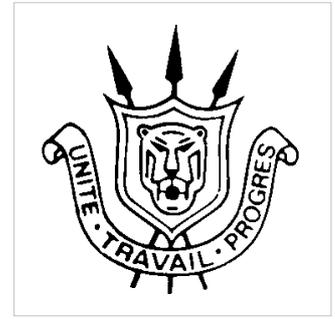




**CTB**



# RAPPORT DES RESULTATS 2013

## 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



Apprentissages sur chantiers écoles à Kamenge © programme pavage/ CTB

<b>ACRONYMES.....</b>	<b>4</b>
<b>1 APERÇU DE L'INTERVENTION.....</b>	<b>5</b>
1.1 FICHE PROJET.....	5
1.2 EXECUTION BUDGETAIRE.....	6
1.3 AUTOEVALUATION DE LA PERFORMANCE.....	6
1.3.1 <i>Pertinence</i> .....	6
1.3.2 <i>Efficacité</i> .....	7
1.3.3 <i>Efficiéce</i> .....	7
1.3.4 <i>Durabilité potentielle</i> .....	8
1.4 CONCLUSIONS.....	9
<b>2 MONITORING DES RESULTATS.....</b>	<b>10</b>
2.1 EVOLUTION DU CONTEXTE.....	10
2.1.1 <i>Contexte général</i> .....	10
2.1.2 <i>Contexte institutionnel</i> .....	12
2.1.3 <i>Contexte de gestion : modalités d'exécution</i> .....	12
2.1.4 <i>Contexte HARMO</i> .....	13
2.2 PERFORMANCE DE L'OUTCOME.....	14
2.2.1 <i>Progrès des indicateurs</i> .....	14
2.2.2 <i>Analyse des progrès réalisés</i> .....	14
2.2.3 <i>Impact potentiel</i> .....	15
2.3 OUTPUT 1 : VOLET A KIRUNDO : LES ROUTES CIBLEES A KIRUNDO SONT PAVEES.....	16
2.3.1 <i>Progrès des indicateurs</i> .....	16
2.3.2 <i>Etat d'avancement des principales activités</i> .....	17
2.3.3 <i>Analyse des progrès réalisés</i> .....	17
2.4 OUTPUT 2 : VOLET C BWIZA NYAKABIGA: UNE DEUXIÈME PHASE DU PAVAGE À BWIZA – NYAKABIGA EST ACHEVÉE.....	19
2.4.1 <i>Progrès des indicateurs</i> .....	19
2.4.2 <i>Etat d'avancement des principales activités</i> .....	19
2.4.3 <i>Analyse des progrès réalisés</i> .....	19
2.5 OUTPUT 3 : PAVAGE HIMO A KAMENGE, KINAMA ET CIBITOKÉ. RESULTAT 1 : RENFORCEMENT DES CAPACITES DES SETEMU.....	20
2.5.1 <i>Progrès des indicateurs</i> .....	20
2.5.2 <i>Etat d'avancement des principales activités</i> .....	21
2.5.1 <i>Analyse des progrès réalisés</i> .....	21
2.6 OUTPUT 4 VOLET D : PAVAGE HIMO A KAMENGE, KINAMA ET CIBITOKÉ.: DES COMPETENCES SONT DEVELOPPEES AU SEIN DE LA POPULATION CIBLE.....	22
2.6.1 <i>Progrès des indicateurs</i> .....	22
2.6.2 <i>Etat d'avancement des principales activités</i> .....	24
2.6.3 <i>Analyse des progrès réalisés</i> .....	24
2.7 OUTPUT 5 : VOLET D : PAVAGE HIMO A KAMENGE, KINAMA ET CIBITOKÉ. RESULTAT 3 : UN NOMBRE DE ROUTES A KAMENGE/KINAMA/CIBITOKÉ SONT PAVEES.....	26

2.7.1	<i>Progrès des indicateurs</i> .....	26
2.7.2	<i>Etat d'avancement des principales activités</i> .....	27
2.7.3	<i>Analyse des progrès réalisés</i> .....	27
2.8	<b>OUTPUT 6 :VOLET D : PAVAGE HIMO A KAMENGE, KINAMA ET CIBITOKÉ. RESULTAT 4 : LA COLLECTE DES DECHETS SOLIDES EST AMELIOREE</b>	28
2.8.1	<i>Progrès des indicateurs</i> .....	28
2.8.2	<i>Etat d'avancement des principales activités</i> .....	29
2.8.3	<i>Analyse des progrès réalisés</i> .....	29
2.9	<b>OUTPUT 7 VOLET D : PAVAGE HIMO A KAMENGE, KINAMA ET CIBITOKÉ. RESULTAT 5 : DES ETUDES D'AMENAGEMENT URBAIN SONT FAITES.....</b>	30
2.9.1	<i>Analyse des progrès réalisés</i> .....	30
2.9.2	<i>Etat d'avancement des principales activités</i> .....	30
2.9.3	<i>Analyse des progrès réalisés</i> .....	30
	<i>Attention peut être mis sous forme de texte</i> .....	30
2.10	<b>THEMES TRANSVERSAUX.....</b>	32
2.10.1	<i>Genre</i> .....	32
2.10.2	<i>Environnement</i> .....	32
2.10.3	<i>VIH SIDA</i> .....	33
2.10.4	<i>Economie sociale</i> .....	33
2.10.5	<i>Droit de l'enfant</i> .....	34
2.10.6	<i>Travail décent et durable;</i> .....	34
2.10.7	<i>Consolidation de la société</i> .....	34
2.11	<b>GESTION DES RISQUES</b> .....	35
<b>3</b>	<b>PILOTAGE ET APPRENTISSAGE.....</b>	<b>36</b>
3.1	<b>REORIENTATIONS STRATEGIQUES</b> .....	36
3.2	<b>RECOMMANDATIONS</b> .....	36
3.3	<b>ENSEIGNEMENTS TIRES</b> .....	36
<b>4</b>	<b>ANNEXES</b> .....	<b>37</b>
4.1	<b>CRITERES DE QUALITE</b> .....	37
4.2	<b>DECISIONS PRISES PAR LE COMITE DE PILOTAGE ET SUIVI</b> .....	40
4.3	<b>CADRE LOGIQUE MIS A JOUR</b> .....	41
4.4	<b>APERÇU DES MOERESULTS</b> .....	49
4.5	<b>RAPPORT D'EXECUTION BUDGETAIRE</b> .....	50
4.6	<b>RESSOURCES EN TERME DE COMMUNICATION</b> .....	54

## Acronymes

ABUTIP	Agence burundaise pour la réalisation des travaux d'intérêt public
AGR	Activité génératrice de revenus
AMI	Appel à manifestation d'intérêt
ATP	Association de tailleurs de pavés
ETP	Equivalent temps plein
HIMO	Haute intensité de main d'œuvre
hj	Hommes jours
hm	Hommes mois
IGG	Ishirahamwe ryo Gushigikirana no Kuguranana (groupement d'auto - entraide et d'auto financement)
km	kilomètres
M&E	Monitoring and Evaluation
ME	Micro entreprise
MINEEATU	Ministère de l'Eau, l'Environnement, l'Aménagement du territoire et de l'Urbanisme
MININTER	Ministère de l'Intérieur
ml	Mètres linéaires
NA	Non applicable
ND	Non déterminé
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
STEP	Station d'épuration (eaux usées)

# 1 Aperçu de l'intervention

## 1.1 Fiche projet

<b>NOM PROJET</b>	<b>DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE ET SOCIAL DE LOCALITÉS PAR LA MISE EN ŒUVRE D'UN PROGRAMME DE PAVAGE À HAUTE INTENSITÉ DE MAIN D'ŒUVRE (HIMO)</b>
<b>CODE PROJET</b>	BDI 0804911 - BDI 0905211
<b>ZONE D'INTERVENTION</b>	BUJUMBURA (BWIZA, NYAKABIKA, KAMENGE, KINAMA, CIBITOKÉ) VILLE PROVINCIALE DE KIRUNDO
<b>BUDGET</b>	16.000.000 €
<b>PERSONNES CLÉS</b>	SETEMU – SERVICES TECHNIQUES MUNICIPAUX ADMINISTRATIONS COMMUNALES GOUVERNEURS DES PROVINCES DIRECTION ENSEIGNEMENT DES MÉTIERS
<b>INSTITUTIONS PARTENAIRES</b>	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
<b>DATE CONVENTION DE MISE EN ŒUVRE</b>	BDI 0804911 : 6/02/2009 – 10.000.000 EUROS BDI 0905211 : 5/02/2010 – 6.000.000 EUROS
<b>DURÉE (MOIS)</b>	48 MOIS BDI 0905211 60 MOIS BDI 0804911 (12 MOIS DE PROLONGEMENT DE LA CS PAR ÉCHANGE DE LETTRES)
<b>GROUPES CIBLES</b>	HABITANTS DES COMMUNES CIBLES DE BUJUMBURA TAILLEURS DE PAVÉS (BUJUMBURA ET KIRUNDO) COMMUNES VILLE DE KIRUNDO
<b>IMPACT- OBJECTIF GLOBAL</b>	FAVORISER LE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE PAR LA MISE A NIVEAU DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT INTRA-URBAINES.
<b>OUTCOME - OBJECTIF SPÉCIFIQUE</b>	REHABILITER DURABLEMENT LE RESEAU INTRA URBAIN DE CENTRES URBAINS PAR LE BIAIS DE CHANTIERS A HAUTE INTENSITE DE MAIN D'ŒUVRE SOUS OBJECTIFS : 1. <i>Construction et protection des routes pavées.</i> 2. <i>Mise au travail et développement des capacités de la population en vue d'une insertion socio économique</i>
<b>OUTPUTS - RESULTATS</b>	
<b>VOLET A : KIRUNDO</b>	LES ROUTES CIBLÉES À KIRUNDO SONT PAVÉES
<b>VOLET C : BWIZA NYAKABIGA</b>	LES ROUTES CIBLÉES À BWIZA NYAKABIGA SONT PAVÉES
<b>VOLET D : PAVAGE HIMO À</b>	RÉSULTAT 1 : RENFORCEMENT DES CAPACITÉS DES SETEMU

<b>KAMENGE, KINAMA ET CIBITOKÉ</b>	
	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
<b>ANNÉE COUVERTE PAR LE RAPPORT</b>	2013

## 1.2 Exécution budgétaire

Au 31/12/2013

	Budget	Dépenses		Solde	Taux de déboursement à la fin de l'année n
		Années précédentes	Année couverte par le rapport (n)		
<b>Total</b>	<b>16.000.000</b>	<b>9 895 579,38</b>	<b>4 134 567,52</b>	<b>1.969.853,10</b>	<b>88%</b>
<b>Output 1</b>	2 027 000	225 254,63	590 920,37	1.210.825,00	40%
<b>Output 2</b>	1 673 000	1 672 809,38	-	190,62	100%
<b>Output 3</b>	1 491 000	1 136 479,15	167 764,03	186.756,82	87%
<b>Output 4</b>	845 000	473 241,78	258 046,94	113.711,28	87%
<b>Output 5</b>	6 010 000	3 726 417,45	2 088 358,81	195.223,74	97%
<b>Output 6</b>	132 000	24 695,35	94 686,09	12.618,56	90%
<b>Output 7</b>	339 000	34 286,29	305 624,86	911,15	100%

## 1.3 Autoévaluation de la performance

### 1.3.1 Pertinence

	<b>Performance</b>
<b>Pertinence</b>	<b>B</b>

Les interventions du Programme Pavage ciblent bien les enjeux clés des politiques nationales via son cadre stratégique de lutte contre la pauvreté 1 et 2, où il est préconisé des travaux d'infrastructures à haute intensité de main d'œuvre. Tout en tenant compte des avantages comparatifs de la coopération belge en appuyant le développement économique et social à travers les activités de génératrices de revenus, les chantiers écoles ou les formations humaines (HIV/AIDS, alphabétisation, gouvernance) la logique d'intervention est grandement appropriée.

Le projet applique les fondements de la coopération au développement (pour rappel : La Coopération belge au développement est axée sur le développement humain durable. Elle ambitionne d'atteindre cet objectif en luttant contre la pauvreté et en appuyant la consolidation de la démocratie et de l'État de droit) et est en complète adéquation de la loi de la coopération (19 mars 2013), voir infra 2.1 : Evolution Contexte

Les fondements du programme pavage sont complètement en adéquation avec la loi et ces articles en particulier ; le programme permet un développement économique et social des zones d'interventions, un accès à tous aux chantiers écoles, à la promotion du micro-entreprenariat et enfin un travail-formation décent.

### 1.3.2 Efficacité

	<b>Performance</b>
<b>Efficacité</b>	<b>A</b>

L'Efficacité devrait être à 100% car hormis l'attribution retardée (8 mois) du pavage à l'entreprise à KIRUNDO, tous les objectifs à atteindre ont été respectés et ce malgré une équipe internationale en diminution pour atteindre une seule personne en novembre 2013. L'attribution retardée a eu comme conséquence une prolongation de la convention spécifique de 12 mois.

De fait le seul point dont l'efficacité est à mettre en balance est l'avancement du pavage à l'entreprise à Kirundo du au problème de l'attribution (dans le chef de l'autorité burundaise DNCMP par excès de formalisme

Outre les problèmes de délais d'attribution, tous les outputs sont atteints en qualité dans les délais avec une possibilité de mieux faire si les délais des accords d'attribution venant de l'autorité burundaise sont respectés (normalement délais maximum de 15 jours)

### 1.3.3 Efficience

	<b>Performance</b>
<b>Efficience</b>	<b>B</b>

Faisant abstraction des problèmes de délais d'attribution et de livraisons de commandes publiques, les indicateurs de l'outcome ont été atteints en qualité dans les délais que cela soit dans le niveau social (ex : personnes formées) que dans l'économique (ex : activités créées par les bénéficiaires) et enfin par l'infrastructure (route pavées et caniveaux construits),

Cette amélioration des indicateurs de l'outcome est atteinte avec une possibilité de mieux faire si les accords d'attribution venant de l'autorité burundaise sont respectés (normalement délais maximum de 15 jours, délais qui n'est jamais respecté)

La qualité des infrastructures est haute voire très haute que cela soit pour le pavage à l'entreprise ou le pavage en régie de travaux (volet D) tout en ayant un avantage financier comparatif pour la route faite en régie de travaux (plus de 25% moins chère) avec 40% d'emplois créés en plus.

L'efficience est haute dans le volet D car les inputs mis en œuvre donne plus de résultats qu'escomptés et ce en qualité des infrastructures en réinsertion des apprenants et en développement économique des localités au Nord de Bujumbura

### 1.3.4 Durabilité potentielle

	<b>Performance</b>
<b>Durabilité potentielle</b>	B

La durabilité des routes pavées du point de vue technique est acquise car a une durée de vie de 30 ans au lieu des 15 ans pour une route macadamisée. De plus la majorité des intrants sont produits localement (ciment, sable, pavés, fers à béton)

De plus, du point de vue financier, l'entretien des voiries pavées est très peu onéreux et ne demande pas de technicité. L'entretien peut se faire durant les travaux communautaires (travaux obligatoires le samedi matin) sans aucune restriction.

La durabilité (technique) est améliorée par la gestion des déchets en cours dans les communes, déchets qui sont à l'origine de beaucoup de dégâts lors des épisodes pluvieux.

