de base à Kamenge/Kinama		COGES	70.000,00	7.316,46	27.584,81	34.901,27	35.098,73	50%
02 Formation des bénéficiaires		COGES	400.000,00	26.144,47	87.668,42	113.812,89	286.187,11	28%
03 Accompagnement social		COGES	243.000,00	14.813,53	60.351,90	75.165,43	167.834,57	31%
		REGIE	3.334.900,00	960.993,11	830.757,97	1.791.751,08	1.543.148,92	54%
		COGEST	12.665.100,00	909.287,14	3.109.996,97	4.019.284,11	8.645.815,89	32%
		TOTAL	16.000.000,00	1.870.280,25	3.940.754,94	5.811.035,19	10.188.964,81	36%



Budget vs Actuals (Year to Month) of BDI0804911

Project Title : **Développement économique et social de deux à trois localités par la mise en œuvre d'un projet de pavage à haute intensité de main d'œuvre**

Budget Version: **E05**

Year to month : 31/12/2011

Currency : **EUR**

YtM : **Report includes all closed transactions until the end date of the chosen closing**

	Status	Fin Mode	Amount	Start to 2010	Expenses 2011	Total	Balance	% Exec
04 Appui à la filière pavé		COGES	100.000,00	3.446,21	12.246,53	15.692,74	84.307,26	16%
03 Pavage des routes			5.500.000,00	123.800,78	989.627,29	1.113.428,07	4.386.571,93	20%
01 Etudes techniques		REGIE	100.000,00	196,98	42.954,14	43.151,12	56.848,88	43%
02 Achat de pavés		COGES	1.400.000,00	11.886,31	305.289,74	317.176,05	1.082.823,95	23%
03 Pavage		COGES	4.000.000,00	111.717,49	641.383,41	753.100,90	3.246.899,10	19%
04 Un système de déchets solides existe			340.000,00	0,50	11,84	12,34	339.987,66	0%
01 Etude technique		COGES	40.000,00	0,00	0,00	0,00	40.000,00	0%
02 Mise en place du système		COGES	300.000,00	0,50	11,84	12,34	299.987,66	0%
05 Des études d'aménagement urbain sont faites			500.000,00	0,00	0,00	0,00	500.000,00	0%
01 Plan directeur déchets solides		COGES	250.000,00	0,00	0,00	0,00	250.000,00	0%
02 Plan directeur déchets eau (assainissement)		COGES	250.000,00	0,00	0,00	0,00	250.000,00	0%
X RÉSERVE BUDGÉTAIRE			211.100,00	0,00	0,00	0,00	211.100,00	0%
01 Réserve budgétaire			211.100,00	0,00	0,00	0,00	211.100,00	0%
01 Réserve budgétaire		COGES	211.100,00	0,00	0,00	0,00	211.100,00	0%
Z MOYENS GÉNÉRAUX			3.234.900,00	1.039.833,96	869.630,59	1.909.464,55	1.325.435,45	59%
01 Frais ressources Humaines CTB			2.499.400,00	667.552,20	603.299,99	1.270.852,19	1.228.547,81	51%
01 Coordinateur de projet (international)		REGIE	712.500,00	256.910,08	145.767,06	402.677,14	309.822,86	57%
02 Gestionnaire de chantier (international)		REGIE	675.000,00	206.316,81	174.907,45	381.224,26	293.775,74	56%
03 Equipe technique projet		REGIE	485.000,00	111.631,84	141.087,14	252.718,98	232.281,02	52%
04 Equipe logistique et administrative		REGIE	290.100,00	60.683,40	77.886,50	138.569,90	151.530,10	48%
05 AT national socio-économiste		REGIE	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	??%
06 Expert socio-économiste (backstopping)		REGIE	87.000,00	20.305,14	14.330,67	34.635,81	52.364,19	40%
		REGIE	3.334.900,00	960.993,11	830.757,97	1.791.751,08	1.543.148,92	54%
		COGEST	12.665.100,00	909.287,14	3.109.996,97	4.019.284,11	8.645.815,89	32%
		TOTAL	16.000.000,00	1.870.280,25	3.940.754,94	5.811.035,19	10.188.964,81	36%



Budget vs Actuals (Year to Month) of BDI0804911

Project Title : **Développement économique et social de deux à trois localités par la mise en œuvre d'un projet de pavage à haute intensité de main d'œuvre**

Budget Version: **E05**

Year to month : 31/12/2011

Currency : **EUR**

YtM : **Report includes all closed transactions until the end date of the chosen closing**

