

PROJET DE DEVELOPPEMENT DU SECTEUR ROUTIER**MISSION DE SUPERVISION DU PROJET***(Du 7 au 15 juin 2010)***AIDE-MEMOIRE**

1. Une mission composée de Kingson Aparo (Chef du projet), Otieno Ayany (Spécialiste en Gestion Financière), Mélance Ndikumasabo (Spécialiste en Passation des Marchés), et Clarette Rwagatore (Assistante du programme), a séjourné au Burundi du 7 au 15 juin 2010. La mission a été appuyée par Madame Mercy Tembon, Représentante Résidente de la Banque mondiale au Burundi. Le présent aide-mémoire résume les conclusions de la mission.

2. Le principal objectif de la mission était d'évaluer les progrès du projet et les possibilités d'atteindre ses objectifs avant sa nouvelle date de clôture du 31 décembre 2010. Sur la base de cette évaluation, la mission devait convenir des actions à entreprendre pour (i) l'achèvement des activités en cours, (ii) l'exécution des plans de mise en œuvre du projet ; (iii) la contribution de l'Administration au Rapport d'Achèvement du projet, et (iii) la préparation de la suite d'une nouvelle opération en réponse à la demande du Gouvernement et tel que prévu par le document de stratégie pays.

3. La mission a tenu une séance de restitution de ses conclusions avec Son Excellence Monsieur Anatole Kanyenkiko, Ministre des Travaux Publics et de l'Équipement. Elle a visité les travaux de réhabilitation des points critiques en cours sur les RN 7, et les travaux d'entretien en cours sur la RN 7. La mission a également eu des échanges avec l'équipe de l'audit en cours de l'entretien routier et avec les représentants des Associations de Développement communautaire (ACD) et de certaines PME impliqués dans le volet de l'entretien routier

4. La mission tient à exprimer ses remerciements à l'Administration pour la qualité de l'accueil qu'elle lui a réservé. La mission remercie également Monsieur le Directeur Général de l'Office des Routes, Madame la Directrice Générale du Fonds Routier National, Monsieur le Directeur Général de l'ALM, Madame la Directrice du LNBTP, ainsi que Madame la Directrice de la Cellule de Gestion du PDSR et les autres cadres du secteur routier, pour l'excellente collaboration qui a caractérisé les échanges au cours de la mission. La liste des personnes rencontrées figure en Annexe 1. Un plan d'action préparé par l'Administration avant l'arrivée de la mission a servi comme base de travail et de discussions.

Conclusions principales**Performance et Classification du Projet**

5. A six mois de la nouvelle date de clôture du projet, tous ses indicateurs de développement sont atteints mais la consolidation des acquis du projet reste un défi à relever.

6. Etant donné le progrès enregistré globalement par le projet tel que décrit aux Paragraphes 18 à 27 ci-dessous et notamment sur le décaissement du reliquat du Crédit IDA, la mission proposera à sa hiérarchie que la classification du projet dans le système de la Banque Mondiale soit maintenue à son statut de « Satisfaisant » sur le double plan de ses objectifs de développement et de sa mise en œuvre. Cependant cette classification reste fragilisée par les défaillances signalées dans cet aide-mémoire et qui méritent une attention particulière de l'Administration au cours des prochains mois. Aussi, l'Office des Routes devra redoubler d'ardeur dans le suivi des actions restantes telles que décrites aux Paragraphes 9 à 15 ci-dessous afin de réduire les risques du projet et d'assurer l'atteinte de tous ses objectifs intermédiaires.

Financement Additionnel

7. L'Administration a émis le souhait que la stratégie d'assistance de l'IDA au secteur, soit redéfinie notamment pour accompagner le Burundi dans son intégration dans l'East African Community (EAC). En attendant une position concertée dans le cadre de la revue à mi-parcours de la Stratégie Pays (CAS) de l'IDA, il a été convenu d'envisager un financement additionnel dans au projet existant. La mission a permis d'identifier des actions qui pourraient être considérées pour un tel financement de l'IDA dont l'approbation devra intervenir avant la date de clôture du projet en. Celles-ci sont présentées en Annexe 5.

8. Pour que la Banque puisse considérer le financement additionnel, il faudrait qu'une requête du gouvernement y relative lui parvienne avant le 15 juillet 2010. En outre, il faudrait que la classification du projet dans le système de l'IDA reste « satisfaisante ». Pour cela, il faudrait que :

- Le rapport d'audit pour l'année 2009 ait été soumis à l'IDA et jugé satisfaisant
- Toutes les dispositions juridiques du projet aient été remplies
- Mise en œuvre du plan d'exécution du projet y compris celui de sauvegarde environnemental et social soit jugée satisfaisante par l'IDA
- la mise en œuvre des plans de gestion financière et de passation des marchés soit jugée satisfaisante par l'IDA
- Que les arrangements institutionnels du projet soient maintenus
- Toute autre mesure identifiée lors de la préparation du financement additionnel ait été prise

Recommandations Principales

Risques du Projet

9. Les risques du projet restent à un niveau moyen. Pour réduire davantage ces risques, l'Administration devra mener les actions ci-dessous énumérées avant la fin du projet:

- Une résolution rapide des deux litiges relatifs aux contrats passés dans le cadre des travaux sur les RN 3 et 10, y compris le paiement des indemnités décidées (voir Paragraphes 29 à 34 ci-dessous) ;
- Achever les travaux de réhabilitation du lot 2 des routes en terre portant sur environ 100 km ;
- Corriger les défaillances constatées dans l'entretien des routes bitumées et absorber une bonne partie des fonds de contrepartie pour l'entretien routier ;

- Achever la mise en place de la BDR à l'OdR et du système de gestion statistique au MTPE ;
- Réalisation satisfaisante du plan d'action environnemental du projet (voir Paragraphes 35 à 37 ci-dessous) ;
- Achever le programme de formation de 2010 des personnels de l'ODR;
- Prendre des mesures pour sauvegarder le gain en temps de passation des marchés au regard du rôle de la DNMP ; et
- Prendre une décision concernant la consolidation des acquis du projet (voir Paragraphes 8 ci-dessus)

Priorités du Projet et actions à prendre

10. Une attention particulière devra être mise sur l'achèvement des activités ci-après pour que les objectifs intermédiaires du projet soient tous atteints avant le 31 décembre 2010 :

11. **Pour la Composante 1**, prendre les mesures suivantes visant à accroître et consolider la valeur ajoutée des travaux réalisés : (i) achever les travaux de la réhabilitation ponctuelle des routes nationales 1 et 7 à la nouvelle date de clôture du contrat du 27 juillet 2010 ; (ii) Le contrat passé sur fonds du FRN pour l'enlèvement des éboulements sur la RN 10 étant achevé il y a lieu d'accélérer le démarrage d'un contrat pluriannuel d'entretien de la même route à l'instar des autres routes nationales bitumées; (iii) Achever les travaux de réparation de la buse au PK 61 sur les fonds de contrepartie dont les contrats ont reçu la non objection de l'IDA ; (iv) Faire évaluer avec l'aide de l'auditeur technique les travaux achevés sur les routes bitumées en vue de tirer des leçons pour l'avenir. Dans ce cadre, achever l'audit de la RN 10 en cours et assurer la prise en compte de ses recommandations dans le rapport d'achèvement du projet et la préparation de la prochaine phase du programme routier ; (v) Déterminer les montants des litiges éligibles sur le Crédit IDA et conduire à terme les litiges relatifs aux contrats d'EMUGECO et de SWEROAD avant fin septembre 2010 ; (vi) Produire un rapport spécifique sur les aspects environnementaux dont notamment les rapports environnementaux définitifs sur les RN 1,7 et PK 61 de la RN 10 et les soumettre à l'IDA avant le 15 juillet 2010 projet ;

12. **Pour la Composante 2**, achever les travaux du Lot 2 avant fin décembre 2010 et intégrer l'entretien des routes réhabilitées dans le programme de l'entretien de 2011 ;

13. **Pour la Composante 3** : (i) accélérer les travaux de la deuxième année pour les achever avant fin février 2011 sur financement du FRN; (ii) finaliser les directives de validation et de paiement des décomptes soumis par les PME comme convenu au cours de la mission ; (iii) continuer l'alimentation du Compte de Projet B avec la contribution du FRN selon l'échéancier arrêté dans la Lettre d'Amendement de l'Accord de Crédit du 16 décembre 2009 ; et (iv) Achever l'audit de l'entretien routier étendu à la période 2009-2010 pour que ses conclusions soient prises en compte avant le 31 décembre 2010 ;

14. **Pour la Composante 4** : (i) rendre opérationnel les systèmes de suivi-évaluation de l'OdR et du MTPE à travers l'achèvement de la mise en place de la Banque de Données Routières à l'OdR et du système de gestion des données statistiques au MTPE ; (ii) initier la mise en œuvre des contrats de performance pour l'OdR et le FRN y compris le renforcement

de leurs systèmes de contrôle interne, et (iv) Compléter et accélérer la mise en œuvre du plan de formation contenu dans le PTBA de 2010

15. **Pour la composante 5** : (i) poursuivre l'amélioration du système de suivi-évaluation par la collecte des données sur les indicateurs (en y intégrant les données sur l'emploi généré par les travaux HIMO sur les RN 1 et 7 ; (ii) Orienter la contribution de l'auditeur technique sur l'analyse du projet telle que recommandée ci-dessus dans le présent aide-mémoire; (iii) assurer la mise en œuvre du PTBA 2010, et (iv) soumettre à l'IDA le rapport d'audit financier du projet pour 2009 avant fin juin 2010 et mettre en œuvre les recommandations de l'auditeur et des revues IDA avant la fin du projet.

Nouvelle Opération

16. Sous réserve des précisions à apporter par la hiérarchie de l'IDA sur son intervention future dans le secteur transport, la dernière mission avait identifié les axes jugés critiques pour la consolidation des acquis du présent projet au regard des premières leçons tirées sur la mise en œuvre de celui-ci et qui consistent à:

- Poursuivre la restauration et la protection du réseau routier existant par : (i) le renforcement de l'entretien pluriannuel sur les routes en bon état ; (ii) la réhabilitation des sections fortement dégradées du réseau bitumé principal et des itinéraires de desserte agricole du réseau en terre ; et (iii) le contrôle des charges à l'essieu sur les grands axes bitumés et non bitumés ;
- Consolider la gestion du secteur routier par : (i) une meilleure maîtrise de la planification du secteur en conformité avec les orientations de la stratégie de croissance et de réduction de la pauvreté du pays ; (ii) l'amélioration de la programmation financière et opérationnelle de l'entretien routier ; (iii) la maîtrise du suivi des contrats et des travaux routiers ; et (iv) un sens accru de résultats et de responsabilité par la contractualisation des opérations routières notamment par la mise en œuvre des contrats de performances ;
- La poursuite des programmes de création d'emploi en milieu rural à travers des travaux HIMO ; et
- La génération des programmes de réduction de l'incidence des MST et du VIH/SIDA dans le secteur routier.