Enfin pour les travaux plus conséquents, le projet a formé, mis en place et équipé, au sein des SETEMU une brigade pavage, équipe de réparation de routes pavées.

La durabilité des routes pavées est acquise, leur entretien et leur réparation (préventive) doit être fait sous la responsabilité de l'autorité communale (sous couvert de la Maire à Bujumbura) qui est le responsable le plus approprié.

Néanmoins, du point de vue institutionnel (et donc décentralisation), les autorités communales sauf à Kirundo n'ont à ce jour ni les moyens ni le personnel disponible pour faire ce genre d'action car elles ne sont pas encore décentralisées.

Afin de palier à ce vide financier et de responsabilité, une « pré décentralisation » a été accordée pour ces trois communes dans les domaines de l'entretien des rues et la gestion des déchets. Les communes ont donc le pouvoir sur base de leurs ressources propres (principalement cotisations à la collecte de déchets) la possibilité de faire des travaux de réparation.

La durabilité du système de gestion de déchets au niveau des communes nord est théoriquement acquise car les financements issus des cotisations au niveau des ménages garantissent la collecte des déchets et les dépenses d'entretien des rues pavées ;

La durabilité est donc potentiellement acquise mais reste un des points les plus importants à accompagner et à améliorer.

Au niveau institutionnel, la durabilité est acquise car toutes les institutions partenaires sont conscientes du bien fondé et de l'impact social et économique du projet et donc appuie le projet dans ses démarches ;

## 1.4 Conclusions

<p><b>Tenant compte de la Pertinence et des résultats des différentes évaluations menées sur le Programme Pavage, ainsi que de son appréciation positive des acteurs impliqués (au niveau central et communal), la Pertinence d'un volet « développement économique et social porteur » devra être analysée dans la note d'appréciation 2014 de la CTB Burundi en regard du contexte et des enjeux prioritaires pour la construction du futur PIC.</b></p>
<p>La méthodologie HIMO à réinsertion sociale permet une diminution de la pauvreté des populations cibles (plus de 2 milliards de BIF introduits dans l'économie locale via les bourses) et un développement économique et social des zones d'action (plus de 350 activités créées par les bénéficiaires) cette méthode d'action ne peut être menée que par une agence d'exécution.</p>
<p>La notion de chantiers-écoles, chantiers d'apprentissage in situ des bénéficiaires, agréée par Le Ministère en charge de l'Enseignement des Métiers. La formation professionnelle permet un renforcement de capacités et une application in situ des acquis en formation professionnelle.</p>
<p>Les chantiers écoles assurant une formation professionnelle adéquate permettent une réinsertion socio professionnelle des habitants des communes cibles, assurant la sortie de la précarité et améliorant la sécurité, la cohabitation sociale et le développement de nouvelles activités d'économie domestique au sein des ménages. La dynamique post-chantier des ex-apprenants conduit à la constitution des groupements pré-coopératifs de services et la création de micro entreprises</p>
<p>Les associations en charge de l'approvisionnement des pavés sont devenues professionnelles respectant un cahier des charges technique, social et environnemental précis et assurant un revenu fixe aux nombreux tailleurs et transporteurs de pavés.</p>
<p>2,661 apprenants étaient ou sont sur les chantiers écoles ; équivalent 7,59 % des ménages directement appuyés, Le programme a déjà octroyés 487556 h de formations et 2,088 milliards de BIF (presque 1 millions d'euros) ont été versés sur les comptes bancaires des apprenants des chantiers écoles contribuant à l'économie quotidienne des ménages et au développement d'activités génératrices de revenus dans les communes Nord de Bujumbura.</p>
<p>Dans une zone différente, au 31 décembre 2013, le pavage (à l'entreprise) à Kirundo a mis en activités quelques 83.000 hommes jours de travail.</p>
<p>L'efficacité de ce projet est élevée ; de fait, le pavage exécuté directement par le projet par rapport au pavage via des entreprises emploie 40% en plus de main d'œuvre pour un coût moindre (plus de 25%).</p>

<p>Léonard Ntandikiye Ministère de l'Intérieur</p>	<p>Marcel Bibonimana Ministère de l'Eau, l'Environnement, l'Aménagement du Territoire et de l'Urbanisme</p>	<p>Olivier Chanoine Délégué à la cogestion CTB</p>
		

## 2 Monitoring des résultats

### 2.1 Evolution du contexte

#### 2.1.1 Contexte général

Ce programme de pavage à haute intensité de main d'œuvre a été développé afin d'assurer la réduction du chômage, la création d'emplois, la formation et le développement d'activités génératrices de revenus via une mise à niveau des infrastructures de transport en milieu urbain.

Malgré sa visibilité 'infrastructures', ce programme peut être considéré comme un programme de développement économique et social 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 (formation en éducation civique et concertation avec les communes), 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.

Ce contexte applique les fondements de la coopération au développement (*La Coopération belge au développement est axée sur le développement humain durable. Elle ambitionne d'atteindre cet objectif en luttant contre la pauvreté et en appuyant la consolidation de la démocratie et de l'État de droit*). Ces dernières années, le Burundi a réaffirmé dans le Cadre Stratégique de Lutte contre la Pauvreté deuxième génération sa volonté d'éradiquer le non emploi en maximisant les travaux à haute intensité de main d'œuvre

Enfin, le contexte de décentralisation en cours au Burundi permet une meilleure concertation et appropriation des communes cibles du projet, ce qui est très porteur dans le contexte de proximité appliqué par le projet.

Du point de vue belge, le contexte a changé de manière sensible de part la loi de la coopération du 19 mars 2013. De fait les articles rejoignent les objectifs du projet.

Les articles principaux sont :

**Art. 3.** *La Coopération belge au Développement a comme objectif général le développement humain durable et entreprend, pour atteindre cet objectif, des actions qui contribuent à une **croissance économique durable et inclusive** pour une amélioration des conditions de vie de la population dans les pays en développement et à leur **développement socioéconomique** et socioculturel, afin d'éradiquer la pauvreté, l'exclusion et les inégalités. (...)*

⇒ Le projet promeut le développement économique et social de localités, améliorant de facto les conditions de vies des personnes par l'emploi créé (1million d'euros de bourses d'apprentissage/d'installations octroyées) et l'activité créée via les AGR et micro entreprises. Aucune discrimination ou sélection n'est faite pour accéder aux possibilités du projet.

**Art. 5.** *En vue d'atteindre ses objectifs généraux, la Coopération belge au Développement promeut également **la croissance économique inclusive, équitable et***

**durable, donnant priorité à l'entrepreneuriat local, à l'économie sociale et à l'Agenda pour le travail décent de l'OIT**

- ⇒ Le développement économique est inclusif car les chantiers écoles sont accessibles aux premiers bénéficiaires (habitants des communes) et est maximiser par la haute intensité de main d'œuvre qui permet d'atteindre plus de bénéficiaires.
- ⇒ L'entrepreneuriat et la micro entreprise locaux est promue par des appels d'offres ouverts à nos ex apprenants (via la constitution de groupements pré coopératifs)

**Art. 6.** Dans les pays en développement, la Coopération belge au Développement vise à :

1° Financer des programmes socioéconomiques destinés à améliorer le climat d'investissement **pour renforcer les capacités productives locales** des pays en développement;

2° Appuyer le développement du secteur privé local, notamment par l'octroi de crédits, le renforcement des capacités des petites et moyennes entreprises et des micro-entrepreneurs, et par la prise de participations dans des entreprises locales;

(...)

- ⇒ Même si les aspects de renforcement du climat d'investissement est hors de notre sphère de contrôle ou d'influence, les aspects de mise en place de micro entreprises liées au pavage ou non et d'activité génératrices de revenus - transformatrices d'intrants (principalement agricoles) permet au niveau le plus bas de l'échelle de renforcer les capacités locales.
- ⇒ Les aspects sociaux du projet appuient les plus petites entreprises (souvent unipersonnelles) qui contribuent ou sous traitent aux petites et moyennes entreprises

**Art. 11.§ 1er.** Conformément aux articles 4 et 5, la Coopération belge au Développement intègre comme thématiques prioritaires :

1° les droits humains, en ce compris les droits des enfants;

2° le travail décent et durable;

3° la consolidation de la société.

- ⇒ Le travail décent est au centre de notre chantier école car sans être un emploi au sens propre du terme, les chantiers écoles promeut un travail de qualité, de durée convenable, avec possibilité de recours des décisions, ... et enfin une prime journalière d'apprentissage correspondante au niveau de vie de Bujumbura.
- ⇒ L'appui aux communes effectué dans le cadre de la gestion des déchets et de l'entretien des routes est au cœur de la consolidation de la société et de la responsabilisation de l'autorité locale. De plus, les formation en éducation civique permet une consolidation de la société de manière au départ personnelle.

**Art. 11.§ 2.** La Coopération belge au Développement intègre de façon transversale dans toutes ses interventions :

1° la dimension du genre, qui vise l'empowerment de s femmes et l'égalité des hommes et des femmes dans la société;

2° la protection de l'environnement et des ressources naturelles, y compris la lutte contre les changements climatiques, la sécheresse et la déforestation mondiale.

- ⇒ Les femmes sont plus nombreuses dans nos chantiers écoles et accèdent à des postes de responsabilités techniques alors que le milieu de la construction ne permet à peu d'entre elles d'accéder à ces responsabilités.

- ⇒ De plus les formations humaines et professionnelles permettent une meilleure position des femmes dans la gestion et l'économie du ménage, ainsi que dans la communauté.
- ⇒ Les caniveaux à large diamètre et la plantation en grand nombre d'arbres et d'herbes fixatrices de sols permettent une meilleure incorporation environnementale du projet dans la zone urbaine.

### 2.1.2 Contexte institutionnel

La collaboration avec les ministères partenaires cogérants le programme pavage est effective et ils offrent un ancrage institutionnel solide dans les principaux domaines tels que la gestion avec les communes et l'écoulement des eaux. Un rattachement au ministère des Travaux Publics n'aurait pas été positif de part le peu d'intérêt de ce ministère pour les routes secondaires.

Un ancrage au ministère ayant l'enseignement des métiers aurait été judicieux, néanmoins une collaboration effective dans le cadre de l'incorporation sur nos chantiers écoles de plus de 35 lauréats issus des écoles techniques permet de créer des synergies positives.

En plus, les aspects réduction de la pauvreté et chantiers en HIMO sont inscrits dans la politique du gouvernement (CSLP 1 & 2 entre autres) ; donc tous ministères confondus.

Le travail avec la mairie de Bujumbura et les services Techniques Municipaux (sous tutelle tous deux du ministère de l'intérieur) permet une avancée dans la décentralisation dans les communes Nord de Bujumbura. Un travail d'appui aux communes dans leur responsabilisation au niveau déchets et entretien des routes est en cours.

A contrario, le transfert de la responsabilité de la décentralisation au niveau national depuis le ministère de l'Intérieur vers ministère du Développement Communal en 2012 diminue de facto notre implication dans la décentralisation des communes cibles (principalement output 6/La collecte déchets est améliorée)

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

Le projet fait partie du comité de suivi de la Politique Nationale de l'Assainissement dirigée par le MEEATU.et le projet a mené la schéma directeur eaux usées de Bujumbura (avec comme comité de pilotage principalement Mairie – SETEMU – ministères)

### 2.1.3 Contexte de gestion : 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, permettant une meilleure appropriation par les structures nationales.

L'attribution retardée du Marché Public pour les travaux de pavage à l'entreprise à Kirundo (valeur environ 1,5 millions Euros, 7 lots) a eu comme conséquence une prolongation de la convention spécifique de 12 mois, soit jusqu' au 17 décembre 2014.

### 2.1.4 Contexte HARMO

Il est certainement à noter une très forte appropriation du programme par le gouvernement du Burundi et ce malgré que le projet en cours ne soit pas dans un programme sectoriel appuyant un secteur/ministère dans son ensemble.

Le gouvernement du Burundi à ce sujet met en avant les avancées du projet dans les domaines de reconstruction des communes, d'accès aux formations professionnelles menant à un emploi durable pour les bénéficiaires, de sortie de la pauvreté pour un nombre élevé de personnes non formées et souvent analphabètes et enfin d'amélioration de la sécurité (réinsertion des ex belligérants entre autres).

Une collaboration organisationnelle et technique avec le PTPCE – PTPGU et l'ABUTIP (respectivement projet et agence d'exécution du ministère des Travaux Publics) permet une synergie et une collaboration effective dans des domaines d'actions similaires.

Le programme pavage a comme partenaire technique permanent, la Régie des SETEMU (dépendant de la Mairie de Bujumbura) et travaille de manière rapprochée avec la Mairie de Bujumbura (entretien des rues et stratégie dans la gestion des déchets entre autre).

Alignement et collaboration avec la direction ayant l'enseignement des métiers à sa charge dans le concept de formations des chantiers écoles qui suit le concept de formations par modules. De plus récemment, une prise en charge au sein des chantiers écoles d'ex-lauréats des centres de formation technique de l'Etat permet une synergie positive avec ce même ministère. Ces activités ont été appuyées par le projet AFTP cogéré par le ministère de l'éducation et la CTB. Cette Harmonisation a été faite avec le secteur 'éducation'

## 2.2 Performance de l'outcome

### 2.2.1 Progrès des indicateurs

<p><b>Outcome :</b> Réhabiliter durablement le réseau routier intra-urbain de localités par le biais de chantiers de pavage à haute intensité de main d'œuvre.</p> <p>Cet outcome peut être décliné en deux sous objectifs principaux :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>⇒ Construction et protection des routes pavées.</li> <li>⇒ Mise au travail et développement des capacités de la population en vue d'une insertion socio économique</li> </ul>						
Indicateurs	Valeur de la Baseline	Progrès année N-1	Progrès année N	Cible année N	Cible finale	Commentaires
Distance et surface pavées	0	16,899 km 90668 m <sup>2</sup>	25,299 km 135.000 m <sup>2</sup>	32 km 180.000 m <sup>2</sup>	40 km	Pavage à Kirundo (6 km) non finalisé
Nombre d'Hommes/jours de travail créés	0	766985 hommes jours	1.214.244 hommes jours	1.200.000 hommes jours	1.600.000 hommes jours	= à 5000 équivalents temps plein pendant 1 an
Nombres de personnes formées (apprenants et tailleurs)	0	872 apprenants 640 tailleurs	2047 apprenants 693 tailleurs	2200 apprenants 700 tailleurs	3000 apprenants	

### 2.2.2 Analyse des progrès réalisés

<p><i>Lien entre les outputs et l'outcome : (Comment) les outputs contribuent-ils (toujours) à l'atteinte de l'outcome ?</i></p>	<p>La parfaite adéquation entre les outputs et l'outcome permet un suivi précis de l'avancement de l'objectif spécifique du projet.</p> <p>Les outputs contribuent donc parfaitement à l'atteinte de l'outcome.</p>
<p><i>Progrès réalisés par rapport à l'atteinte de l'outcome (sur la base d'indicateurs) :</i></p>	<p>Les chantiers à haute intensité de main d'œuvre apportent de l'emploi direct aux personnes sans revenus, la formation professionnelle (liée ou non aux chantiers d'infrastructures) apporte des compétences en vue d'une meilleure insertion socio économique.</p> <p>En termes d'emploi c'est presque 500.000 hommes jours d'emplois et 1175 apprenants formés sur les chantiers écoles et dans les formations humaines, professionnelles et entrepreneuriales</p> <p>Les infrastructures d'assainissement et de réseau routier sont augmentées assurant une accessibilité (développement économique) et une amélioration de la santé. 8,4 km de routes ainsi que les caniveaux adjacents ont été construites.</p>
<p><i>Difficultés qui se sont présentées, facteurs d'influence (positive ou négative) :</i></p>	<p>Pas de difficultés majeures.</p> <p>Une des difficultés (en partie maîtrisée) est la gestion de l'eau dans certaines zones d'action, difficulté accentuée par l'urbanisation croissante de la ville de Bujumbura en amont des infrastructures créées.</p>
<p><i>Résultats inattendus :</i></p>	<p>La mise au travail des personnes suivant une contrainte journalière (absence ne donnant pas droit à la prime de formation) permet une meilleure réinsertion des</p>

	ex-apprenants (fierté du travail journalier et acquisition d'un rythme de travail) L'amélioration de l'habitat des propriétaires riverains des routes pavées est visible et améliore aussi l'assainissement en plus de l'environnement général.
--	--

### 2.2.3 Impact potentiel

Compte tenu que le projet est basé sur le développement économique et social des localités ciblées et impliquent des secteurs divers tels que l'infrastructure de base, la formation, la sécurité alimentaire via les AGR, et enfin santé dans l'amélioration générale de l'assainissement et l'hygiène communautaire, l'outcome contribue de manière positive à l'impact défini sans pouvoir en définir des mesures au niveau national/régional.