	Status	Fin Mode	Amount	Start to 2010	Expenses 2011	Total	Balance	% Exec
07 Primes de motivation		REGIE	49.800,00	16.807,33	7.842,43	24.649,76	25.150,24	49%
08 Volontaires		REGIE	0,00	-8.793,87	-6.886,38	-15.680,25	15.680,25	??%
09 RAF International		REGIE	200.000,00	3.691,47	48.365,12	52.056,59	147.943,41	26%
02 Investissements			327.500,00	198.332,15	107.641,70	305.973,85	21.526,15	93%
01 Achat véhicules		REGIE	130.000,00	78.915,41	26.300,00	105.215,41	24.784,59	81%
02 Achat motos		REGIE	12.500,00	10.559,97	0,00	10.559,97	1.940,03	84%
03 ICT et telecom		REGIE	50.000,00	36.649,87	7.715,26	44.365,13	5.634,87	89%
04 Mobilier		REGIE	20.000,00	6.308,98	9.333,64	15.642,62	4.357,38	78%
05 Equipement technique suivi		REGIE	20.000,00	6.843,96	763,75	7.607,71	12.392,29	38%
06 contruction bureau et aménagements		REGIE	95.000,00	59.053,96	63.529,05	122.583,01	-27.583,01	129%
03 Frais de fonctionnement			283.000,00	64.456,15	54.991,06	119.447,21	163.552,79	42%
01 Loyer bureau		REGIE	25.000,00	14.519,75	306,15	14.825,90	10.174,10	59%
02 Fonctionnement (consommables, télécom,...)		REGIE	148.500,00	28.005,08	22.853,08	50.858,16	97.641,84	34%
03 Fonctionnement véhicules		REGIE	97.500,00	21.799,14	25.295,26	47.094,40	50.405,60	48%
04 Missions à l'intérieur		REGIE	12.000,00	132,18	6.536,57	6.668,75	5.331,25	56%
04 Frais de suivi et evaluation			125.000,00	8.942,67	27.880,87	36.823,54	88.176,46	29%
01 Audit		REGIE	20.000,00	6.124,25	24.184,38	30.308,63	-10.308,63	152%
02 Monitoring		REGIE	35.000,00	0,00	1.056,13	1.056,13	33.943,87	3%
03 Backstopping		REGIE	20.000,00	2.818,42	2.640,36	5.458,78	14.541,22	27%
04 Evaluation (mi-parcours + finale)		REGIE	50.000,00	0,00	0,00	0,00	50.000,00	0%
05 TVA à Récupérer			0,00	100.551,21	76.008,23	176.559,44	-176.559,44	??%
01 TVA à récupérer		REGIE	0,00	21.513,38	-5.818,53	15.694,85	-15.694,85	??%
		REGIE	3.334.900,00	960.993,11	830.757,97	1.791.751,08	1.543.148,92	54%
		COGEST	12.665.100,00	909.287,14	3.109.996,97	4.019.284,11	8.645.815,89	32%
		TOTAL	16.000.000,00	1.870.280,25	3.940.754,94	5.811.035,19	10.188.964,81	36%



Budget vs Actuals (Year to Month) of BDI0804911

Project Title : **Développement économique et social de deux à trois localités par la mise en œuvre d'un projet de pavage à haute intensité de main d'œuvre**

Budget Version: **E05**

Year to month : 31/12/2011

Currency : **EUR**

YtM : **Report includes all closed transactions until the end date of the chosen closing**

	Status	Fin Mode	Amount	Start to 2010	Expenses 2011	Total	Balance	% Exec
02 TVA à récupérer		COGES	0,00	79.037,83	81.826,76	160.864,59	-160.864,59	??%
99 Conversion rate adjustment			0,00	-0,42	-191,26	-191,68	191,68	??%
98 Conversion rate adjustment		REGIE	0,00	-0,42	-191,26	-191,68	191,68	??%
99 Conversion rate adjustment		COGES	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	??%

REGIE	3.334.900,00	960.993,11	830.757,97	1.791.751,08	1.543.148,92	54%
COGEST	12.665.100,00	909.287,14	3.109.996,97	4.019.284,11	8.645.815,89	32%
TOTAL	16.000.000,00	1.870.280,25	3.940.754,94	5.811.035,19	10.188.964,81	36%



PLAN PREVISIONNEL ANNUEL DE PASSATION DES MARCHES PUBLICS 2012

Projet :	BDI0804911 : développement économique et social de localités par la mise en œuvre d'un programme de pavage à Haute Intensité de Main d'œuvre
Date :	10/01/2012

N°	Objet du marché	Mode de passation	Budget	Date de confection du DAO	Date d'approbation du DAO	Date de publication du DAO	Date d'ouverture des offres	Analyse des offres	Attribution du marché	Notification du marché	Réception du marché
1	Travaux de passage sous RN9	AOO	112.000.000	09/12	10/12	11/12	12/12	2013	2013	2013	2013
2	Travaux de pavage Kirundo	AOO	2.700.000.000	06/12	06/12	07/12	08/12	08/12	11/12	12/12	2013
3	Fourniture outils/équipements pour travailleurs HIMO	AOO	100.000.000	03/12	04/12	05/12	05/12	05/12	06/12	06/12	08/12
4	Fourniture de 800 T ciment	AOO	360.000.000	2011	2011	12/11	01/12	02/12	04/12	04/12	07/12
5	Fourniture de 700 T ciment	AOO	315.000.000	06/12	07/12	07/12	09/12	09/12	10/12	11/12	2013
6	Fourniture de fer à béton	AOO	150.000.000	02/12	03/12	03/12	04/12	04/12	05/12	06/12	08/12
7	Marché à commande fournitures pour formation professionnelle	AOO	100.000.000	03/12	04/12	05/12	05/12	05/12	06/12	06/12	12/12
8	Marché de services pour la réalisation d'un plan directeur eaux usées	AOO	250.000.000	03/12	04/12	04/12	05/12	05/12	06/12	07/12	12/12
9	Marché de services pour la réalisation d'un plan directeur déchets solides	AOO	145.000.000	06/12	07/12	08/12	09/12	10/12	11/12	11/12	2013
10	Contractualisation d'ONG pour formation professionnelle des apprenants	AOO	145.000.000	02/12	03/12	03/12	04/12	04/12	04/12	05/12	2013

PLAN PREVISIONNEL ANNUEL DE PASSATION DES MARCHES PUBLICS 2012

Projet :	BDI100691T projet de travaux de pavage à l'entreprise dans les communes de Bwiza et Nyakabiga
Date :	10/01/2012

N°	Objet du marché	Mode de passation	Budget	Date de confection du DAO	Date d'approbation du DAO	Date de publication du DAO	Date d'ouverture des offres	Analyse des offres	Attribution du marché	Notification du marché	Réception du marché
1	Travaux de pavage Bwiza Nyakabiga	AOO	2.000.000.000	06/12	07/12	07/12	08/12	08/12	11/12	12/12	2013