17. Dans la mise en œuvre de ces activités, une attention particulière serait portée sur la facilitation de l'intégration du Burundi avec l'East Africa Community (EAC) et les conclusions de la stratégie routière et de transport à réaliser dans le cadre du projet en cours.

Situation Globale du Projet

Etat de mise en œuvre

18. Les plans d'exécution sur la base desquels la date de clôture a été prorogée le 16 décembre 2009 sont largement respectés, de même que celui établi antérieurement lors de la mission de juillet 2009 pour donner au projet une classification satisfaisante dans le système

de l'IDA. Ces plans ont été actualisés au cours de la mission et devront être transmis à l'IDA avant le 15 juillet 2010.

19. Le défi majeur du projet lors de la dernière mission en mars 2010 était comment parachever les activités restantes du projet de sorte à décaisser le reliquat de 25% du crédit de l'IDA (14 millions de dollars) et la contribution du FRN (3,5 milliards de Francs BU) en neuf mois avant la fin du projet; Ce défi devait être apprécié en fonction de l'état de mise en œuvre des plans mentionnés ci-dessus sur la base des objectifs mensuels de décaissement. La mission a noté une avancée importante dans le décaissement du crédit dont le reliquat est passé de 14 à 9 millions de dollars depuis fin mars 2010. Avec des demandes en instance de paiement à la Banque Mondiale de 3,1 millions, ce reliquat devra passer à 6 millions avant la fin juin 2010.

Suivi Rapproché

20. Les mesures suivantes convenues avec l'Administration lors de la dernière mission pour assurer un suivi rapproché des plans du projet sont maintenues mais l'OdR devra redoubler d'ardeur sur les activités en cours de finition:

- le Ministre des Travaux Publics et de l'Equipement a promis poursuivre les réunions de suivi de haut niveau qu'il a l'habitude de présider ;
- Le Chargé de projet organisera des revues régulières par vidéo conférence auxquelles tous les intervenants du projet prendront part ; et
- A titre de compte rendu, l'Office des Routes présentera à chacune de ces réunions l'état de mise en œuvre des plans et le niveau de décaissement des fonds du projet (IDA et FRN).

Résultats généraux

21. A l'exception de trois dossiers encore au stade de la passation des marchés d'une valeur totale de 3 millions de dollars, le projet se trouve dans une phase de finition de toutes ses composantes. L'ensemble des indicateurs du projet y compris ceux inclus dans l'Accord de Crédit, sont présentés en Annexe 2. A six mois de la nouvelle date de clôture du projet, tous les indicateurs de développement sont atteints mais la consolidation des acquis du projet reste un défi à relever. Par exemple, et comme signalé dans le dernier aide-mémoire, l'indicateur portant sur la durée de passation des marchés, bien qu'atteint, risque de ne pas être soutenable. En effet, le nouveau code des marchés semble introduire une revue préalable par la Direction Nationale des Marchés Publics (DNMP) des contrats en dessus de 10 millions de francs burundais (soit environs 800 000 dollars américains). Cette étape supplémentaire pourrait rallonger les délais d'approbation de presque tous les marchés routiers. La mission recommande une fois de plus que les capacités de la DNMP soient évaluées et que des mesures soient prises pour minimiser ce risque.

Résultats par composante

22. **Composante 1 :** Les résultats de fin du projet sont pratiquement atteints pour cette composante qui porte sur la réhabilitation des routes revêtues et qui représente 66% du coût

du projet. Celle-ci vise réhabiliter 40 km de routes et à mener à bien l'entretien périodique de 122 km de routes supplémentaires. Les seuls travaux restants à finir portent sur la réhabilitation des points critiques des routes nationales 1 et 7. Ils seront achevés fin juillet 2010, après une extension de la durée du contrat de 3 mois pour tenir compte des contraintes pluviométriques.

23. **Composante 2 :** Sur 250 km de routes en terre à réhabiliter, 154 km (soit 66%) sont achevés et réceptionnés. Les travaux sur les 100 km restants devront démarrer en juillet et s'achèveront courant décembre 2010. Malgré un retard de deux mois sur le calendrier arrêtés en mars 2010, l'Administration confirme que ces travaux seront achevés dans les délais. La mission réitère que le Crédit IDA ne pourra pas couvrir les dépenses engagées sur les activités achevées après la date de clôture du projet. Comme signalé dans le dernier Aide-Mémoire, l'objectif initial de 350 km de cette composante a été réduit à 250 km par une révision de l'Accord de Crédit pour des raisons présentées dans l'aide-mémoire de la mission de décembre 2009. Par la même occasion et pour les mêmes raisons, l'indicateur intermédiaire de couverture du réseau national routier dans le cadre de cette composante est passé de 14% à 10%.