Au niveau des zones cibles, L'impact potentiel dont le projet contribue est de 'Favoriser le développement économique par la mise à niveau des infrastructures de transport intra-urbaines.'

Les principaux indicateurs à ce jour peuvent être déclinés comme suit :

- Pourcentage des routes concernées dans les zones d'actions
  - o Pour les communes Nord de Bujumbura = 21 %.
  - o Pour Bwiza et Nyakabiga (1 et 2) = 35 %
  - o Pour Kirundo, 0 % (travaux en cours, finalisés en Q2 2014)
- Pourcentage de ménages bénéficiaires par rapport à la population des zones cibles ; Pour les communes Nord de Bujumbura = 10 %.
- Injection masse monétaire (au niveau de la zone rurale ; ATP et au niveau des communes ciblées. Estimation de plus de 1,6 milliards de BIF en 2013 arrivant au niveau des bénéficiaires les plus vulnérables (tailleurs, transporteurs de pavés, apprenants sur chantiers écoles) Cette masse monétaire importante sert à stabiliser les populations (rurales), à subvenir aux besoins du moment, à diversifier les revenus du ménage (dans une activité autre que l'agriculture, secteur sujet à la disponibilité de terres cultivables) et à investir des activités génératrices de revenus

L'impact au niveau du développement économique local ne sera mesurable que par une étude socio économique approfondie comparée avec l'enquête baseline existante analysant principalement le niveau de vie des populations au niveau des zones d'action (quartiers Nord de Bujumbura seulement).

Cette étude est en préparation et sera sous une même forme que l'étude socio économique - baseline au niveau des communes nord de Bujumbura afin d'avoir des indicateurs de comparaison.

Les premières conclusions sont prévues en Q2 2014.

## 2.3 Output 1 : VOLET A KIRUNDO : Les routes ciblées à Kirundo sont pavées

### 2.3.1 Progrès des indicateurs

Indicateurs	Valeur de la Baseline	Progrès année N-1	Progrès année N	Cible année N	Cible finale	Commentaires
<i>Distance et surface pavées</i>	0	0	0	8 km 48.000 m <sup>2</sup>	8 km 48.000 m <sup>2</sup>	Travaux en cours mais pas encore terminés. Cible finale a augmenté de 30% (cout moins élevé de la route).
<i>sécurité = nombre de ralentisseurs</i>	0	0	0	25 ralentisseurs	25 ralentisseurs	
<i>Temps des trajets</i>	environ 4 minutes par kilomètre	ND	ND	3 minutes par kilomètre	3 minutes par kilomètre	
<i>Longueur de caniveaux de drainage</i>	0	0	9507m	11187 mètres	11187 mètres	Travaux commencés le 4 septembre 2013
<i>Nombre de riverains ou parcelles sur route pavée</i>	0	0	0	350	350	Ménages directement limitrophes d'une rue pavée
<i>Nombre d'hommes jours (mise au travail) via les entreprises.</i>	0	0	25383	45000	45000	4 entreprises recrutées pour 7 lots, et travaux commencés le 02 septembre 2013 : proportion 61,8% hommes, <b>17,4% femmes</b> et 20,7% spécialisés
<i>Nombre d'hommes jours (mise au travail) via les ATP</i>	0	52.000	58.000	80.000	80.000	Livraisons finalisées en septembre 2013 sur un total de 1,5 million de pavés (la production a doublé par rapport à la situation de 2012) : environ 1 million de pavés produits de janvier à septembre 2013. Le retard est rattrapé.
<i>Nombre de tailleurs formés à l'exploitation de carrière.</i>	0	300	340	300-400	300-400	Tailleurs en activités et formés sur le tas.
<i>Contribution aux recettes fiscales communales via l'exploitation de carrières et pourcentage du budget communal</i>	0	12 millions BIF	14,5 millions BIF	18 millions BIF prévus	18 millions BIF prévus	Au prorata de 10F par pavé de qualité réceptionné et facturé. Chaque commune organise le recouvrement. Le reste des pavés (et donc des contributions) a été attribué dans les marchés pour certains lots de travaux.

### 2.3.2 Etat d'avancement des principales activités

État d'avancement des <u>principales</u> activités <sup>1</sup>	État d'avancement :				Commentaires (uniquement si C ou D comme valeur)
	A	B	C	D	
Etudes techniques et supervision		X			Etudes techniques réalisées mais retard
<i>Mise en place de la filière 'pavés'</i>		X			<i>Retard rattrapé mais pas de filière pavée créée à part entière car très peu de tailleurs issus de Kirundo</i>
Pavage à l'entreprise			X		Marché de travaux lancés mais retards conséquents dus à un refus (du à un excès de formalisme) de la DNCMP de refaire la procédure d'attribution, procédure en gré à gré a permis l'attribution, travaux ont commencés en septembre 2013

### 2.3.3 Analyse des progrès réalisés

<b>Analyse des progrès réalisés par rapport à l'output : Analyser la dynamique entre les activités et l'atteinte probable de l'output (voir Guide de rapport des résultats).</b>	
<i>Lien entre les activités et l'output. (Comment) les activités contribuent-elles (toujours) à l'atteinte de l'output (ne pas discuter des activités en tant que telles ?) :</i>	<p>1. Pour la production et la livraison des pavés, aucun problème enregistré. Une partie des pavés (25%) directement à fournir par une entreprise.</p> <p>2. Pour les travaux de pavage à l'entreprise, un DAO y relatif a été lancé fin 2012, il a abouti au contrat qui a été signé le 13 aout 2013 et les travaux ont commencé le 2 septembre 2013.</p>
<i>Progrès réalisés par rapport à l'atteinte de l'output (sur la base d'indicateurs) :</i>	<p>Achat des pavés : 75% de réalisations.</p> <p>Formation des tailleurs de pavés en gestion des carrières : 600 personnes natives de Kirundo ont été initiées à la taille des pavés de juin à Août 2011.</p> <p>Après désistements des populations locales à la production des pavés (travail jugé dur par ces dernières) un AMI (appel public par radio) a été publié ce qui a permis de recruter 4 nouvelles associations venues d'autres provinces avec un effectif de 300 tailleurs de pavés auxquels s'ajoutent 40 natifs de Kirundo. Environ 7 crédits outillages signés en faveur des ATP.</p> <p>Contribution aux recettes fiscales : 10 Fbu par pavé réalisé. Le programme a payé dans les délais toutes les livraisons ce qui a permis à chaque association de s'acquitter de la taxe communale. Le paiement doit se faire par versement au compte de la commune. Sur les 1.450.000 pavés la taxe</p>

<sup>1</sup> A : Les activités sont en avance  
 B : Les activités sont dans les délais  
 C : Les activités sont retardées ; des mesures correctives doivent être prises.  
 D : Les activités ont pris un sérieux retard (plus de 6 mois). Des mesures correctives majeures sont requises.

	récoltée par les communes s'élève à 14,5 millions.
<i>Difficultés qui se sont présentées, facteurs d'influence (positive ou négative) :</i>	<p><b>Facteurs d'influence négative :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt;l'attribution des marchés ; refus (du à un excès de formalisme) d'attribution de la part de la DNCMP a multiplier les retards, seconde procédure nécessaire dans le cadre de l'attribution.</li> <li>&gt; Les saisons pluvieuses qui perturbent le rythme des livraisons et des travaux.</li> </ul> <p><b>Facteurs d'influence positive :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt;Autorité provinciale, communale, locale collaborent bien.</li> <li>&gt;La clôture progressive des livraisons à Bujumbura a permis un grand mouvement de tailleurs vers Kirundo ce qui a maintenu un bon rythme de production de pavés</li> <li>&gt; Adhésion progressive des populations de Kirundo et augmentation de confiance : au niveau des carrières le portage est facilité car les populations viennent travailler de manière régulière et les transporteurs ont accepté de coopérer avec les ATP.</li> </ul>
<i>Résultats inattendus (positifs ou négatifs) :</i>	<p><b>Résultats positifs inattendus :</b></p> <p>Les populations riveraines des carrières contribuent au transport des pavés depuis les carrières vers les lieux de chargement.</p>

## 2.4 Output 2 : VOLET C BWIZA NYAKABIGA: Une deuxième phase du pavage à Bwiza – Nyakabiga est achevée.

### 2.4.1 Progrès des indicateurs

Output 2 : Une deuxième phase du pavage à Bwiza – Nyakabiga est achevée						
Indicateurs	Valeur de la <i>Baseline</i>	Progrès année N-1	Progrès année N	Cible année N	Cible finale	Commentaires
Nombre de kilomètres pavés	0 km	4,080 km	0 km	0	4,080 km	Toutes les rues prévues ont été faites
Temps de trajets	3 minutes 51 secondes /km (231 secondes/km)		3 minutes 11 secondes/ km (191 secondes/km)			19 ralentisseurs par km
Drainage amélioré (caniveaux créés et exutoire)	0 km	4,930 km	0	0	4,930 km	Dont 850 de collecteur à larges dimensions

### 2.4.2 Etat d'avancement des principales activités

État d'avancement des <u>principales</u> activités <sup>2</sup>	État d'avancement :				Commentaires (uniquement si C ou D comme valeur)
	A	B	C	D	
1. Etudes techniques et supervision des travaux		X			
2. Travaux de pavage à l'entreprise		X			

### 2.4.3 Analyse des progrès réalisés

Analyse des progrès réalisés par rapport à l'output : Analyser la dynamique entre les activités et l'atteinte probable de l'output (voir Guide de rapport des résultats).	
Lien entre les activités et l'output. (Comment) les activités contribuent-elles (toujours) à l'atteinte de l'output:	Atteinte de l'output réalisé via les activités
Progrès réalisés par rapport à l'atteinte de l'output (sur la base d'indicateurs) :	Non applicable finalisé en 2011
Difficultés qui se sont présentées, facteurs d'influence (positive ou négative) :	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
Résultats inattendus (positifs ou négatifs) :	Amélioration de l'habitat au sein des rues cibles.  Amélioration du tissu économique (augmentation des petits commerces)

<sup>2</sup> A : Les activités sont en avance  
 B : Les activités sont dans les délais  
 C : Les activités sont retardées ; des mesures correctives doivent être prises.  
 D : Les activités ont pris un sérieux retard (plus de 6 mois). Des mesures correctives majeures sont requises.

## 2.5 Output 3 : pavage HIMO à Kamenge, Kinama et Cibitoke. Résultat 1 : Renforcement des capacités des SETEMU

### 2.5.1 Progrès des indicateurs

Output 3 : les capacités des SETEMU sont renforcées						
Indicateurs	Valeur de la Baseline	Progrès année N-1	Progrès année N	Cible année N	Cible finale	Commentaires
Augmentation du parc	0	1 chargeur sur pneus, 2 compacteurs, 2 camions 18T, 6 pickups simple cabine, 4 bétonnières, 8 plateaux remorques, divers outils	1 pick up 8 bétonnières 4 mini dumpers En plus	1 pick up 8 bétonnières 4 mini dumpers	ND	Suivant les besoins des chantiers.
Fonctionnalité du service de maintenance SETEMU	Ne fonctionne pas, pas de parc	0	0	Véhicules en cours de réhabilitation	Tous Les véhicules sont entretenus et réparés	
RH SETEMU utilisées	0	4830 hommes jours utilisés	3530 hommes jours utilisés en 2013	ND	ND	RH utilisées suivant les besoins des chantiers
RH SETEMU formées	0	Gestion de chantiers et brigade pavage 5 RH concernées Voyage d'études 'déchets' à Kigali effectué	Formation in situ en mécanique (en cours) en gestion logistique et gestion de stock Gestion de chantiers et brigade pavage 9 RH concernées	Formation in situ (sur chantiers), logistique et mécanique	ND	Formations ad hoc
Présence plateforme SIG	Non existence	Plateforme SETEMU locale présente (et dotée de matériels) mais non proactive.	Plateforme SETEMU locale présente (et dotée de matériels) mais non proactive.	Plateforme SETEMU présente et efficace	Plateforme SETEMU présente et efficace	A ce jour, Plateforme non employée par les SETEMU .
Mise en place de la Brigade	0	Mise en place et active	Mise en place et active	Mise en place, financièrement	Mise en place, financièrement	

pavage			autonome financièrement en partie	autonome et active	autonome et active	
Appui à la gestion des infrastructures des SETEMU	0	En cours d'acheminement	Paliers des vis placées Pompes installées	Paliers des vis placées Pompes installées	A voir suivant la détermination des besoins	

## 2.5.2 Etat d'avancement des principales activités

État d'avancement des <u>principales</u> activités	État d'avancement :				Commentaires (uniquement si C ou D comme valeur)
	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 mais activité modifiée ; appui en fournitures et formation (ex palier et pompes STEP)

## 2.5.1 Analyse des progrès réalisés

<i>Lien entre les activités et l'output. (Comment) les activités contribuent-elles (toujours) à l'atteinte de l'output:</i>	Les capacités des SETEMU sont renforcées de manière pragmatique sur le terrain des chantiers de pavage, il ne suffit pas d'une formation pour rendre un service des SETEMU fonctionnel. En d'autres mots, le projet et les SETEMU favorisent des formations de terrains en fonction des besoins des SETEMU et des besoins d'atteinte de résultats du projet.
<i>Progrès réalisés par rapport à l'atteinte de l'output (sur la base d'indicateurs) :</i>	Les SETEMU sont de plus en plus impliqués dans la gestion du projet et ce dans des domaines d'action spécifiques comme les travaux de luttes antiérosives et travaux de gabionnage et dans la coordination des activités de projet, renforçant de facto les capacités des SETEMU.  De plus, la brigade pavage est maintenant complètement cédée aux SETEMU avec matériel et véhicules.
<i>Difficultés qui se sont présentées, facteurs d'influence (positive ou négative) :</i>	Pas de difficultés majeures
<i>Résultats inattendus (positifs ou négatifs) :</i>	L'implication positive de la mairie de Bujumbura dans les domaines dévolus aux SETEMU (déchets entre autres) permet une coordination plus efficace de ces actions.

