

NOTE DE REVUE DE RAP POUR LES OPERATIONS DU SECTEUR PUBLIC

1. DONNÉES DE BASE			
a. Données du projet			
Titre du projet : Projet de Réhabilitation de la route Makebuko - Ruyigi (RN13) / Phase 1 - Tronçon Makebuko – Butaganzwa			
Code du projet : P-BI-DB0-017	Numéro de l'instrument : 2100155026566		
Type de projet : Investissement Public	Secteur : Transports		
Pays : Burundi	Catégorisation environnementale (1-3) :		
Étapes du traitement	Évènement	Date de décaissement et de clôture	
Date d'approbation : 18/12/2013	Montants annulés :	Date initiale de décaissement : 31/12/2016	
Date de signature : 18/02/2014	Financements complémentaires :	Date initiale de clôture : 31/12/2017	
Date d'entrée en vigueur : 07/07/2014	Restructuration :	Délai révisé du décaissement : 31/12/2018	
Date d'entrée en vigueur du 1 ^{er} décaissement : 09/10/2015	Prorogations (préciser les dates) : 31/12/2018	Date de clôture révisée : 31/12/2018	
Date réelle du 1 ^{er} Décaissement : 09/10/2015			
b. Sources de financement			
Sources de financement (MUC)	Montant approuvé (MUC) :	Montant décaissé (MUC) :	Pourcentage décaissé (%) :
Prêt :			
Don :	8940000	8 939 872,47	99,99
Gouvernement :	990 000	485 470,262	49,04
Autres (ex. Cofinanciers) :			
TOTAL :	9 930 000	9 425 342, 732	94,91
Cofinanciers et autres partenaires extérieurs :			
Organisme(s) d'exécution et de mise en œuvre : Ministère des Transports, des Travaux Publics et de l'Équipement et de l'Aménagement du Territoire à travers l'Office des Routes (OdR)			
c. Responsable au sein de la Banque			
Fonction	A l'approbation	A l'achèvement	
Directeur régional	Mr. Gabriel Negatu, Directeur Régional, EARC	Monsieur Gabriel Negatu, RDGE	
Directeur sectoriel	Mr. Amadou Oumarou, OITC	Monsieur Amadou Oumarou Département ?	
Responsable sectoriel	Mr. Mamady Souare, Chef De Division, pi ; OITC.2	Monsieur Jean Kizito Kabanguka, PICU.1 Monsieur Hussein Yusuf Iman, Manager RDGE.3	

Coordinateur d'activités	Mr. Mamady Souare, Ingénieur en Chef des Transports, OITCd.2	Monsieur John Ndikumwami, Ingénieur Supérieur Des Transports, Rdge.3/Cobi
Coordonnateur d'activités Suppléant	Mr. John Ndikumwami, Ingénieur Supérieur des Transports, OITC.2/BIFO	Mme. Rakia Ben Ghanem, Ingénieur Des Transports, Consultante, Rdge.3/Cobi
Chef de l'équipe du RAP		Mr. John Ndikumwami, Ingénieur Supérieur des Transports, RDGE.3/COBI
Membres de l'équipe du RAP		Madame Rakia Ben Ghanem, Ingénieur des Transports, Consultante, RDGE.3/COBI Monsieur Ousmane Fall, Expert Environnementaliste, SNSC
d. Données des Rapports		
Date du RAP : Juillet 2019		
Dates de la mission du RAP :	De : 10/12/2018	Au : 19/12/2018
Date de RAP-EVN :20 septembre 2020		
Évaluateur/consultant : Mathias SANOU		Reviseur/Chargé du projet : Issa KOUSSOUBE

2. DESCRIPTION DU PROJET

Résumé élaboré à partir du rapport d'évaluation incluant les addendum/corrigendum ou accord de prêt, et prenant en compte toutes les modifications survenues au cours de la mise en œuvre.

a. Justification du projet et Impacts attendus :

Décrire brièvement et de façon précise le bien-fondé du projet/programme (problème/question devant être traité), les impacts attendus et les bénéficiaires visés (ceux directement ou indirectement affectés). Mettre en évidence tous les changements apportés en cours d'exécution.