24. **Composante 3 :** Les contrats de l'entretien courant de 885 km des routes bitumées en exécution depuis mars 2009 ont été reconduits pour 2010 et tout le réseau bitumé de 1.210 km continue à faire l'objet du cantonnement régulier. Les travaux manuels effectués en sous-traitance par les Associations Communautaires de Développement (ACD) continuent d'être réalisés avec satisfaction. Cependant, les travaux mécanisés ont démarré avec un retard au cours de l'année 2010 et certaines entreprises accusent toujours quelques défaillances de qualité dues essentiellement à un manque de rigueur de la part de la mission de contrôle et des PME. Le contrat de l'auditeur technique étant désormais renouvelé, la mission demande qu'il soit mis à contribution pour trouver une solution définitive à ce problème. Aussi et comme exigé par la dernière mission, l'audit de l'entretien routier en cours devra regarder cet aspect avec une grande attention, notamment pour tirer des leçons et formuler des recommandations permettant son amélioration. Pour cela et étant donné que le contrat du consultant ne porte que sur la période 2007-2008, la mission recommande que l'OdR négocie un avenant dès à présent avec le consultant pour assurer la prise en compte de la période janvier 2009-juin 2010.

25. **Composante 4 :** Les résultats de renforcement institutionnel visés à ce volet du projet sont atteints à l'exception de la formation et la mise en place des outils de gestion statistiques au Ministère des Travaux Publics et de l'Équipement. Le contrat du consultant pour la mise en place des outils statistiques est en cours d'attribution. La Banque de données routières est en place mais il lui manque des données pour tester sa fonctionnalité. Pour palier à cette insuffisance, un nouveau planning vient d'être convenu avec le consultant chargé de la mise en place de la BDR. Les sondages du réseau bitumé ayant été livrés à l'OdR par le LNBTP, la problématique des données est sensiblement réduite car il existe aussi les données sur le trafic. La mission recommande de compléter ces données par les coûts d'exploitation des véhicules documentés sur les pays voisins étant donné leur similarité avec le Burundi. Un programme partiel de formation de rattrapage examiné lors de la dernière mission a reçu la non objection de l'IDA mais devra être complété avant le 15 juillet 2010 pour inclure toutes les institutions du secteur conformément à l'objectif du projet. La présente mission réitère

que la mise en œuvre du programme ne requiert plus de demandes de non objection de l'IDA mais plutôt nécessite des revues à posteriori de l'IDA et des auditeurs.

26. **Composante 5 :** La dernière composante sur la gestion du projet se déroule avec satisfaction. LA coordination du projet devra cependant soumettre le rapport d'audit de l'année 2009 (en cours d'examen par l'OdR) à l'IDA avant le 25 juin 2010, accélérer le recrutement de l'auditeur pour l'année 2010, et faire en sorte que le projet puisse bénéficier pleinement des conseils de l'auditeur technique dont le contrat a été prorogé jusqu'en décembre 2010.

Indicateurs juridiques (Dispositions Légales) du Projet

27. L'état de mise en œuvre des dispositions légales du projet est globalement satisfaisant, y compris deux nouvelles dispositions introduites dans la Lettre d'Amendement du Crédit/Don de décembre 2009 concernant les fonds de contrepartie. La même lettre d'amendement supprime les seules mesures non encore réalisées concernant la privatisation formelle de l'Agence de Location du Matériel (l'ALM) et du Laboratoire National des Bâtiments et Travaux Publics (LNBTP) et la libéralisation du secteur des BTP après avoir constaté que cet objectif était difficile à atteindre dans le contexte actuel du Burundi et que ces deux institutions ne bénéficient plus des subsides de l'Etat.

La situation financière du projet

28. La situation financière du projet au 15 juin 2010 est résumée dans le tableau ci-dessous (voir détails à l'Annexe 3). La situation des engagements et les projections de décaissement jusqu'à la nouvelle date de clôture sont présentées dans l'Annexe 3. En tenant compte d'une somme de 3,1 millions de dollars en cours de paiement par la Banque Mondiale, le montant non décaissé du Crédit passerait de 14 millions de dollars à fin mars 2010 à 6 millions de dollars au 15 juin, soit de 25% à 12 % du montant du Crédit IDA. Les engagements non décaissés se chiffrent à 5,5 millions de dollars.