## 2.6 Output 4 Volet D : pavage HIMO à Kamenge, Kinama et Cibitoke.: Des compétences sont développées au sein de la population cible

### 2.6.1 Progrès des indicateurs

Output 4 : des compétences sont développées au sein de la population cible						
Indicateurs	Val eur Bas elin e	Progrès année N-1	Progrès année N	Cible année N	Cible finale	Commentaires
<i>type de formations de connaissance proposées (humaines et entrepreneuriales)</i>	0	8	8	8	Suivent les besoins	Parmi les 8 types de formation, le contenu des formations en hygiène et assainissement, comprendre le marché, comptabilité simplifiée et gestion des ressources humaines n'ont pas pu être dispensés de manière satisfaisante faute de ressources humaines compétentes au sein des ONGs prestataires de services. Pour les 3 premières formations (gestion des conflits, VIH/SIDA, planning familial, éducation civique), des manuels sous forme de livrets ont été édités et distribués aux apprenants formés
<i>nombre de bénéficiaires de formations de connaissance</i>	0	1978 FH 1219 FE	3067FH 2658 FE	3000 FH 2400 FE	3000 FH 2400 FE	FH=formations humaines FE=formation entrepreneuriale
<i>Type de formation de renforcement et de validation des compétences (alphabétisation, professionnelles, et chantiers écoles),</i>	0	22	25	24	24	Trois nouvelles formations professionnelles par rapport à l'année écoulée : la formation professionnelle sur l'installation électrique étendue à la formation en électricité photovoltaïque pour prendre en compte les besoins du marché et deux nouvelles niches, l'un en lien avec l'élevage de poules et l'autre en lien avec la culture de champignons
<i>Nombre de bénéficiaires par formation de renforcement et taux de réussites (par année)</i>	0	114 A 976 FP 246FCh	301 A 2047FP & 97,6% 785FCh	3000 FP	3000 FP	A= Alphabétisation FP = formation professionnelle FCh= formation sur chantiers, c'est-à-dire un apprenant qui devient qualifié en cours de formation (devenant de manoeuvre à maçon par exemple). La différence entre la valeur cible et la valeur atteinte correspond au nombre d'abandons (cas d'apprenants qui trouvent de meilleures opportunités) et

						d'exclusions (cas d'apprenants qui se méconduisent) durant le cycle d'apprentissage des groupes. Depuis novembre 2010, 304 cas d'abandons et d'exclusions ont été enregistrés.
<i>Temps d'apprentissages en hommes jours et montant des bourses d'apprentissage</i>	0	285.680 hommes jours & 882 millions BIF	487,556 hommes jours & 1586,8 millions BIF	600.000 hommes jours et 1.330 millions BIF	600.000 hommes jours et 1.330 millions BIF	Cumuls jusqu'au 31 décembre 2013 = 1080 équivalents temps pleins pendant 1 an.
<i>Nombre de Partenaires impliqués dans les formations</i>	0	8	11	ND	Suivant les besoins déterminés	Déterminés suivant besoins ; 2 ONG, 1 institution micro finance, 3 centres de formation, 5 privés (formations cuisine, élevage de poules dans une cage, culture de champignons)
<i>Absence de conflits</i>	ND	Peu nombreux	Pas de conflits importants	Quasi inexistant	Quasi inexistant	Le suivi de l'indicateur au niveau des structures judiciaires montre un certain taux de criminalité à comparer à la situation des autres communes urbaines pour mieux apprécier l'impact du programme de formation
<i>Nombre de bénéficiaires lauréats des chantiers écoles et montant bourse d'installation</i>	0	872 lauréats formés & 190 millions BIF de bourse d'installation	2047 lauréats formés & 499,2 millions BIF de bourse d'installation	3000 lauréats formés & 700 millions BIF de bourses d'installations	3000 lauréats & 700 millions BIF de bourses d'installations	Lauréats sortent des chantiers écoles et de la formation professionnelle avec deux formations et d'un fonds de capital en vue d'une réinsertion socio économique optimale ; environ 230.000 BIF par apprenant lauréat La notion de chantiers-écoles, chantiers d'apprentissage in situ des bénéficiaires a été agréée par Le Ministère en charge de l'Enseignement des Métiers.
<i>Nombre d'AGR, IGG (système épargne pour investissements), micro entreprises créées par les ex apprenants (et nombres impliqués)</i>	0	80 AGR 10 IGG 2 ME	326 AGR 19 IGG 19 ME	300 AGR ND 15 ME		Le changement de la stratégie d'identification des AGR et micro entreprises par l'organisation des assemblées de dialogue avec les ex-apprenants a révélé l'impact de la formation psycho humaine qui catalyse le potentiel d'entreprendre inhibé à se libérer durant et après le chantier. Le suivi et le conseil de développement adéquat à une diversité d'activités de taille différentes nécessitent une expertise dont l'ONG AGR ne dispose

						pas
Nombre de tailleurs existants et formés à l'exploitation de carrière	0	352	405	ND	ND	
Nombre d'ATP appuyées	0	8	10	ND	ND	
Nombre et montant de crédits outils octroyés	0		6 pour 4.162.000 BIF	ND	ND	
Nombre de carrières respectant les recommandations sociales et environnementales (y compris post exploitation)	0	6	10	ND	ND	Respect des normes environnementales par toutes les ATP ; fermeture d'une carrière avec réaménagement par l'ATP (appui en expertise et plants forestiers)

## 2.6.2 Etat d'avancement des principales activités

État d'avancement des <u>principales</u> activités	État d'avancement :				Commentaires (uniquement si C ou D comme valeur)
	A	B	C	D	
1. Etude de socio-économique de base					
2. Formation des bénéficiaires (apprenants)					
Formation humaine	x				
Formations de validation de compétences dans les chantiers	x				
Formations professionnelles complémentaires (Niches)		x			
Alphabétisation fonctionnelle		x			
Formations entrepreneuriales			X		ONG en charge peu expérimentée en milieu urbain
3. Accompagnement social des bénéficiaires (apprenants)		X			
Gestion des ressources HIMO		X			
4. Appui à la filière pavé		X			

## 2.6.3 Analyse des progrès réalisés

<b>Analyse des progrès réalisés par rapport à l'output :</b> Analyser la dynamique entre les activités et l'atteinte probable de l'output (voir Guide de rapport des résultats).	
Lien entre les activités et l'output. (Comment) les activités contribuent-elles (toujours) à l'atteinte de l'output (ne pas discuter des activités en tant que telles ?) :	Le programme procède à un ajustement progressif des méthodologies et à la redéfinition des activités par rapport à l'évolution du contexte.
Progrès réalisés par rapport à l'atteinte de l'output (sur la base d'indicateurs) :	La définition de nouvelles activités de l'ONG AGR et le lancement de

	<p>nouvelles niches de formation professionnelle ouvrent de nouveaux créneaux pour la réinsertion des ex-apprenants par l'auto emploi et l'accès à des opportunités d'emplois. La mise en place des groupements pré-coopératifs de services dans le domaine de la construction des routes et du bâtiment, l'accompagnement technique rapproché des ex-apprenants exploitant les nouvelles niches de métiers pour l'économie domestique et la création d'un service SMS impliqueront un recrutement de nouvelles compétences sous supervision directe de l'équipe du programme et donc hors de la structure des ONGs.</p>
<p><i>Difficultés qui se sont présentées, facteurs d'influence (positive ou négative) :</i></p>	<p>Dans le domaine de la formation professionnelle, la définition des standards des quantités et des coûts correspondants des intrants et fournitures par cycle est un travail fastidieux pour une gestion efficiente au sein des centres de formation. L'équipe du programme reste attentive pour le choix de nouvelles niches conduisant à une production qui répond aux besoins réels du marché de consommation (organisation des sessions de formation en nombre limité avec une expertise technique d'appoint)</p> <p>Pour le sous volet d'activités génératrices de revenus et micro entreprises, le paysage financier n'est pas assez propice pour catalyser l'essor d'un tissu d'AGR et de micro entreprises innovantes dans la zone d'intervention.</p>
<p><i>Résultats inattendus (positifs ou négatifs) :</i></p>	<p>Le paiement des bourses d'apprentissage et d'installation via la micro finance MUTEK n'a pas conduit au financement de microprojets des ex-apprenants malgré le profil d'épargnants de ces derniers (environ 40% (chiffre à préciser par enquête) des ex-apprenants clients ont maintenu leurs comptes actifs).</p> <p>Aucun crédit n'a été financé par l'IMF partenaire malgré les dépôts périodiques sur les cycles d'un minimum de 18 paiements pour chacun des ex-apprenants</p>

## 2.7 Output 5 : Volet D : pavage HIMO à Kamenge, Kinama et Cibitoke. Résultat 3 : Un nombre de routes à Kamenge/Kinama/Cibitoke sont pavées

### 2.7.1 Progrès des indicateurs

<b>Output 5 : Le réseau routier est amélioré par le pavage social à Kamenge, Kinama et Cibitoke</b>							
Indicateurs	Valeur de la <i>Baseline</i>	Progrès année N-2	Progrès année N-1	Progrès année N	Cible année N	Cible finale	Commentaires
Distance et surface pavées (cumul)	0	1,544 m 10730 m <sup>2</sup>	12,494 m 89.733 m <sup>2</sup>	20.802 m 116.907 m <sup>2</sup> (cumul)	21 km 120.000 m <sup>2</sup> (cumul)	27 km 200.000 m <sup>2</sup>	
sécurité = nombre de ralentisseurs, de panneaux indicateurs et éclairage	0	4	21	41	ND	ND	Suivant les besoins et le choix des rues.
Temps des trajets	ND			40km/h			
Longueur de caniveaux de drainage construits ou réhabilités (cumul)	0	1.605 m	22.765 m	43.103 m	ND	Environ 40 km	17.868 m de caniveaux construits et 2.471 m de caniveaux réhabilités
Nombre de riverains/ parcelles sur route pavée (cumul)	0	73	947	1735	ND	ND	Suivant choix des rues
Nombre de chantiers de gestion environnementale et gestion de l'eau pluviale (chantiers connexes) m <sup>3</sup> gabions mis en place		0	5 535	4 1.476	ND	ND	4 sites ont été identifiés et protégés par le gabionnage
Nombre d'hommes jours des tailleurs (mise au travail) via les ATP (cumul)	0	130570 hj	309650 hj	523.540 hj	500.000 hj	640000 hj	
Nombre de pavés achetés (cumul)	0	3 561 461	7.741.244	11.433.054 pavés	11 millions	13 millions	
Montant rétribué aux ATP (cumul)		317.000 euros	805.601 euros	1.276.000 euros	Dépendant de la qualité du pavés	1.400.000 euros	60% du montant revient aux tailleurs des pavés.

## 2.7.2 Etat d'avancement des principales activités

État d'avancement des <u>principales</u> activités	État d'avancement :				Commentaires (uniquement si C ou D comme valeur)
	A	B	C	D	
1. Etudes Techniques		X			
2. Achat pavés		X			
3. Pavage social.		X			

## 2.7.3 Analyse des progrès réalisés

<b>Analyse des progrès réalisés par rapport à l'output</b> : Analyser la dynamique entre les activités et l'atteinte probable de l'output (voir Guide de rapport des résultats).	
<i>Lien entre les activités et l'output. (Comment) les activités contribuent-elles (toujours) à l'atteinte de l'output (ne pas discuter des activités en tant que telles ?) :</i>	<p>La procédure de réception des pavés de bonne qualité a continué comme l'an N-1, elle a été même accélérée dans l'objectif d'avoir suffisamment de pavés et de vider les conventions conclues entre le PP et les ATP (la production qui était prévue dans 12 mois a été atteinte en 6 mois).</p> <p>Les capacités des capitaux répartis sur différents chantiers ont été renforcées par des formations et encadrements en méthode himo dans le but du respect des rendements préétablis et de l'amélioration de la qualité des ouvrages construits.</p>
<i>Progrès réalisés par rapport à l'atteinte de l'output (sur la base d'indicateurs) :</i>	Le progrès réalisé par rapport à l'atteinte des objectifs est de 77 % pour les routes pavés et 107 % d'assainissement, ce progrès est réalisé principalement en 2012 et 2013, car 2011 a servi de démarrage du projet.
<i>Difficultés qui se sont présentées, facteurs d'influence (positive ou négative) :</i>	La difficulté majeure reste toujours la maîtrise des eaux de pluies en aval des quartiers pavés, l'assainissement de ces quartiers permet la collecte des eaux pluviales par les caniveaux mis en place, alors que les infrastructures en aval ne sont pas souvent aménagées pour maintenir ces eaux.
<i>Résultats inattendus (positifs ou négatifs) :</i>	<p>Les riverains des routes pavés qui ont des moyens suffisants ont vite amélioré leurs habitats.</p> <p>Le réseau économique est amélioré.</p> <p>Le résultat inattendu négatif est l'augmentation (limitée car en périphérie de Bujumbura) du coût de loyer dans ces quartiers qui risque de chasser les locataires qui sont souvent les plus vulnérables.</p>

## 2.8 Output 6 :Volet D : pavage HIMO à Kamenge, Kinama et Cibitoke. Résultat 4 : La collecte des déchets solides est améliorée

### 2.8.1 Progrès des indicateurs

Output 6 : La collecte des déchets solides est améliorée						
Indicateurs	Valeur de la <i>Baseline</i>	Valeur année N-1	Valeur année N	Valeur cible année N	Valeur cible finale	Commentaires
Volume/poids des déchets collectés	0	0	2.500 m <sup>3</sup>	ND	30.000 m <sup>3</sup>	Valeur année N : sur quelques mois et pas année complète. Valeur cible = année complète
Nombre de zones de transit (ZdT) aménagées	0	0	3	ND	12	Les ZdT ont des tailles différentes et peuvent accueillir de 1 à 4 quartiers
Taux de recouvrement des cotisations 'déchets' (moyenne des taux mensuels)	0	0	57% (min :30%, max : 80%)	ND	95%	Moyenne des mois et quartiers
Niveau de recouvrement des contributions (2 %)	0	66.262.000	137.000.000	ND	457.000.000	
Nombre de clients du système de gestion des déchets (ménages + activités économiques)	0	0	6.000	12.000	40.000	
Nombre de quartiers couverts	0	0	4	7	22 (29)	7 quartiers dont la configuration complexe pourrait fortement limiter la couverture
Nombre de personnes employées par le système de gestion des déchets	0	0	40	60	>150	
Nombre de sensibilisation effectuée (ménages)	0	0	16.000	ND	150.000	
Nombre de sanctions émises et perçues	0	0	Environ 15	ND	ND	Principalement pour des matériaux de construction déversés dans les caniveaux
Nombre de dépôts illicites de déchets	Nombreux	0	En baisse	ND	ND	En baisse grâce à des actions de la mairie.
Initiatives locales créées et ou appuyées	0	0	0	ND	ND	Plusieurs essais de création d'activité de valorisation des déchets, sans succès pour l'instant