Le Burundi est un pays enclavé, avec un relief accidenté, et plus de 80% des échanges commerciaux transitant par la route. Le Gouvernement a donc mis un accent particulier sur le développement des infrastructures routières, en soutien à la production, et partant à l'essor des activités économiques et commerciales.

L'intervention de la Banque visait à appuyer les efforts du Gouvernement dans la mise en œuvre de sa stratégie de désenclavement, notamment dans les régions à potentialités économiques avérées.

A cet égard, la Banque avait financé la réalisation du Plan d'actions 2010-2015, qui a permis d'évaluer les besoins du pays en matière d'infrastructures, et dont découlait le programme d'amélioration du réseau routier du Gouvernement. Le présent projet qui porte sur la réhabilitation du tronçon de route Makebukoko – Ruyigi/ phase 1 – Tronçon Makebukoko - Butaganzwa, s'inscrit dans ce cadre. La route qui fait partie du réseau primaire prioritaire

du Burundi, relie Gitega (deuxième ville du pays) et Cankuzo à l'Est du pays (Frontière Burundi/Tanzanie), constitue un maillon important pour le développement des échanges commerciaux entre les régions de l'Est du pays, d'une part, et celles du Centre et du Nord, d'autre part.

Les principaux impacts positifs escomptés du projet sont : (i) le désenclavement intérieur du pays ; l'amélioration de l'accès aux infrastructures socio-économiques ; (ii) l'amélioration des échanges commerciaux et le développement des activités agropastorales ; et (iii) l'amélioration des conditions de vie de la population de la zone d'influence du projet (ZIP) sur la partie burundaise, estimée environ à 1,9 millions d'habitants, soit **21%** de la population totale du pays.

b. Objectifs et Effets attendus :

Décrire de façon concise et claire les objectifs prévus les effets relatifs ciblés et les bénéficiaires visés, en mettant en évidence d'éventuelles modifications/révisions.

Objectifs

L'objectif sectoriel du projet est de contribuer au désenclavement de l'intérieur du pays et à l'amélioration des conditions de vie des populations rurales. Plus spécifiquement, le projet vise à : (i) contribuer à l'amélioration du niveau de service sur l'axe routier Makebuko-Ruyigi ; (ii) améliorer l'indice d'accessibilité rurale et les conditions de vie des populations de la zone du projet ; et (iii) contribuer à la définition d'un cadre d'organisation et d'occupation des sols dans quatre villes secondaires.

Effets attendus (à partir du CLAR) :

Effet 1 : Le niveau de service sur l'axe routier Makebuko-Ruyigi est amélioré

- 1.1. *Coûts généralisés de transport (coût d'exploitation des véhicules (CEV) et temps de transport*
 - (i) *En 2012 : CEV =0.84 USD par veh/km pour les VL ; entre 1h et 2h selon la saison pour parcourir 42 km*
 - (ii) *En 2106 : CEV =00.35 USD par veh/km pour les VL ; 30 mn en toute saison pour parcourir 42 km*
- 1.2. *Augmentation du trafic journalier moyen annuel (299 V/J) de 5%.*

Effet 2 : Accessibilité rurale et conditions de vie des populations de la ZIP améliorée

- 2.1. *L'Indice d'accessibilité rurale dans la ZIP, mesuré par le pourcentage de la population de la ZIP habitant à 2km de marche à pied d'une route carrossable, passe de 20% en 2012 à 25% en 2016*
- 2.2. *150 000 HJ d'emplois créés (dont 40% pour les femmes)*

Effet 3 : Cadre d'organisation et plan d'occupation des sols dans les villes secondaires définis

- 3.1. *Les schémas directeurs de 4 villes validés*

c. Produits et bénéficiaires visés :

Décrire clairement et de manière concise les extrants attendus et bénéficiaires relatifs ciblés, en mettant en évidence d'éventuelles révisions.