±

| Sommaire Financier du projet | | | | | |
|--|--|------------------|------------------|-----------------------|--------------------|
| Monnaies | | \$ | DTS | FBU | Taux |
| Décaissements | | | | | |
| Crédit décaissé | | 39,984,463 | 26,492,845 | 50,423,518 | |
| Crédit disponible sur Comptes spéciaux (moins rembrsmt avance EMUGECO) | | - 46,310 | -30,874 | -56,961,866 | |
| Crédit Disponible sur compte IDA | | 9,168,621 | 6,112,414 | 11,277,403,830 | |
| Total Crédit Disponible | | 9,122,311 | 6,081,540 | 11,220,441,964 | |
| Engagements | | | | | |
| Engagements à décaisser | | 5,467,654 | 3,645,102 | 6,725,213,984 | |
| Reliquat du Crédit non engagé | | 3,654,657 | 2,436,438 | 4,495,227,980 | |
| Engagements en cours | | 3,669,835 | 2,446,557 | 4,513,897,560 | |
| Engagements conditionnels | | | | | |
| Autres engagements | | 1,274,344 | | | |
| Litiges à régler (estimation) | | 5,000,000 | 3,333,333 | 6,150,000,000 | |
| Engagements conditionnels avec litiges | | 6,274,344 | 4,182,896 | 7,717,443,120 | |
| Surcoût | | | | | |
| Surcoût avec litiges | | - 6,289,523 | -4,193,015 | -7,736,112,700 | |
| Surcoût sans litiges | | - 1,289,523 | -859,682 | -1,586,112,700 | |
| Financement Additionnel | | | | | |
| Activités identifiés pour Financement additionnel | | - 27,212,000 | -18,141,333 | -33,470,760,000 | |
| Besoin du financement additionnel sans litiges | | - 28,501,523 | -19,001,015 | -35,056,872,700 | |
| Besoin du financement additionnel avec litiges | | - 33,501,523 | -22,334,348 | -41,206,872,700 | |
| Taux FBU/\$ | | | | 1230.4966 | 1230.4966 |
| Taux \$/DTS | | | | 1.509255176 | 1.509255176 |

Traitement des Litiges contractuels

29. Sur la base de la décision de la Cour Arbitrale rendue en septembre 2009 et parvenue à l'Office des Routes le 25 mai 2010, soit 8 mois plus tard, le montant du décompte définitif d'EMUGECO a été établi à 1 443 013.78 Euros (soit 1,8 millions de dollars) majoré des intérêts et frais. Le montant total à payer à EMUGECO est estimé à 2,5 millions d'Euros (soit 3 millions de dollars).

30. Suite à la proposition d'une réunion de recherche de solutions à l'amiable faite par les avocats de l'entreprise SWEROAD en octobre 2009, l'Administration a informé la mission de ce qu'une première rencontre entre elle et les représentants de l'entreprise a eu lieu les 8 et 9 juin derniers et que la somme réclamée par SWEROAD serait de l'ordre de 2 millions de dollars.

31. Pour ces deux litiges l'Administration a réitéré sa demande formulée lors de la dernière mission que leur paiement soit pris en charge par le projet. La mission recommande fortement que l'Administration se fasse assister par l'auditeur technique du projet, Monsieur Peccoud notamment pour déterminer les montants éligibles sur le Crédit IDA non encore payés au titre des décomptes définitifs.

32. Dans tous les deux cas, et sans préjuger la position de la Banque, la mission tient à réitérer à l'Administration que si une demande pour cette prise en charge par le crédit n'est pas introduite au niveau de l'IDA au moins deux mois avant la date de clôture du crédit, donc avant fin octobre 2010, afin qu'elle puisse être examinée, il ne sera plus possible de faire intervenir le crédit ou tout crédit ultérieur sur ces contrats.

33. Pour ce qui est des garanties recouvrées sur l'avance des fonds du crédit, il a été convenu qu'elles soient transférées immédiatement au compte du Crédit auprès de l'IDA. Le prochain audit financier du projet (pour la période close au 31 décembre 2009) devra clarifier la situation financière de ces deux contrats, notamment en ce qui concerne le décompte définitif d'EMUGECO sur la base de la décision prononcée par la Cour Arbitrale ainsi que les garanties recouvrées sur ledit contrat.

34. Traitement du décompte définitif d'EMUGECO

Caution de bonne fin recouvrée sur RN 3 : 164,167,07 Euros + 161,910,813

FBU soit environ \$353,735

Caution de bonne fin non recouvrée sur RN 3 : 164,167,07 Euros soit \$ 215,930

Garantie pour avance entièrement recouvrée : 656,628,29 Euros + 323,821,626 FBU soit environs \$ 923,705

Retenues sur factures Emugéco au titre de l'avance: 251 096 400 FBU

Décompte définitif Emugéco y le montant éligible sur le Crédit IDA : A définir conformément au Paragraphe 31 ci-dessus.

Aspects environnementaux du projet

35. Un audit environnemental a été réalisé en 2009 par le Bureau EGIS/BCEOM (dans le cadre de la mise en place de la BDR) pour vérifier le niveau de mise en œuvre des impacts environnementaux des travaux routiers. L'audit a surtout examiné la capacité du service de l'environnement et des normes de l'OdR. Sur la base des insuffisances relevées, le consultant a effectué une formation pratique de 14 cadres de l'OdR et a dressé une liste des recommandations visant l'amélioration des capacités institutionnelles de l'OdR et une meilleure prise en compte des considérations environnementales dans la préparation et l'exécution des programmes routiers. Ces recommandations sont reprises sous forme d'un plan d'actions qui fait partie du PTBA 2010. La dernière mission a demandé que l'OdR suive de près la réalisation de ce plan. La présente mission réitère cette demande et souhaite recevoir de l'OdR un rapport sur son état de mise en œuvre avant le 31 août 2010.