## 2.8.2 Etat d'avancement des principales activités

État d'avancement des <u>principales</u> activités	État d'avancement :				Commentaires (uniquement si C ou D comme valeur)
	A	B	C	D	
1 – Etude technique	X				
2 – Définition d'une stratégie de gestion intégrée des déchets ménagers	X				
3 - Mise en place du système de gestion des déchets ménagers			X		Rehausser le faible taux de recouvrement des cotisations est notre priorité
4 – Campagne de sensibilisation			X		Nécessité d'entreprendre des campagnes de sensibilisation massives et constantes
5 – Mise en place d'un système de répression des incivilités			X		Difficulté de la part des administrations communales d'asseoir leur autorité Des mesures d'appui doivent être prises avec l'arrivée de l'ATI spécialiste en gestion des déchets

## 2.8.3 Analyse des progrès réalisés

<b>Analyse des progrès réalisés par rapport à l'output : Analyser la dynamique entre les activités et l'atteinte probable de l'output (voir Guide de rapport des résultats).</b>	
<i>Lien entre les activités et l'output. (Comment) les activités contribuent-elles (toujours) à l'atteinte de l'output (ne pas discuter des activités en tant que telles ?) :</i>	De nombreuses réflexions ont été menées avec les administrateurs communaux afin de trouver la meilleure stratégie possible de gestion intégrée des déchets ménagers solides. La mise en œuvre technique de cette stratégie est satisfaisante. Les aspects administratifs et financiers de la stratégie nécessitent un affinement.
<i>Progrès réalisés par rapport à l'atteinte de l'output (sur la base d'indicateurs) :</i>	La stratégie de mise en place d'un système pilote de gestion intégrée des déchets ménagers solides dans les trois communes d'intervention a été formalisée. Les autorités communales ont été impliquées dans la conception de la stratégie depuis le début de la réflexion.
<i>Difficultés qui se sont présentées, facteurs d'influence (positive ou négative) :</i>	<p>L'adhésion et la sensibilisation de la population bénéficiaire au système est notre défi majeur.</p> <p>Les administrateurs communaux se sont impliqués à des niveaux divers mais aucun blocage n'a été ressenti.</p> <p>Le processus de décentralisation n'est pas encore d'application en mairie de Bujumbura.</p> <p>La mairie de Bujumbura est très positive pour le système de collecte de déchets, collaboration effective</p> <p>La disponibilité en terrain pour l'aménagement de zone de transit reste une difficulté importante dans certains quartiers, mais des solutions ont été/seront trouvées.</p>
<i>Résultats inattendus (positifs ou négatifs) :</i>	Pas de résultats inattendus pour le moment.

## 2.9 Output 7 Volet D : pavage HIMO à Kamenge, Kinama et Cibitoke. Résultat 5 : Des études d'aménagement urbain sont faites

### 2.9.1 Analyse des progrès réalisés

Output 7 : Des études d'aménagement urbain sont faites						
Indicateurs	Valeur de la <i>Baseline</i>	Progrès année N-1	Progrès année N	Cible année N	Cible finale	Commentaires
Nombre d'études disponibles (cumul)	0	1	2	2	2	Les études sont finalisées et diffusées (et employées par différents acteurs dans le secteur)
Types de données fiables disponibles (cumul)	0	1	3	3	3	Les types de déchets produits par quartier ont été identifiés Les données sur l'assainissement urbain sont disponibles Caractérisations des quartiers et type d'assainissement urbain sont effectués
Nombre d'ateliers de validation organisés (cumul)	0	2	4	3	3	Ateliers de validation du plan directeur eaux usées effectué et séance publique (pas prévu) effectuée

### 2.9.2 Etat d'avancement des principales activités

État d'avancement des <u>principales</u> activités	État d'avancement :				Commentaires (uniquement si C ou D comme valeur)
	A	B	C	D	
1 – Réalisation du plan directeur « déchets »		X			L'absence d'une décharge contrôlée nous a poussé à faire une étude préalable (sur le potentiel de valorisation des déchets ménagers)
2 – Réalisation du plan directeur eaux usées (et eaux pluviales)		X			

### 2.9.3 Analyse des progrès réalisés

#### Attention peut être mis sous forme de texte

Analyse des progrès réalisés par rapport à l'output : Analyser la dynamique entre les activités et l'atteinte probable de l'output (voir Guide de rapport des résultats).	
<p><i>Lien entre les activités et l'output. (Comment) les activités contribuent-elles (toujours) à l'atteinte de l'output (ne pas discuter des activités en tant que telles ?) :</i></p>	<p>Le plan directeur des eaux pluviales a été réalisé grâce au financement de la Banque Mondiale et a été finalisé jusqu'au stade d'avant projets sommaires.</p> <p>L'économie ainsi faite sur le budget Programme Pavage, nous a permis la réalisation très détaillé et très complet de l'étude du « Plan directeur d'assainissement des eaux usées et des excréta de Bujumbura » avec notamment une grosse analyse de la demande. L'étude est finalisée et a été présentée aux autorités et acteurs fin octobre 2013.</p> <p>Le programme pavage est membre du comité de pilotage pour la mise en place d'une Politique Nationale d'Assainissement.</p> <p>Le programme pavage a été impliqué dans l'élaboration d'une stratégie de</p>

	gestion des déchets ménagers à Bujumbura initié par la mairie.
<i>Progrès réalisés par rapport à l'atteinte de l'output (sur la base d'indicateurs) :</i>	Les études ont été finalisées dans les délais. Le Burundi aura à sa disposition des données fiables qui devraient permettre de mettre en œuvre de nombreuses activités en matière d'assainissement pour la ville de Bujumbura.
<i>Difficultés qui se sont présentées, facteurs d'influence (positive ou négative) :</i>	L'absence d'une décharge contrôlée à Bujumbura a rendu impossible la réalisation du schéma directeur « déchets solides ».
<i>Résultats inattendus (positifs ou négatifs) :</i>	Il existe une réelle volonté (qui doit encore être traduite par des faits) de la part de nombreux intervenants de trouver des solutions adéquates et adaptées pour la gestion des déchets solides en mairie de Bujumbura. Le voyage d'étude que nous avons effectué à Kigali a contribué à cette prise de conscience. Beaucoup plus d'intervenants identifiés dans le domaine du recyclage (principalement informel) car absence de 'gisement'/tonnage suffisant de matières recyclées.

## 2.10 Thèmes transversaux

### 2.10.1 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'incorporation dans les chantiers du fait que les femmes sont moins mobiles que les hommes, (les hommes trouvant du travail entre le temps de l'identification et l'incorporation, l'incorporation de ceux-ci est moins importante). La proportion de participation des femmes est importante dans le chantier de 52,64% contre 47,36 % pour les hommes. De plus, il y a peu d'abandons et d'exclusions pour cause d'indiscipline chez les femmes

Le genre est respecté dans toutes les activités du programme, du capita (chef d'équipe) aux tout travaux, le genre féminin est représenté et est majoritaire sur tous les chantiers, y compris les chantiers de pavage et de maçonnerie, qui jadis, étaient réservés uniquement aux hommes. Par exemple, 70 % de paveurs, 25 % de capita et 30 % de bétonneurs sont du genre féminin alors que ces activités sont considérées comme dévolues au genre masculin.

Quant à l'activité de taille de pavés, elle emploie beaucoup de femmes principalement dans le transport et la transformation des déchets de taille de pavés.

Les types de travaux ont donc été adaptés en fonction des apprenantes ; travaux à la tâche moins étendue ou travaux moins lourds destinés aux femmes, possibilité d'allaitement et mise en pause du contrat d'apprentissage pour la femme arrivant au 7<sup>ème</sup> mois de grossesse, ...

Au niveau des carrières de pavés, les femmes font le portage vers les lieux de chargement au prix variant selon les distances à parcourir. La négociation du prix se fait entre elles et les comités de gestion des associations. Tandis que les hommes se chargent de l'extraction, du débitage et de la taille.

Il y a selon nos sources autant d'hommes que de femmes sur les carrières de pavés.

Enfin, les formations humaines et professionnelles permettent une meilleure position des femmes dans la gestion et l'économie du ménage, ainsi que dans la communauté.

### 2.10.2 Environnement

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

Des formations en hygiène et assainissement sont dispensées aux apprenants ; 2182 personnes habitants des communes cibles ont été formées parmi les apprenants durant trois jours. Ces apprenants constituent des groupes de relais des messages pour les communautés riveraines.

Le système de collecte (et de recyclage) des déchets dans les communes nord améliore 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 et de plantation en grand nombre d'arbres et de plantes fixatrices de sols sont effectués dans le cadre du volet D ; pavage à Kamenge, Kinama et Kamenge afin d'améliorer l'environnement communautaire et afin de diminuer les incidences des pluies sur les zones urbaines, pluies plus violentes depuis quelques années (seraient dues aux changements climatiques)

Au niveau des carrières de pavés afin de minimiser les destructions environnementales, une étude d'impact environnementale et sociale pour les exploitations de carrières de production de pavés est effectuée pour chaque carrière. Sur base de cette étude, une feuille de route établie par les associations de tailleurs de pavés pour l'exploitation des carrières dans le respect des normes environnementales et sociales. Enfin, l'introduction des primes pour les Associations qui respectent les normes environnementales a permis une nette amélioration des exploitations des carrières.

Des pépinières sont mis en actuellement pour réhabiliter les carrières fermes et protéger l'environnement à proximité des carrières en exploitation ou clôturées.

Des évaluations périodiques se font en matière d'organisation et de gestion rationnelle des carrières. Cette évaluation se fait sur base d'une fiche de monitoring environnemental élaboré selon l'aspect physique et l'emplacement géographique de chaque carrière. Donc elle tient donc des spécificités soit morphologiques soit géographiques de la carrière. Les services sectoriels des ministères ayant l'environnement, les mines et carrières dans leurs attributions sont associés à l'évaluation des activités de protection des sites en exploitation par les associations des tailleurs de pavés.

### 2.10.3 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.

Depuis le début du programme 2987 habitants (apprenants) de Kamenge, Kinama et Cibitoke ont eu cette formation (3 jours).

En vue de fixer le contenu des formations et de permettre aux membres des ménages d'apprendre d'eux-mêmes, des manuels de livrets en kirundi et en français ont été édités et distribués aux différents groupes qui ont suivi la formation. Un télé film de reportage de 6 minutes a été aussi réalisé pour les activités de communication du Programme sur le sujet. Ces supports ont été utilisés par les autres projets CTB au Burundi.

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

### 2.10.4 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.

### **2.10.5 Droit de l'enfant**

L'admission dans le chantier est interdite aux enfants en application du règlement de chantier qui tient compte du code du travail du Burundi et de l'OIT.

La formation en éducation civique est centrée sur le code de la famille qui focalise le contenu sur les droits de la femme et de l'enfant dans les différents chapitres.

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

Ce thème transversal apparait mineur dans le cadre de ce projet

### **2.10.6 Travail décent et durable;**

Le travail décent est au centre de notre chantier école car sans être un emploi au sens propre du terme, les chantiers écoles promeut un travail de qualité, de durée convenable, avec possibilité de recours des décisions, ... et enfin une prime journalière d'apprentissage correspondante au niveau de vie de Bujumbura.

### **2.10.7 Consolidation de la société**

L'appui aux communes effectué dans le cadre de la gestion des déchets et de l'entretien des routes est au cœur de la consolidation de la société et de la responsabilisation de l'autorité locale.

De plus, les formations en éducation civique octroyées à presque 3000 personnes dans 3 communes permettent une consolidation de la société.

## 2.11 Gestion des risques

Identification du risque ou problème			Analyse du risque ou problème			Traitement du risque ou problème			Suivi du risque ou problème	
Description du Risque	Periode d'identification	Catégorie	Probabilité	Impact Potentiel	Total	Action(s)	Resp.	Deadline	Progress	Status
non prolongation de la CS BDI0804911	01/06/2013	FIN	High	High	Very High Risk	siège finaliser la redemande	siège OPS	déc-13	OK plus que la signature	Terminé
						recevoir l'accord dans les temps	siège OPS	déc-13		
						<i>Insérer une ligne ici</i>				
leadership locaux changés, non adhésion	01/01/2013	DEV	Low	Medium	Low Risk	communication sensibilisation	déchets	fev 2014		En cours
						mécanisme de motivation	déchets	fev 2014		
						<i>Insérer une ligne ici</i>				
ONATEL REGIDESO déplacement des conduites	01/01/2011	OPS	Low	Low	Low Risk	points focaux et conventions	ing		OK maîtrisé mais continu	En cours
						<i>Insérer une ligne ici</i>				
populations n'utilisent pas leur compétences acquises	01/01/2013	REP	Medium	Medium	Medium Risk	monitoring des FP	socio		permanent	En cours
						amélioration des appuis agr	socio		amélioration à mettre en place	
						<i>Insérer une ligne ici</i>				
leadership ministériels changés, non adhésion	01/10/2010	DEV	Low	High	Medium Risk	communication envers ministère	Direction		activité permanente	En cours
						<i>Insérer une ligne ici</i>				
disponibilité intrants	01/10/2010	OPS	Medium	Low	Low Risk	monitoring permanent	Log			En cours
						<i>Insérer une ligne ici</i>				
Non décentralisation des communes	01/10/2010	DEV	Medium	High	High Risk	décentralisation partielle sur les déchets	direction		accord reçu	En cours
						lobbying			continu	
						<i>Insérer une ligne ici</i>				
non adhésion globale de la population	01/10/2010	DEV	Medium	High	High Risk	bénéficiaires non catégorisés	socio		OK adhésion totale	Terminé
						méthode de sélection par tirage	socio			
						<i>Insérer une ligne ici</i>				
Inondations/ aléas climatiques	01/10/2010	REP	Low	High	Medium Risk	travaux de drainage	ing		études de manière régulière	En cours
						études à effectuer	DI CT			
						<i>Insérer une ligne ici</i>				

## 3 Pilotage et apprentissage

### 3.1 Réorientations stratégiques

Les réorientations stratégiques en tant que telles ne sont pas applicables en cette fin de projet (fin présumée en Q3 2014). Un nouveau projet, continuation de celui-ci (BDI 1307711) est en phase de démarrage mettant en avant des orientations stratégiques complémentaires telles que la capitalisation et diffusion des résultats et accorde une plus grande importance à la gestion des déchets.

Les aspects de duplication de la méthodologie HIMO (avec outils de capitalisations, boîte à outils, gestion HIMO de chantiers, ...) et la méthodologie de chantiers écoles sont les réorientations stratégiques importantes qui seront mises en actions dans le projet suivant (phase de consolidation techniques et améliorations environnementales)

La durabilité du système communale de gestion des déchets est une orientation stratégique principale à mettre en œuvre en 2014

Enfin compte tenu de l'augmentation des épisodes pluvieux violents et récurrents (due probablement aux changements climatiques), le projet doit assurer un écoulement des eaux adéquat dans les zones urbaines cibles ainsi qu'en aval et amont de celles-ci. Des études techniques seront menées début 2014 afin de déterminer et de chiffrer les actions urgentes à mener.