Principaux produits attendus (à partir du Cadre Logique Axé sur les Résultats-CLAR)

Produit 1 : Travaux routiers

- *Tronçon Makebuko – Butaganzwa (22 km) réhabilité*
- *Un rapport final de contrôle et surveillance des travaux produit*
- *Au moins 1000 personnes sensibilisés à la sécurité routière, la protection de l'environnement, et la lutte contre les infections sexuellement transmissibles (IST) dont le VIH-SIDA*

Produits 2 : Activités connexes

- *15 km de pistes rurales aménagées*
- *Marchés réhabilités*
- *Groupement féminins appuyés*
- *Un rapport final des travaux produit*

Produits 3 : Appui institutionnel et renforcement des capacités

- *Archivage électronique OdR : un système d'archivage électronique fonctionnel (OdR)*
- *Au moins 70% des cadres formés (OdR et CEP)*
- *Au moins 40% des élèves et enseignants bénéficient des stages (Appui EPP Gitega)*
- *4 rapports d'études des schémas directeurs de 4 villes secondaires élaborés*

Produit 4 : Appui à la Gestion et au suivi du projet

- *4 rapports d'audit des comptes du projet, produits*
- *6 rapports d'audit de sécurité routière produits*
- *4 rapports d'audit technique produits*
- *3 rapports de suivi-évaluation des impacts du projet produits*

Bénéficiaires visés

Le Burundi : la route devait bénéficier à tout le pays dans la mesure où elle allait faciliter le transport de marchandises en provenance de la Tanzanie, l'acheminement des produits vivriers en provenance de la région de l'Est du pays, qui est un des principaux greniers du Burundi.

La population de la zone d'influence du projet (ZIP) : la zone d'influence directe couvre les communes d'Itaba et de Makebuko dans la Province de Gitega et celles de Butaganzwa et Ruyigi dans la province de Ruyigi, soit près de 360 000 personnes. Mais globalement la population de la zone d'influence sur la partie burundaise est estimée environ à 2 millions d'habitants, soit 21% de la population totale du pays.

Ajustements/Abandons d'activités :

La formation du personnel de l'OdR et l'appui à l'Ecole des Travaux Publics de Gitega et l'amélioration des compétences et de l'employabilité des jeunes ingénieurs n'ont pas été réalisés suite aux retards de mobilisation des fonds de la contrepartie par le Gouvernement Burundais (GoB).

Les fonds prévus pour les volets suivants : (i) l'appui aux groupements féminins opérant dans l'agroalimentaire ; (ii) la mise en place d'un dispositif d'archivage à l'OdR, et (ii) l'Assistance Technique en passation des marchés ;

ont été réalloués à la catégorie des travaux, suite à l'insuffisance des ressources pour le paiement des travaux réalisés. Ces trois activités ont été par conséquent annulées.

d. Principales activités/Composantes :

Décrire clairement et de manière concise les principales activités/composantes, y compris les éventuelles révisions.

Composante A : Travaux routiers

- Réhabilitation du tronçon Makebuko- Butaganzwa (22 km) ;
- Contrôle et surveillance des travaux routiers ;
- Sensibilisation des populations ;

Composante B : Aménagements connexes

- Aménagement de pistes rurales connexes ;
- Aménagement des infrastructures socio-économiques et commerciales ;
- Contrôle et surveillance des travaux ;
- Appui à des groupements féminins ;

Composante C : Appui Institutionnel

- Mise en place d'un dispositif d'archivage électronique à l'OdR ;
- Formation/recyclage des cadres de l'OdR en matière de suivi des études et de gestion du réseau routier ;
- Appui à l'École des Travaux Publics de Gitega.
- Étude des schémas directeurs de quatre centres urbains secondaires du Burundi : MWARO, RUTANA, RUYIGI ET CANKUZO ;

Composante D : Appui à la gestion et au suivi du projet

- Audit comptable et financier ;
 - Audit technique ;
 - Audit de sécurité routière ;
 - Suivi-évaluation des impacts du projet.
-

3. ÉVALUATION DES PERFORMANCES DU PROJET (APPRÉCIATION DE L'ÉVALUATEUR)

PERTINENCE

a. Pertinence de l'objectif de développement du projet :

Évaluation de la pertinence ex-ante et ex-post (y compris pendant la mise en œuvre). La pertinence de l'objectif de développement (à l'évaluation ex-ante et au moment de la post-évaluation) en termes d'alignement avec les priorités de développement du pays et les besoins de bénéficiaires (y compris tout ajustement ayant été apporté au projet au cours de sa mise en œuvre), les stratégies sectorielles applicables de la Banque, la stratégie pays ou régionale de la Banque et les priorités générales de la Banque.