36. Suite à la demande formulée lors de la dernière mission, un rapport spécifique sur l'état de mise en œuvre des mesures d'atténuation des impacts environnementaux et sociaux relatives aux travaux en cours et projetés sur les RN 1 et 7 a été remis à la mission à son arrivée. Le rapport porte sur une mission préliminaire et fait mention d'une deuxième phase de mission opérationnelle. La mission demande qu'un rapport complet des deux phases de missions soit transmis à l'IDA sous forme électronique avant le 15 juillet 2010 pour faciliter son examen. Un rapport similaire devra être préparé pour les travaux de réparation de l'ouvrage au PK 61 de la RN 10. Il est à rappeler que la visite des RN 1 et 7 lors des dernières missions avait permis de constater que les travaux de déviation allaient entraîner une destruction des biens des populations riveraines. Par conséquent, l'Administration devait exiger à l'entreprise les preuves que les personnes affectées ont été tous indemnisées sans exception. Pour cela, il fallait exiger du bureau d'études un rapport séparé sur les indemnités payées aux personnes affectées assorti de : (i) un état nominatif et ; (ii) une confirmation que l'entreprise est libre de toute réclamation ou protestation de la part des personnes affectées.

Ces confirmations qui ne sont pas dans le premier rapport reçu doivent être intégrées dans le rapport attendu pour le mois de juin 2010.

37. Une mission spécifique séjournera au Burundi courant juillet 2010 pour examiner l'état d'avancement du plan d'actions et de mise en œuvre des mesures sur les RN 1 et 7.

Programme d'Entretien Routier

38. Le programme de 2010 sera essentiellement financé par la contrepartie du FRN de 3,5 milliards de francs burundais. La mission a permis de confirmer ce programme ainsi que son plan de décaissement mensuel (voir Annexe 3). Les activités y relatives devront être intégrées dans le Plan de Passation des Marchés (PPM) du projet qui devra être soumis à l'approbation de l'IDA au plus tard le 15 juillet 2010. Au vu des changements apportés aux seuils de revue préalable par l'amendement de l'accord de crédit, la mission a convenu avec l'OdR que toutes les activités financées par les fonds de contrepartie feront l'objet des revues à posteriori.

Programme MST et VIH/SIDA

39. Les objectifs du volet VIH/SIDA fixés pour le projet sont atteints. La dernière mission a cependant remis à l'OdR deux brochures spécialement conçues pour permettre une bonne prise en compte des aspects MST et VIH/SIDA dans les projets de transport. L'ODR devra travailler en étroite collaboration avec la Coordonnatrice de la Banque et le CNLS afin de définir les actions supplémentaires que pourrait susciter un examen de ces documents, notamment celles qui pourraient être financées dans le cadre du projet ou éventuellement sur une opération future.

Mise en place de la Banque de Données Routières (BDR)

40. Comme rappelé par la dernière mission, il est impératif que la BDR soit pleinement fonctionnelle avant la fin du projet. Pour cela, le consultant devra être amené à compléter sa mission en strict respect de ses termes de référence. Aussi, l'OdR devra veiller à ce que l'auditeur technique et le responsable de suivi-évaluation du projet évaluent et suivent ce contrat de plus près. A cet effet, ils s'assureront que les 17 tâches définies dans les TDR du consultant sont réalisées de manière satisfaisante selon le chronogramme actualisé de concert avec le consultant en avril dernier. Ils devront également veiller à ce que les rapports et tous les supports prévus pour cette activité soient livrés.

La gestion financière du projet

41. La gestion financière du projet a été évaluée séparément avant l'arrivée de la mission et fera l'objet d'un rapport spécifique. La présente mission maintient la classification « Satisfaisante » de la gestion financière du projet sur la base de l'état d'exécution du plan d'actions ci-dessous. Cependant, la qualité du Rapport Financier Intermédiaire du projet passe de « Satisfaisante » à « Modérément Satisfaisante » pour la raison indiquée dans la lettre de l'IDA datée du 17 mai 2010. La CGP devra informer la Banque des mesures prises pour améliorer ce dernier aspect avant le 15 juillet 2010.

Plan d'actions de gestion financière

| Activités | Instance responsable | Date butoir convenue | Etat d'actualité |
|--|------------------------|----------------------|---|
| <i>Système comptable</i> | | | |
| 1. Contracter une police d'assurance pour protéger les biens du projet ainsi que l'immeuble abritant le projet | CGP | 31/05/2010 | En cours |
| 2. Elaborer un plan de formation globale pour le personnel de la CGP, de l'ODR, du FRN et du Ministère. | CGP | 15/04/2010 | Plan élaboré et Soumis à l'OdR pour approbation |
| <i>Budgétisation</i> | | | |
| 3. S'assurer que le document du PTBA soit finalisé dans les délais conformément aux procédures définies dans le Manuel. | Office des Routes /IDA | 15/04/2010 | PTA approuvé par l'IDA sous réserve d'un complément |
| <i>Audit externe</i> | | | |
| 4. Recruter un bureau d'audit pour réaliser l'audit final du projet ainsi qu'ouvrir le compte séquestre (escrow account) | CGP/MINI FIN/IDA | 31/05/2010 | Attendre la décision sur le Financement Additionnel |
| 5. Transmettre le rapport d'audit 2009 dans les délais prescrits dans l'accord de crédit | CGP | 30/06/2010 | Rapport en cours de validation par OdR |