### 3.2 Recommandations

Tenant compte de la Pertinence et des résultats des différentes évaluations menées sur le Programme Pavage, ainsi que de son appréciation positive des acteurs impliqués (au niveau central et communal), la Pertinence d'un volet « développement économique et social porteur » devra être analysée et appuyée dans la note d'appréciation 2014 de la CTB Burundi en regard du contexte et des enjeux prioritaires pour la construction du futur PIC

Au niveau du Burundi, d'améliorer la possibilité, via la loi des marchés publics, de faire des chantiers HIMO afin de palier au problème récurrent du non emploi.

### 3.3 Enseignements tirés

Enseignement tiré	Public cible
Une capitalisation du projet est indispensable compte tenu des résultats positifs obtenus et afin d'en assurer l'appropriation par les instances de l'Etat. Cette méthodologie HIMO accompagnée de chantiers écoles – formations professionnelles doit être dupliquée dans les autres projets cogérés par la CTB.	Gouvernement du Burundi Bailleurs du Burundi CTB siège Projets cogérés CTB Agence d'exécution

## 4 Annexes

### 4.1 Critères de qualité

<b>1. PERTINENCE : le degré dans lequel l'intervention est cohérente avec les politiques et priorités locales et nationales ainsi qu'avec les attentes des bénéficiaires.</b>	
<i>Procédez comme suit pour calculer la note totale du présent critère Q : Au moins un 'A, pas de 'C' ni de 'D' = A ; Deux fois un 'B' = B ; Au moins un 'C, pas de 'D' = C ; Au moins un 'D' = D</i>	
<b>1.1 Quel est le degré de pertinence actuel du projet ?</b>	
<input type="checkbox"/>	<b>A</b> Clairement toujours ancré dans les politiques nationales et la stratégie belge, satisfait aux engagements en matière d'efficacité de l'aide, extrêmement pertinent par rapport aux besoins du groupe cible.
<input checked="" type="checkbox"/>	<b>B</b> S'inscrit toujours bien dans les politiques nationales et la stratégie belge (sans être toujours explicite), relativement compatible avec les engagements en matière d'efficacité de l'aide, pertinent par rapport aux besoins du groupe cible.
<input type="checkbox"/>	<b>C</b> Quelques questions par rapport à la cohérence avec les politiques nationales et la stratégie belge, l'efficacité de l'aide ou la pertinence.
<input type="checkbox"/>	<b>D</b> Contradictions avec les politiques nationales et la stratégie belge, les engagements en matière d'efficacité de l'aide ; la pertinence vis-à-vis des besoins est mise en doute. Des changements majeurs sont requis.
<b>1.2 La logique d'intervention, telle qu'elle est conçue actuellement, est-elle toujours la bonne ?</b>	
<input type="checkbox"/>	<b>A</b> Logique d'intervention claire et bien structurée ; logique verticale des objectifs réalisable et cohérente ; indicateurs appropriés ; risques et hypothèses clairement identifiés et gérés ; accompagnement de sortie d'intervention mis en place (si cela est applicable).
<input checked="" type="checkbox"/>	<b>B</b> Logique d'intervention appropriée bien qu'elle puisse avoir besoin de certaines améliorations en termes de hiérarchie d'objectifs, d'indicateurs, de risques et hypothèses.
<input type="checkbox"/>	<b>C</b> Les problèmes par rapport à la logique d'intervention peuvent affecter la performance d'un projet et sa capacité à contrôler et évaluer les progrès ; améliorations requises.
<input type="checkbox"/>	<b>D</b> La logique d'intervention est erronée et nécessite une révision en profondeur pour que le projet puisse espérer aboutir.
<b>2. EFFICIENCE DE LA MISE EN ŒUVRE JUSQU'À CE JOUR : le degré dans lequel les ressources de l'intervention (fonds, expertise, temps, etc.) ont été converties en résultats de façon économe (appréciation de l'ensemble de l'intervention)</b>	
<i>Procédez comme suit pour calculer la note totale du présent critère Q : Au moins un 'A, pas de 'C' ni de 'D' = A ; Deux fois un 'B' = B ; Au moins un 'C, pas de 'D' = C ; Au moins un 'D' = D</i>	
<b>2.1 Dans quelle mesure les inputs (finances, RH, biens &amp; équipements) sont-ils correctement gérés ?</b>	
<input type="checkbox"/>	<b>A</b> Tous les inputs sont disponibles à temps et dans les limites budgétaires.
<input checked="" type="checkbox"/>	<b>B</b> La plupart des inputs sont disponibles dans des délais raisonnables et ne nécessitent pas d'ajustements budgétaires considérables. Une certaine marge d'amélioration est cependant possible.
<input type="checkbox"/>	<b>C</b> La disponibilité et l'utilisation des inputs posent des problèmes qui doivent être résolus, sans quoi les résultats pourraient courir certains risques.
<input type="checkbox"/>	<b>D</b> La disponibilité et la gestion des inputs comportent de sérieuses lacunes qui menacent l'atteinte des résultats. Des changements considérables sont nécessaires.
<b>2.2 Dans quelle mesure les outputs sont-ils correctement gérés ?</b>	
<input type="checkbox"/>	<b>A</b> Tous les outputs ont été et seront plus que vraisemblablement livrés dans les temps et de bonne qualité ce qui contribuera aux outcomes planifiés.

<input checked="" type="checkbox"/>	<b>B</b>	Les outputs sont et seront plus que vraisemblablement livrés dans les temps, mais une certaine marge d'amélioration est possible en termes de qualité, de couverture et de timing.
<input type="checkbox"/>	<b>C</b>	Certains outputs ne s(er)ont pas livrés à temps ou de bonne qualité. Des ajustements sont nécessaires.
<input type="checkbox"/>	<b>D</b>	La qualité et la livraison des outputs comportent et comporteront plus que vraisemblablement de sérieuses lacunes. Des ajustements considérables sont nécessaires pour garantir au minimum que les outputs clés seront livrés à temps.

### 3. EFFICACITÉ JUSQU'À CE JOUR : le degré dans lequel l'outcome (objectif spécifique) est atteint, tel que prévu à la fin de l'année N

*Procédez comme suit pour calculer la note totale du présent critère Q : Au moins un 'A, pas de 'C' ni de 'D' = A ; Deux fois un 'B' = B ; Au moins un 'C, pas de 'D' = C ; Au moins un 'D' = D*

#### 3.1 Tel qu'il est mis en œuvre actuellement, quelle est la probabilité que l'outcome soit réalisé ?

<input type="checkbox"/>	<b>A</b>	La réalisation totale de l'outcome est vraisemblable en termes de qualité et de couverture. Les résultats négatifs (s'il y en a) ont été atténués.
<input checked="" type="checkbox"/>	<b>B</b>	L'outcome sera atteint avec quelques minimales restrictions ; les effets négatifs (s'il y en a) n'ont pas causé beaucoup de tort.
<input type="checkbox"/>	<b>C</b>	L'outcome ne sera atteint que partiellement, entre autres en raison d'effets négatifs auxquels le management n'est pas parvenu à s'adapter entièrement. Des mesures correctives doivent être prises pour améliorer la probabilité de la réalisation de l'outcome.
<input type="checkbox"/>	<b>D</b>	Le projet n'atteindra pas son outcome, à moins que d'importantes mesures fondamentales soient prises.

#### 3.2 Les activités et les outputs sont-ils adaptés sur la base des résultats atteints dans l'optique de réaliser l'outcome (objectif spécifique) ?

<input checked="" type="checkbox"/>	<b>A</b>	Le projet réussit à adapter ses stratégies/activités et outputs en fonction de l'évolution des circonstances externes dans l'optique de réaliser l'outcome. Les risques et hypothèses sont gérés de manière proactive.
<input type="checkbox"/>	<b>B</b>	Le projet réussit relativement bien à adapter ses stratégies en fonction de l'évolution des circonstances externes dans l'optique de réaliser l'outcome. La gestion des risques est relativement passive.
<input type="checkbox"/>	<b>C</b>	Le projet n'est pas totalement parvenu à adapter ses stratégies en fonction de l'évolution des circonstances externes de façon appropriée ou dans les temps. La gestion des risques a été plutôt statique. Une modification importante des stratégies s'avère nécessaire pour garantir au projet la réalisation de son outcome.
<input type="checkbox"/>	<b>D</b>	Le projet n'est pas parvenu à réagir à l'évolution des circonstances externes ; la gestion des risques a été insuffisante. Des changements considérables sont nécessaires pour réaliser l'outcome.

### 3. DURABILITÉ POTENTIELLE : le degré de probabilité de préserver et reproduire les bénéfices d'une intervention sur le long terme (au-delà de la période de mise en œuvre de l'intervention).

*Procédez comme suit pour calculer la note totale du présent critère Q : Au moins 3 'A, pas de 'C' ni de 'D' = A ; Maximum 2 'C', pas de 'D' = B ; Au moins 3 'C, pas de 'D' = C ; Au moins un 'D' = D*

#### 3.1 Durabilité financière/économique ?

<input type="checkbox"/>	<b>A</b>	La durabilité financière/économique est potentiellement très bonne : les frais liés aux services et à la maintenance sont couverts ou raisonnables ; les facteurs externes n'auront aucune incidence sur celle-ci.
<input type="checkbox"/>	<b>B</b>	La durabilité financière/économique sera vraisemblablement bonne, mais des problèmes peuvent survenir en raison notamment de l'évolution de facteurs économiques externes.
<input checked="" type="checkbox"/>	<b>C</b>	Les problèmes doivent être traités en ce qui concerne la durabilité financière soit en termes de frais institutionnels ou liés aux groupes cibles, ou encore d'évolution du contexte économique.
<input type="checkbox"/>	<b>D</b>	La durabilité financière/économique est très discutable, à moins que n'interviennent des changements majeurs.

#### 4.2 Quel est le degré d'appropriation du projet par les groupes cibles et persistera-t-il au terme de l'assistance externe ?

<input type="checkbox"/>	<b>A</b>	La SMCL et d'autres structures locales pertinentes sont fortement impliquées à tous les stades de la mise en œuvre et s'engagent à continuer à produire et utiliser des résultats.
<input checked="" type="checkbox"/>	<b>B</b>	La mise en œuvre se base en grande partie sur la SMCL et d'autres structures locales pertinentes, impliquées elles aussi, dans une certaine mesure, dans le processus décisionnel. La probabilité d'atteindre la durabilité est bonne, mais une certaine marge d'amélioration est possible.
<input type="checkbox"/>	<b>C</b>	Le projet recourt principalement à des arrangements ponctuels et à la SMCL et d'autres structures locales pertinentes en vue de garantir la durabilité. La continuité des résultats n'est pas garantie. Des mesures correctives sont requises.
<input type="checkbox"/>	<b>D</b>	Le projet dépend totalement des structures ponctuelles n'offrant aucune perspective de durabilité. Des changements fondamentaux sont requis pour garantir la durabilité.
<b>4.3 Quel est le niveau d'appui politique fourni et le degré d'interaction entre le projet et le niveau politique ?</b>		
<input type="checkbox"/>	<b>A</b>	Le projet bénéficie de l'appui intégral de la politique et des institutions, et cet appui se poursuivra.
<input checked="" type="checkbox"/>	<b>B</b>	Le projet a bénéficié, en général, de l'appui de la politique et des institutions chargées de la mettre en œuvre, ou à tout le moins n'a pas été gêné par ceux-ci, et cet appui se poursuivra vraisemblablement.
<input type="checkbox"/>	<b>C</b>	La durabilité du projet est limitée par l'absence d'appui politique. Des mesures correctives sont requises.
<input type="checkbox"/>	<b>D</b>	Les politiques ont été et seront vraisemblablement en contradiction avec le projet. Des changements fondamentaux s'avèrent nécessaires pour garantir la durabilité du projet.
<b>4.4 Dans quelle mesure le projet contribue-t-il à la capacité institutionnelle et de gestion ?</b>		
<input type="checkbox"/>	<b>A</b>	Le projet est intégré aux structures institutionnelles et a contribué à l'amélioration de la capacité institutionnelle et de gestion (même si ce n'est pas là un objectif explicite).
<input type="checkbox"/>	<b>B</b>	La gestion du projet est bien intégrée aux structures institutionnelles et a contribué d'une certaine manière au renforcement des capacités. Une expertise supplémentaire peut s'avérer requise. Des améliorations sont possibles en vue de garantir la durabilité.
<input checked="" type="checkbox"/>	<b>C</b>	Le projet repose trop sur des structures ponctuelles plutôt que sur des institutions ; le renforcement des capacités n'a pas suffi à garantir pleinement la durabilité. Des mesures correctives sont requises.
<input type="checkbox"/>	<b>D</b>	Le projet repose sur des structures ponctuelles et un transfert de compétences vers des institutions existantes, qui permettrait de garantir la durabilité, est improbable à moins que des changements fondamentaux n'interviennent.

Critères	Note
Pertinence	B
Efficienc	B
Efficacité	A
Durabilité	B

## 4.2 Décisions prises par le comité de pilotage et suivi

Décision				Action			Suivi		
N°	Décision	Periode d'identification (mmm.aa)	Source*	Acteur	Action(s)	Resp.	Deadline	Avancement	Status
1	Nomination de la personne issue du ministère des Finances, de la Planification du Développement		SMCL	MINFIN	MINFIN		ND	pas d'avancement	OPEN
					<i>Insérer une ligne ici</i>				
2	suite à la MTR, recommandations (limitées) à suivre	janv-13	MTR	DIR	mise en œuvre des différentes recommandations	DI	fin 2013	en cours	ONGOING
					<i>Insérer une ligne ici</i>				
3	amélioration du cadre logique		MTR	DIR	refonte du CL	DI	01/01/2013	fait	CLOSED
				PROJET	<i>Insérer une ligne ici</i>				
4	accord de la SMCL pour l'incorporation des lauréats des écoles techniques en vue d'un apprentissage – premier emploi. Formations par	janv-13		DIR	mettre en place le set up	DI	fin 2013	en cours	CLOSED
					<i>Insérer une ligne ici</i>				
5	accord de financement avec associations agréées de tailleurs de pavés - graviers	janv-13			calcul du prix coutant	Projet		en cours	CLOSED
					conventions	<i>Insérer une ligne ici</i>			
6	plan de diminution du staff pour raison économique	janv-13			plan de diminution à mettre en place	projet	fin 2013	en cours	CLOSED
					<i>Insérer une ligne ici</i>				
7	La SMCL approuve la demande d'un échange de lettres afin de prolonger la Convention spécifique du projet BDI 0804911, la nouvelle date proposée est le 13/12/2014	juin-13	SMCL	Dir et siège D	faire demande officielle	rep		en cours - urgent	CLOSED
						siège CTB		en cours - urgent	
8	La SMCL autorise le transfert en priorité des investissements des deux projets actuels (BDI 0804911 – BDI0905211) au futur projet en formulation BDI 1307711.	juin-13	SMCL		convention bâtiment SETEMU à modifier		fin 2013	accord reçu	CLOSED
								lettre à signer	

### 4.3 Cadre logique mis à jour

Ce cadre logique a été avalisé par la SMCL du 28 janvier 2013.