La Passation des marchés

42. Une revue à posteriori de la passation des marchés a été effectuée et son rapport a été transmis à l'OdR le 25 février 2010. La classification « Satisfaisante » qu'elle donne au projet est maintenue par la mission. La mise en œuvre de sa principale recommandation portant sur le classement et l'archivage des dossiers sera évaluée dans le cadre de l'appui continu du spécialiste en passation des marchés. La mission a examiné et fourni l'avis de l'IDA sur trois dossiers relatifs aux travaux de réhabilitation des routes en terre et de réparation de l'ouvrage au PK 61 de la RN 10. En outre le plan de passation des marchés a été examiné au cours de la mission. Dans la perspective d'un financement additionnel il faudrait l'actualiser pour tenir compte des activités additionnelles retenues. Le plan ainsi révisé devra être annexé à la demande de l'Administration pour le financement additionnel qu'elle devra faire parvenir à l'IDA avant le 30 juillet 2010.

Mise en Œuvre du Plan d'Actions Sectoriel

43. Lors des dernières missions, il a été convenu que l'Administration procède à une révision du Plan d'Actions du Secteur Routier daté du 11 février 2004 et qui vient en appui à la politique routière de la même date sur laquelle le présent projet est fondé. La présente mission voudrait réitérer la nécessité d'accélérer l'étude de stratégie routière et de transport prévue dans le cadre du présent projet pour que ses conclusions et recommandations puissent servir de base pour cette révision. Elle permettra aussi à l'Administration de repréciser ses priorités pour le secteur sur les prochaines années en tenant compte de la conjoncture actuelle et des prévisions long terme à adopter du rapport sur les infrastructures dont la présentation par la Banque Africaine de Développement est intervenue au cours de la mission.

Annexe 1

Liste des personnes rencontrées

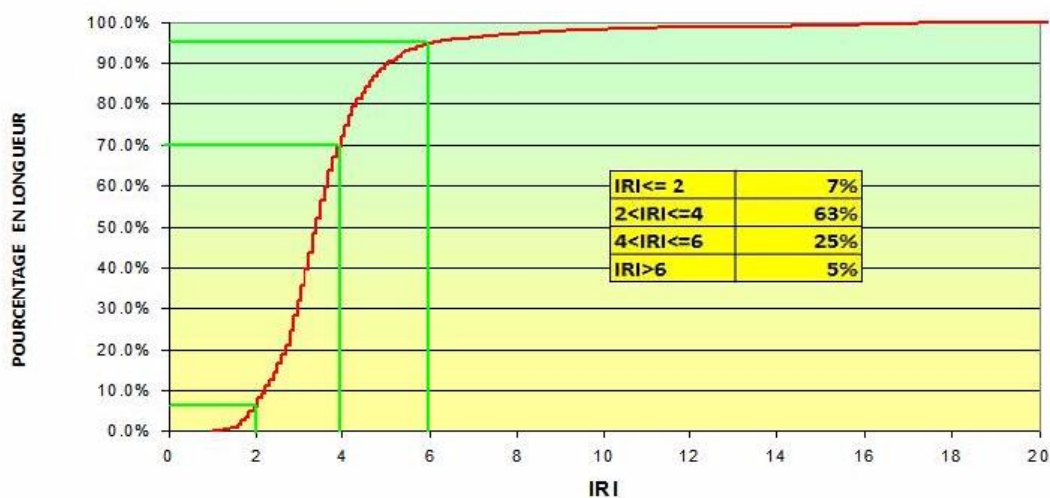
- Monsieur Anatole KANYENKIKO, Ministre des Travaux Publics et de l'Équipement ;
- Mr Innocent NIBIZI, Directeur Général de l'Office des Routes ;
- Mme Chantal BARINGUVU, Directeur Général du Fonds Routier National ;
- Mr Léandre RUBERINTWARI, Directeur des Travaux Routiers à l'Office des Routes ;
- Mme Marguerite RUFYIKIRI, Directeur de la Cellule de Gestion du PDSR ;
- Mr Pierre BAYIHISHAKO, Directeur de la Planification Routière à l'OdR ;
- Mr Darius NAHAYO, Directeur des Ressources Humaines et Financières à l'OdR ;
- Mr Jean Baptiste NDORICIMPA, Conseiller à la Direction Générale de l'OdR ;
- Mr John NDIKUMWAMI, Chef de Cellule Coopération ;
- Mr Daniel NDIKUMANA, Chef de service Environnement et Normes et Coordonnateur de la BDR ;
- Mr Nestor HAVYARIMANA, Chargé du Suivi de Projets à la CGP ; ;
- Mr Pontien NIMPAGARITSE ; Spécialiste en gestion financière à la CGP ;
- Mr Aloys NDAYISENGA, Chef du service Administratif et Financier au FRN ;
- Mr Claude NKURUNZIZA, Chef de service Programmation et Contrôle au FRN ;
- Mme Alphonsine MASUMBUKO, Chef Comptable à la CGP ;
- Mr Juvénal MANIRAKIZA, Fonctionnaire Dirigeant des travaux de la RN1 et 7 ;
- Mr Aimé RAZAFINDRAMANANA, Chef de la mission de contrôle des travaux de la RN1 et 7 ;
- Mr Mahamadou SACKO, Directeur des travaux de la RN1 et 7 ;
- Mr Salvator CISHAHAYO, Chef de la mission de contrôle des travaux d'entretien des routes.