	<b>Objectif global</b>	<b>Indicateurs objectivement vérifiables</b>	<b>Sources de vérification</b>	<b>Hypothèses</b>
OG	Favoriser le développement économique la mise à niveau des infrastructures de transport intra-urbaines.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>Pourcentage des routes concernées</i></li> <li>- <i>Pourcentage de ménages bénéficiaires par rapport à la population des zones cibles</i></li> <li>- <i>Injection masse monétaire</i></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>Rapports de projet</i></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>la paix est maintenue dans le pays</i></li> </ul>
	<b>Objectif spécifique</b>	<b>Indicateurs objectivement vérifiables</b>	<b>Sources de vérification</b>	<b>Hypothèses</b>
OS	<p>Réhabiliter durablement le réseau routier intra-urbain de localités par le biais de chantiers de pavage à haute intensité de main d'œuvre.</p> <p>Ss OS :</p> <p>Construction et protection des routes pavées.</p> <p>Mise au travail et développement des capacités de la population en vue d'une insertion socio économique</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>Distance et surface pavées</i></li> <li>- <i>Nombre d'Hommes/jours de travail créés</i></li> <li>- <i>Nombres de personnes formées</i></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>Rapports de projet</i></li> <li>- <i>Rapport d'exécution</i></li> <li>- <i>Fiches de présence</i></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>Le réseau est entretenu par les autorités responsables</i></li> </ul>

	<b>Volet A : Kirundo</b>	<b>Indicateurs objectivement vérifiables</b>	<b>Sources de vérification</b>	<b>Hypothèses /risques</b>
R1	Les routes ciblées à Kirundo sont pavées	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Distance et surface pavées</li> <li>2. sécurité = nombre de ralentisseurs</li> <li>3. Temps des trajets</li> <li>4. Longueur de caniveaux de drainage</li> <li>5. Nombre de riverains ou parcelles sur route pavée</li> <li>6. Nombre d'hommes mois (mise au travail) via les entreprises.</li> <li>7. Nombre d'hommes mois (mise au travail) via les ATP</li> <li>8. Nombre de tailleurs formés à l'exploitation de carrière.</li> <li>9. Contribution aux recettes fiscales communales via l'exploitation de carrières et pourcentage du budget communal</li> </ol>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Rapports de projet</li> <li>- PV de réception provisoire</li> <li>- Budget communal</li> <li>- Comptabilité ATP</li> <li>- Rapport BC</li> <li>- Rapport de formations</li> </ul>	<p>Le pavage est techniquement et économiquement faisable</p> <p>Disponibilité en agrégats</p> <p>Fourniture de pavés, ressources humaines suffisante pour l'approvisionnement</p> <p>- Bonne gestion des marchés publics entreprise</p> <p>Sécurité au niveau des carrières</p> <p>Déplacement des constructions illicites</p> <p>Budget suffisant pour les objectifs</p>
	<b>Activités pour résultat 1</b>	<b>Moyens</b>	<b>Coûts</b>	
R1A1	Etudes techniques et supervision	- Equipe projet + bureau d'études		
R1A2	Pavage à l'entreprise	- Entreprise de construction		

	<b>Volet C : Bwiza/Nyakabiga</b>	<b>Indicateurs objectivement vérifiables</b>	<b>Sources de vérification</b>	<b>Hypothèses</b>
R1	Une deuxième phase de pavage est achevée	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Distance et surface pavées</li> <li>2. sécurité = nombre de ralentisseurs</li> <li>3. Temps des trajets</li> <li>4. Longueur de caniveaux de drainage</li> <li>5. Nombre de riverains ou parcelles sur route pavée</li> <li>6. Nombre d'hommes mois (mise au travail) via les entreprises.</li> <li>7. Nombre d'hommes mois (mise au travail) via les ATP</li> <li>8. Nombre de tailleurs formés à l'exploitation de carrière.</li> </ol>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Rapports de projet</li> <li>- PV de réception</li> <li>- Comptabilité ATP</li> <li>- Rapport BC</li> <li>- Rapport de formations</li> <li>-</li> </ul>	<p>Bonne gestion des marchés publics entreprise</p> <p>Fourniture de pavés, ressources humaines suffisante pour l'approvisionnement</p> <p>Déplacement des constructions illicites – gestion des riverains</p> <p>Budget suffisant pour les objectifs</p> <p>Relations avec les concessionnaires</p>
	<b>Activités pour résultat 1</b>	<b>Moyens</b>	<b>Coûts</b>	<b>Hypothèses</b>
R1A1	Etudes techniques et supervision des travaux	- Equipe projet + bureau d'études		-
R1A2	Pavage à l'entreprise	- Entreprise de construction		

	<b>Volet D : Pavage Social Kamenge/Kinama/Cibitoke</b>	<b>Indicateurs objectivement vérifiables</b>	<b>Sources de vérification</b>	<b>Hypothèses/risques</b>
<b>R1</b>	<b>Renforcement des capacités des SETEMU</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Augmentation du parc</li> <li>2. fonctionnalité du service de maintenance véhicule</li> <li>3. RH SETEMU utilisés dans les chantiers de pavage</li> <li>4. Nombre RH SETEMU formé</li> <li>5. Présence et opérationnalité de la plate-forme SIG</li> <li>6. Mise en place de la brigade pavage</li> <li>7. Travaux réalisés par la brigade pavage (m<sup>2</sup> et réparations)</li> <li>8. Appuis techniques et matériels des infrastructures des SETEMU</li> </ol>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Rapport annuel des SETEMU</li> <li>- Rapport de chantiers pavage</li> <li>- Rapports brigade</li> <li>- Réceptions provisoires</li> <li>- Facturation RH setemu</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Convention avec les gSETEMU pour la mise à disposition du matériel et des RH</li> <li>- Devenir des SETEMU</li> <li>- Stabilité des ressources SETEMU</li> </ul>
	<b>Activités pour résultat 1</b>	<b>Moyens</b>	<b>Coûts</b>	<b>Hypothèses</b>
R1A1	Analyse des capacités et besoins	- SETEMU, équipe projet		
R1A2	Achat d'équipement	- Fournisseur		
R1A3	Frais de fonctionnement	- SETEMU		
R1A4	Appui à la planification, suivi, gestion	- SETEMU, consultant		
<b>R2</b>	<b>Des compétences sont développées au sein de la population cible</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. type de formations de connaissance proposées (humaines et entrepreneuriales)</li> <li>2. nombre de bénéficiaires de formations de connaissance</li> <li>3. Type de formation de renforcement et validation des</li> </ol>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Rapport de projet</li> <li>- Certificats ou Attestations</li> <li>Listes de présence</li> <li>Rapport des partenaires</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- La paix sociale est stimulée</li> <li>- La population est prête à contribuer au projet</li> <li>- identifications des autorités locales et</li> </ul>

		<p><i>compétences (alphabétisation, professionnelles, et chantiers écoles),</i></p> <p>4. <i>Nombre de bénéficiaires par formations de renforcement et taux de réussites</i></p> <p>5. <i>Nombre de Partenaires impliqués dans les formations</i></p> <p>6. <i>Au niveau des chantiers écoles, nombre de promotions (A à B à C)</i></p> <p>7. <i>Absence de conflits</i></p> <p>8. <i>Nombre d'AGR, IGG (système épargne pour investissements), micro entreprises créées et existantes par les ex apprenants (et nombres impliqués)</i></p> <p>9. <i>Nombre et montant des bourses d'installations</i></p> <p>10. <i>Nombre d'hommes mois (mise au travail) via les ATP</i></p> <p>11. <i>Nombre de tailleurs formés et existants à l'exploitation de carrières.</i></p> <p>12. <i>Nombre d'ATP appuyées</i></p> <p>13. <i>Nombre de crédits outils octroyés</i></p> <p>14. <i>Nombre de carrières respectant les recommandations sociales et environnementales (y compris post exploitation)</i></p>		<p><i>partenaires (de formation) et leurs implications</i></p> <p>- <i>Les formations favorisent le développement personnel et communautaire</i></p>
--	--	---	--	--

	<b>Activités pour résultat 2</b>	<b>Moyens</b>	<b>Coûts</b>	<b>Hypothèses</b>
R2A1	Etude socio-économique de base	- <i>Consultance externe</i>		-
R2A2	Formation des bénéficiaires	- <i>ONG, associations</i>		
R2A3	Accompagnement social	- <i>ONG, associations</i>		-
R2A4	Appui à la filière pavé	- <i>ONG, associations tailleurs</i>		-
<b>R3</b>	<b>Un nombre de routes à Kamenge/Kinama/Cibitoke sont pavées</b>  <b>Le réseau routier est amélioré par le pavage social à KKC</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. <i>Distance et surface pavées</i></li> <li>2. <i>sécurité = nombre de ralentisseurs, de panneaux indicateurs et éclairage</i></li> <li>3. <i>Temps des trajets</i></li> <li>4. <i>Longueur de caniveaux de drainage</i></li> <li>5. <i>Nombre de riverains/ parcelles sur route pavée</i></li> <li>6. <i>Nombre de chantiers de gestion environnementale et gestion de l'eau pluviale (chantiers connexes)</i></li> <li>7. <i>Nombre d'hommes mois des tailleurs (mise au travail) via les ATP</i></li> <li>8. <i>Nombre de pavés achetés</i></li> <li>9. <i>Nombre d'homme/mois d'apprenants</i></li> <li>10. <i>Montant des Bourses d'apprentissage octroyé</i></li> </ol>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>rapport de projet</i></li> <li>- <i>PV de réception</i></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>Bonne gestion des RH et des chantiers</i></li> <li>- <i>Les constructions illicites sont limitées</i></li> <li>- <i>Implications effectives des autorités (locales communales, ministérielles, ...)</i></li> <li>- <i>Extension de la ville planifiée (ea eaux pluviales)</i></li> <li>- <i>Concessionnaires</i></li> <li>- <i>Risque budgétaires</i></li> <li>- <i>Risques de réputation ; chantiers connexes eaux pluviales non faits</i></li> <li>- <i>Accréditation de chantiers écoles</i></li> <li>- <i>Production de pavés</i></li> </ul>
	<b>Activités pour résultat 3</b>	<b>Moyens</b>	<b>Coûts</b>	<b>Hypothèses</b>

R3A1	Etudes techniques	- <i>Consultance externe</i>		- <i>Collaboration participative de la commune</i>
R3A2	Achat de pavés	- <i>ONG, associations, tailleurs</i>		- <i>Mise à disposition d'un terrain de stockage</i> - <i>Matériaux disponibles en quantité suffisante</i>
R3A3	Pavage social	- <i>ONG, associations</i>		- <i>Motivation de la population</i>
<b>R4</b>	<b>La collecte des déchets solides est améliorée</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. <i>Volume/poids des déchets collectés</i></li> <li>2. <i>Nombre de zones transit aménagés</i></li> <li>3. <i>Taux de recouvrement des cotisations entretien déchets (2%)</i></li> <li>4. <i>Nombre de clients du système de déchets</i></li> <li>5. <i>Nombre de personnes employées par le système</i></li> <li>6. <i>Nombre de sensibilisation</i></li> <li>7. <i>Nombre de sanctions émises et perçues</i></li> <li>8. <i>Nombre de dépôts illicites de déchets</i></li> <li>9. <i>Initiatives locales créées et/ou appuyées</i></li> </ol>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>Rapport de projet</i></li> <li>- <i>Rapports spécifiques à la gestion des déchets au niveau communal</i></li> <li>- <i>PV des conseils communaux</i></li> <li>- <i>Données de populations</i></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>La population est sensibilisée à contribuer à la collecte</i></li> <li>- <i>Implications des autorités compétentes</i></li> <li>- <i>Évolution du processus de décentralisation</i></li> <li>- <i>Evolution des politiques sectorielles</i></li> </ul>

	<b>Activités pour résultat 4</b>	<b>Moyens</b>	<b>Coûts</b>	<b>Hypothèses</b>
R4A1	Etude technique	- <i>Consultance externe</i>		
R4A2	Mise en place du système	- <i>SETEMU, Mairie</i>		
<b>R5</b>	<b>Des études d'aménagement urbain sont faites</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. <i>Nombre d'études disponibles</i></li> <li>2. <i>Types de données fiables disponibles</i></li> <li>3. <i>Nombre d'ateliers de validations organisés</i></li> </ol>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>Études eaux usées et excréta</i></li> <li>- <i>Document de stratégie de gestion des déchets</i></li> <li>- <i>Études spécifiques déchets</i></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>GSEA fonctionnel</i></li> <li>- <i>Appropriation des études par les autorités</i></li> <li>-</li> </ul>
	<b>Activités pour résultat 5</b>	<b>Moyens</b>	<b>Coûts</b>	<b>Hypothèses</b>
R5A1	Etudes déchets solides	- <i>SETEMU, mairie, consultance</i>		
R5A2	Plan directeur eaux (usées/pluie)	- <i>SETEMU, Mairie, consultance</i>		

## 4.4 Aperçu des MoReResults

Résultats ou indicateurs du cadre logique modifiés au cours des 12 derniers mois ?	Nouveaux indicateurs proposés et analysé lors de la SMCL de janvier 2013
Rapport de <i>Baseline</i> enregistré dans PIT ?	NON mais fait en Q3 2010 A faire Q1 2014
Planning de l'EMP	Faite en septembre 2012
Planning de l'évaluation finale	Vers Q2 2014
Missions de backstopping depuis le 01/01/2013	Aucune

## 4.5 Rapport d'exécution budgétaire

### Budget vs Actuals (Year to Month, by Quarter) 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 : **G02**

Year to month : 31/12/2013

Currency : EUR

YTM : Report includes all closed transactions until the end date of the closed closing

Status	Fin Mode	Amount	2013				Total	Total Exp.	Balance	% Exec	
			2012	Q1	Q2	Q3					Q4
<b>A PAVAGE KIRUNDO</b>		2.027.000,00	225.254,63	19.533,91	62.350,89	108.974,61	400.060,95	590.920,37	816.175,00	1.210.825,00	40%
<b>01 Les routes ciblées à</b>		2.027.000,00	225.254,63	19.533,91	62.350,89	108.974,61	400.060,95	590.920,37	816.175,00	1.210.825,00	40%
01 Etudes techniques &	COGEST	180.000,00	76.647,81			6.090,58	27.991,16	34.081,74	110.729,55	69.270,45	62%
02 Pavage à l'entreprise	COGEST	1.847.000,00	148.606,82	19.533,91	62.350,89	102.884,03	372.069,79	556.838,63	705.445,45	1.141.554,55	38%
<b>B PAVAGE NGOZI</b>		0,00	0,00						0,00	0,00	?
<b>01 Les routes ciblées à Ngozi</b>		0,00	0,00						0,00	0,00	?
01 Etudes techniques &	COGEST	0,00	0,00						0,00	0,00	?
02 Pavage à l'entreprise	COGEST	0,00	0,00						0,00	0,00	?
<b>C PAVAGE BWIZA-NYAKABIGA</b>		1.673.000,00	1.672.809,38						1.672.809,38	190,62	100%
<b>01 Phase 2 du pavage Bwiza et</b>		1.673.000,00	1.672.809,38						1.672.809,38	190,62	100%
01 Etudes techniques &	COGEST	100.000,00	166.707,32						166.707,32	-66.707,32	167%
02 Pavage à l'entreprise	COGEST	1.573.000,00	1.506.102,06						1.506.102,06	66.897,94	96%
<b>D PAVAGE SOCIAL</b>		8.817.000,00	5.395.120,02	628.331,67	783.312,13	782.790,97	720.013,60	2.914.448,36	8.309.568,37	507.431,63	94%
<b>01 Renforcement des capacités</b>		1.491.000,00	1.136.479,15	31.927,99	67.167,70	27.028,72	41.639,58	167.764,00	1.304.243,14	186.756,86	87%
01 Analyse des capacités et	COGEST	1.000,00	208,51						208,51	791,49	21%
02 Achat d'équipement	COGEST	885.000,00	855.253,71				-47,53	-47,53	855.206,18	29.793,82	97%
03 Frais de fonctionnement	COGEST	450.000,00	227.376,78	31.779,65	37.943,58	18.384,26	32.363,46	120.470,95	347.847,73	102.152,27	77%
04 Appui à la planification,	COGEST	155.000,00	53.640,15	148,34	29.224,12	8.644,46	9.323,65	47.340,57	100.980,72	54.019,28	65%
	REGIE	3.566.000,00	2.557.655,41	163.061,07	187.265,93	180.318,85	169.681,29	700.327,13	3.257.982,55	308.017,45	91,00
	COGEST	12.434.000,00	7.337.924,39	605.845,74	789.757,52	857.672,81	1.180.963,46	3.434.239,53	?	1.661.836,09	87,00
	<b>TOTAL</b>	<b>16.000.000,00</b>	<b>9.895.579,80</b>	<b>768.906,81</b>	<b>977.023,45</b>	<b>1.037.991,66</b>	<b>1.350.644,75</b>	<b>4.134.566,66</b>	<b>?</b>	<b>1.969.853,54</b>	<b>88,00</b>