Annexe 2 : Indicateurs du Projet

| II. ENGAGEMENT PRIS PAR LE GOUVERNEMENT DANS L'ACCORD DE CREDIT | | | | | |
|--|---|---|---|--|---|
| Indicateur | Situation initiale | Objectif à mi parcours | Objectif fin projet | Situation au 31 mai 2010 | Source |
| % du réseau classé revêtu réhabilité | 0% sur 1100km | 7% soit 77 km sur 1100 km | 16% soit 161,8 km | 16% soit 161,8 km sur 1100 km | procès verbaux de réception définitive |
| % du réseau classé non revêtu réhabilité | 0% | 5% | 10%, soit 250 km sur 2500 km | 6,2% soit 154 km sur 2500 km | procès verbaux de réception provisoire et rapport de la mission de contrôle |
| % des membres des ACD qui sont des femmes | 0% | 15% | 30% | 34.9% | Rapport d'évaluation du Consultant du 1er mars 2010 |
| % de membre des ACD conseillés en matière de VIH/SIDA | 0% | Prévention du VIH/SIDA:15% | 95% | 100% | rapports de décembre 2009 des ONG. Toutes les ACD présentes dans la réunion de sensibilisation ont bénéficié des séances de sensibilisation sur le VIH/SIDA |
| % des routes classées entretenues régulièrement par les ACD et les PME | 0% | 10% | 25%, soit 1187km sur 4749 km | 27,5% soit 1308 km sur 4749 km en cours d'exécution par les PME et les Acd | Programme réalisé sur le financement de l'IDA et sur le Fonds Routier national en 2009 |
| Système informatisé de suivi-évaluation installé à l'OdR et MNTPE | le système de suiv-évaluation n'estiste pas | Système de suivi Evaluation est installé dans les deux organismes | Système de suivi est fonctionnelle à l'OdR et le programme élaboré en fonction des priorités et les ressources disponible | Programme élaboré en fonction des priorités et les ressources disponibles, le système informatisé pas encore installé, | programme soumis pour financement au FRN en 2010 |
| Durée de passation des marchés (AOI et QCBS) | 36 semaines | 32 semaines | 24 semaines | 23 semaines | Tableau de suivi des délais de passation des marchés depuis le dépôt des offres ou propositions jusqu'à la réception de la non objection pour la signature du contrat |

| III.INDICATEURS ADDITIONNELS DE LA REVUE A MI PARCOURS | | | | | |
|--|--------------------|--|--|-------------------------|--|
| Indicateur | Situation initiale | Objectif à mi parcours | Objectif fin projet | Situation fin juin 2009 | |
| Pourcentage du réseau revêtu réhabilité en bon état ou acceptable:IR Inférieur ou égal à 3 | pas connu | 5% | 15% | 61% | rapport du Consultant qui est entrain de mettre en place la banque des données routières |
| | | | | | |
| Indicateur | | Exercice | Objectif fin projet | Recettes et dépenses | |
| Le budget du FRN est doublé | | Année 2005 | Dépenses annuelles d'entretien routier ont doublé depuis 2005 à 2008 | 2,874,880,757 | rapports du Fonds Routier national |
| | | Année 2006 | | 3,848,810,173 | |
| | | Année 2007 | | 4,471,978,222 | |
| | | Année 2008 | | 7,289,997,635 | |
| | | Année 2009 | | 7,382,900,140 | |
| | | Année 2010 | 9,183,072,946 | | |
| | | Année 2005 | Recettes annuelles d'entretien routier ont doublé de 2005 à 2008 | 2,908,974,138 | |
| | | Année 2006 | | 3,885,825,745 | |
| | | Année 2007 | | 4,868,632,055 | |
| | | Année 2008 | | 7,400,000,000 | |
| | Année 2009 | 7,382,484,203 | | | |
| | | Année 2010 | 9,361,149,193 | | |
| | | | | | |
| Génération d'emploi | | Génération d'emploi pour les pauvres urbains et ruraux | 12000 personnes | 48 160 personnes | |

COURBE DE FREQUENCE DE L'IRI SUR LES ROUTES NATIONALES BITUMÉES



Indices de rugosité en décembre 2009 (pas de changement depuis juin 2009):

IRI ≤ 2: 7%. Aucune des routes du PDSR ne remplit ce critère entièrement alors que c'est l'objectif visé au départ. La raison en est que la solution d'un revêtement en BB proposée dans le PAD a été remplacée par un revêtement en bicouche pour réduire les coûts des travaux.

IRI ≤ 3: 30% du réseau dont les routes réhabilitées par le PDSR. Cet indice a été convenu en remplacement du premier lors de la revue à mi-parcours.

Annexe 3: Plans d'exécution du Projet (Annexes Séparés)

Les plans d'exécution du projet ont été révisés et comprennent le chronogramme d'activités, le plan de passation des marchés et le plan de décaissement.

**ANNEXE 4 : MISE EN OEUVRE DES RECOMMANDATIONS AYANT UNE
INCIDENCE SUR LA CLASSIFICATION DU PROJET
PLAN D' ACTIONS (rapport séparé)**

Annexe 5: Actions à considérer pour un financement additionnel (rapport séparé)