Budget vs Actuals (Year to Month, by Quarter) of BDI0804911 Printed on 11/02/2014

page: 1

## Budget vs Actuals (Year to Month, by Quarter) 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 : **G02**

Year to month : 31/12/2013

Currency : **EUR**

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

Status	Fin Mode	Amount	2013				Total	Total Exp.	Balance	% Exec	
			2012	Q1	Q2	Q3					Q4
<b>02 Des compétences sont</b>		845.000,00	473.241,78	49.663,52	77.387,14	65.579,13	65.417,16	258.046,94	731.288,72	113.711,28	87%
	01 Etude socio-économique de	49.000,00	41.641,90	2.805,09	1.498,74	2.064,94		6.368,77	48.010,67	989,33	98%
	02 Formation des bénéficiaires	421.000,00	249.287,06	30.204,37	42.828,36	40.850,41	40.787,03	154.670,17	403.957,23	17.042,77	96%
	03 Accompagnement social	348.000,00	162.662,03	16.497,79	30.717,75	22.633,09	24.630,13	94.478,75	257.140,78	90.859,22	74%
	04 Appui à la filière pavé	27.000,00	19.650,79	156,27	2.342,29	30,69		2.529,25	22.180,04	4.819,96	82%
<b>03 Pavage des routes</b>		6.010.000,00	3.726.417,45	446.806,35	612.713,07	586.149,46	442.658,59	2.088.327,47	5.814.744,92	195.255,08	97%
	01 Etudes techniques	83.000,00	71.142,47						71.142,47	11.857,53	86%
	02 Achat de pavés	1.400.000,00	805.601,06	194.411,57	201.915,88	74.145,30		470.472,75	1.276.073,81	123.926,19	91%
	03 Pavage	4.527.000,00	2.849.673,92	252.394,78	410.797,19	512.004,16	442.658,59	1.617.854,72	4.467.528,64	59.471,36	99%
<b>04 Un système de déchets</b>		132.000,00	24.695,35	12.792,83	26.044,21	22.045,25	33.802,79	94.685,09	119.380,44	12.619,56	90%
	01 Etude technique	10.000,00	0,00		113,21			113,21	113,21	9.886,79	1%
	02 Mise en place du système	122.000,00	24.695,35	12.792,83	25.931,00	22.045,25	33.802,79	94.571,88	119.267,23	2.732,77	98%
<b>05 Des études d'aménagement</b>		339.000,00	34.286,29	87.140,98		81.988,41	136.495,47	305.624,86	339.911,15	-911,15	100%
	01 Plan directeur déchets	115.000,00	16.607,45	32.632,33			43.905,75	76.538,08	93.145,53	21.854,47	81%
	02 Plan directeur déchets eau	224.000,00	17.678,84	54.508,65		81.988,41	92.589,72	229.086,78	246.765,62	-22.765,62	110%
<b>K RÉSERVE BUDGÉTAIRE</b>		0,00	0,00						0,00	0,00	??%
<b>01 Réserve budgétaire</b>		0,00	0,00						0,00	0,00	??%
	01 Réserve budgétaire	0,00	0,00						0,00	0,00	??%
	<b>REGIE</b>	3.566.000,00	2.557.655,41	163.061,07	187.265,93	180.318,85	169.681,29	700.327,13	3.257.982,55	308.017,45	91,00
	<b>COGEST</b>	12.434.000,00	7.337.924,39	605.845,74	789.757,52	857.672,81	1.180.963,46	3.434.239,53	? 1.661.836,09	1.661.836,09	87,00
	<b>TOTAL</b>	16.000.000,00	9.895.579,80	768.906,81	977.023,45	1.037.991,66	1.350.644,75	4.134.566,66	? 1.969.853,54	1.969.853,54	88,00



## Budget vs Actuals (Year to Month, by Quarter) 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 : **G02**

Year to month : 31/12/2013

Currency : **EUR**

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

Status	Fin Mode	Amount	2013					Total	Total Exp.	Balance	% Exec	
			2012	Q1	Q2	Q3	Q4					
<b>Z MOYENS GÉNÉRAUX</b>		3.483.000,00	2.602.395,77	121.041,23	131.360,42	146.226,08	230.570,20	629.197,93	3.231.593,71	251.406,29	93%	
<b>01 Frais ressources Humaines</b>		2.815.800,00	1.911.536,72	153.494,25	179.446,06	158.224,15	156.244,09	647.408,55	2.558.945,27	256.854,73	91%	
	01 Coordinateur de projet	REGIE	840.800,00	572.801,64	43.816,82	42.549,88	40.899,82	42.973,75	170.240,27	743.041,91	97.758,09	88%
	02 Gestionnaire de chantier	REGIE	699.800,00	532.494,87	39.104,27	45.882,18	34.521,45	28.455,85	147.963,75	680.458,62	19.341,38	97%
	03 Equipe technique projet	REGIE	621.100,00	404.409,00	29.554,86	42.780,13	41.313,00	43.691,55	157.339,54	561.748,54	59.351,46	90%
	04 Equipe logistique et	REGIE	365.100,00	227.751,23	19.429,55	16.479,58	24.888,35	26.365,63	87.163,11	314.914,34	50.185,66	86%
	05 AT national socio-	REGIE	0,00	0,00						0,00	0,00	2%
	06 Expert socio-économiste	REGIE	35.000,00	34.635,81						34.635,81	364,19	99%
	07 Primes de motivation	REGIE	64.800,00	35.367,06	2.122,99	2.666,38	12.104,64	7.141,81	24.035,82	59.402,88	5.397,12	92%
	08 Volontaires	REGIE	0,00	-12.699,28	308,59	210,89		2.757,71	3.277,19	-9.422,09	9.422,09	2%
	09 RAF International	REGIE	189.200,00	116.776,39	19.157,17	28.877,02	4.496,89	4.857,79	57.388,87	174.165,26	15.034,74	92%
<b>02 Investissements</b>			316.200,00	308.613,29	185,48	717,88	925,70	1.127,37	2.956,43	311.569,72	4.630,28	99%
	01 Achat véhicules	REGIE	105.000,00	105.215,41						105.215,41	-215,41	100%
	02 Achat motos	REGIE	10.500,00	10.559,97						10.559,97	-59,97	101%
	03 ICT et telecom	REGIE	45.000,00	44.420,89		717,88			717,88	45.138,77	-138,77	100%
	04 Mobilier	REGIE	15.700,00	15.734,66						15.734,66	-34,66	100%
	05 Equipement technique suivi	REGIE	17.000,00	9.829,01	185,48		925,70	1.127,37	2.238,55	12.067,56	4.932,44	71%
	06 construction bureau et	REGIE	123.000,00	122.853,35						122.853,35	146,65	100%
	<b>REGIE</b>		3.566.000,00	2.557.655,41	163.061,07	187.265,93	180.318,85	169.681,29	700.327,13	3.257.982,55	308.017,45	91,00
	<b>COGEST</b>		12.434.000,00	7.337.924,39	605.845,74	789.757,52	857.672,81	1.180.963,46	3.434.239,53	?	1.661.836,09	87,00
	<b>TOTAL</b>		16.000.000,00	9.895.579,80	768.906,81	977.023,45	1.037.991,66	1.350.644,75	4.134.566,66	?	1.969.853,54	88,00



Budget vs Actuals (Year to Month, by Quarter) of BDI0804911 Printed on 11/02/2014

page: 3

## Budget vs Actuals (Year to Month, by Quarter) 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 : **G02**

Year to month : 31/12/2013

Currency : **EUR**

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

Status	Fin Mode	Amount	2013					Total	Total Exp.	Balance	% Exec
			2012	Q1	Q2	Q3	Q4				
<b>03 Frais de fonctionnement</b>		<b>221.000,00</b>	182.388,83	6.372,74	7.051,84	10.102,64	9.917,60	33.444,82	<b>215.833,65</b>	5.166,35	<b>98%</b>
01 Loyer bureau	REGIE	14.000,00	14.825,90						14.825,90	-825,90	106%
02 Fonctionnement	REGIE	110.500,00	92.095,14	4.495,96	2.162,92	7.219,80	5.716,59	19.595,27	111.690,41	-1.190,41	101%
03 Fonctionnement véhicules	REGIE	83.500,00	65.755,60	1.584,58	4.467,56	2.228,12	2.886,96	11.167,22	76.922,82	6.577,18	92%
04 Missions à l'intérieur	REGIE	13.000,00	9.712,19	292,20	421,36	654,72	1.314,05	2.682,33	12.394,52	605,48	95%
<b>04 Frais de suivi et evaluation</b>		<b>130.000,00</b>	74.760,11	4.328,49	1.012,82	10.001,00		15.342,31	<b>90.102,42</b>	39.897,58	<b>69%</b>
01 Audit	REGIE	31.000,00	30.308,63						30.308,63	691,37	98%
02 Monitoring	REGIE	1.056,00	1.056,13						1.056,13	-0,13	100%
03 Backstopping	REGIE	25.944,00	6.734,35	4.328,49	1.012,82	10.001,00		15.342,31	22.076,66	3.867,34	85%
04 Evaluation (mi-parcours +	REGIE	72.000,00	36.661,00						36.661,00	35.339,00	51%
<b>05 TVA à Récupérer</b>		<b>0,00</b>	125.303,05	-43.339,73	-56.868,18	-33.027,40	63.281,14	-69.954,18	<b>55.348,88</b>	-55.348,88	<b>?%</b>
01 TVA à récupérer	REGIE	0,00	9.420,22	-1.319,90	-962,67	1.065,36	2.392,23	1.175,03	10.595,25	-10.595,25	?%
02 TVA à récupérer	COGEST	0,00	115.882,83	-42.019,84	-55.905,51	-34.092,76	60.888,91	-71.129,20	44.753,63	-44.753,63	?%
<b>99 Conversion rate adjustment</b>		<b>0,00</b>	-206,23		0,00		0,00	0,00	<b>-206,23</b>	206,23	<b>?%</b>
98 Conversion rate adjustment	REGIE	0,00	-206,23		0,00		0,00	0,00	-206,23	206,23	?%
99 Conversion rate adjustment	COGEST	0,00	0,00						0,00	0,00	?%
	REGIE	3.566.000,00	2.557.655,41	163.061,07	187.265,93	180.318,85	169.681,29	700.327,13	3.257.982,55	308.017,45	91,00
	COGEST	12.434.000,00	7.337.924,39	605.845,74	789.757,52	857.672,81	1.180.963,46	3.434.239,53	?	1.661.836,09	87,00
	<b>TOTAL</b>	<b>16.000.000,00</b>	<b>9.895.579,80</b>	<b>768.906,81</b>	<b>977.023,45</b>	<b>1.037.991,66</b>	<b>1.350.644,75</b>	<b>4.134.566,66</b>	<b>?</b>	<b>1.969.853,54</b>	<b>88,00</b>



Budget vs Actuals (Year to Month, by Quarter) of BDI0804911 Printed on 11/02/2014

page: 4

## 4.6 Ressources en terme de communication

### 1. Communication sur le projet :

- Photos de Rosalie Colfs sur les formations professionnelles et le chantier : a permis de développer une exposition photos (pour le Programme Pavage –cadres métalliques- et pour la CTB Burundi –gros cubes-).
- Diaporama réalisé pour l'expo Proseceau sur l'assainissement
- Banderoles, affiches utilisés pour les événements de communication.
- Vidéo présentant la formation humaine sur le VIH/Sida.  
Voir le lien suivant :  
<https://www.youtube.com/watch?v=paKHv9LmVQE>
- Brochure de présentation du cycle des apprenants (triptyque réalisée pour la conférence des policiers pensionnés).
- Définition d'une stratégie de communication et sensibilisation par la cellule gestion des déchets : diffusion de spots audio et vidéos (collaboration avec Menya Média et autres).

### 2. Documents de capitalisation :

- Réalisation de 5 workingpapers (document technique d'expérience de 8 à 12 pages) portant sur la filière de la taille de pavés, les chantiers-écoles, les formations professionnelles, le processus de réconciliation et la méthode HIMO social.
  - o Un workingpaper a été publié sur le site de la CTB (premier numéro de la série Réflexion):  
Voir le lien suivant :  
[http://www.btcctb.org/files/web/publication/001\\_Le%20pav%C3%A9%20moteur%20de%20d%C3%A9veloppement%20urbain%20Pavage%20Himo\\_FR.pdf](http://www.btcctb.org/files/web/publication/001_Le%20pav%C3%A9%20moteur%20de%20d%C3%A9veloppement%20urbain%20Pavage%20Himo_FR.pdf)
  - o Les autres workingpapers n'ont pas été publiés en 2013 (publication à venir).
  - o Un livre de synthèse sur le pavage a été produit, basé sur les workingpapers.

- Développement d'une étude portant sur les ex-apprenants, leurs perceptions des formations, le développement des AGR...

### 3. **Articles et publications en ligne** (Blog coopération, diffusion interne/externe CTB)

- Pour tous les articles parus sur le blog (success stories, articles sur les ATP, le processus de sélection, l'identification)

Voir le lien suivant :

<http://blogcooperation.be/tags/volunteers/shocq/>

- Pour les articles parus sur le site web, voir les liens suivants :

*Casestudy* : Articles sur la gestion des déchets dans les communes cibles

<http://www.btcctb.org/fr/casestudy/construction-routes-pav%C3%A9es-gestion-d%C3%A9chets>

*Pic of the week* : présentation du film sur le VIH/Sida et de la brochure de sensibilisation et de lutte contre le VIH/Sida sur les réseaux sociaux (Facebook, Twitter et Flickr)

<https://www.youtube.com/watch?v=paKHv9LmVQE>

Journée des toilettes, focus sur un programme par pays. Le Programme Pavage a été choisi pour participer.

<http://www.btcctb.org/fr/casestudy/journ%C3%A9e-mondiale-toilettes-l%E2%80%99action-ctb-en-mati%C3%A8re-d%E2%80%99assainissement>