Le présent projet s'inscrit dans le cadre des priorités de développement du pays déclinées dans le CLSP II dont le deuxième axe a pour but ultime est de réaliser une croissance soutenue et créatrice d'emplois, qui passe nécessairement par la productivité renforcée des secteurs porteurs de croissance, notamment l'agriculture, les infrastructures économiques, la promotion du secteur privé et l'emploi des jeunes.

Spécifiquement, la réhabilitation de la route Makebuko–Ruyigi/Phase 1 – Tronçon Makabuko - Butaganzwa s'inscrit dans le cadre de l'opérationnalisation du Plan d'Action pour les Infrastructures (2010-2015) au Burundi, plan dont découle le programme d'amélioration du réseau routier en soutien aux secteurs productifs.

S'agissant des populations bénéficiaires, la zone étant essentiellement rurale avec plus de 90% de la population vivant de l'agriculture, la route devait permettre un meilleur écoulement des productions agricoles et un accès facile aux infrastructures socio-économiques de base (écoles, centres de santé, marchés, etc.). Les activités prioritaires connexes retenues par la population sont relatives à la réhabilitation de pistes et à l'appui aux associations féminines. Elles devaient amplifier les impacts socio-économiques du projet, et contribuer à la réduction de la pauvreté dans la zone.

Du côté de la Banque, le projet figure parmi les priorités du DSP 2012 - 2016 dont le 2eme pilier d'intervention est « l'amélioration des infrastructures ». Au-delà, la formulation du projet est conforme à la politique nationale du genre, adoptée en juillet 2012. La réhabilitation de la route devait permettre aux nombreux groupements de femmes actifs dans la zone du projet, et intervenant essentiellement dans le secteur agricole, de disposer de plus de facilités dans l'écoulement de leur production.

La revue est d'avis avec le RAP de la pertinence très satisfaisante de l'OD du projet.

b. Pertinence de la conception du projet (de la phase d'approbation à l'achèvement) :

L'évaluateur devrait apprécier la pertinence de la conception du projet indépendamment de l'évaluation faite dans le RAP . Il commentera la conclusion du RAP sur cette section, et apportera un jugement sur la pertinence de la conception du projet, couvrant le bien-fondé de la conception du projet et l'opportunité des ajustements éventuels, aux solutions techniques pour garantir la réalisation des résultats escomptés (chaîne de résultats), l'adéquation de l'évaluation des risques, les mesures de protection environnementales et sociales, et les dispositions de mise en œuvre. Pour les Opérations d'Appui aux Programmes (OAP), l'évaluateur examinera la pertinence des mesures préalables, du dialogue sur les politiques et du niveau auquel l'opération aurait pu être davantage en faveur des pauvres dans sa conception.

Le RAP a attribué la note 3, satisfaisante, à la pertinence de la conception du projet. Il a relevé quelques atouts concernant le bien-fondé de la conception. Mais les facteurs clés ayant influencé négativement la mise en œuvre apparaissent sous forme d'enseignements ou de recommandations à travers différentes sections du document. Exemple : Qualité non satisfaisante des études techniques ; retards considérables dans le processus de passation des marchés de la route principale (16 mois) et des travaux connexes (28 mois) ; faiblesses des compétences du personnel de l'agence d'exécution et de la cellule d'exécution, etc.

Concernant la qualité des études techniques, il ressort qu'elle était moyenne, voire non-satisfaisante, entraînant l'actualisation des quantités à exécuter pour la route principale et pour les travaux connexes. Ceci a impliqué des dépassements importants dans le poste des travaux d'assainissement, sans toutefois impacter le financement global du projet. Il était nécessaire de disposer d'études complètes de qualité avant l'évaluation du projet. A défaut, un contrôle systématique et exhaustif était nécessaire avant le lancement des appels d'Offres.

En outre, il ressort que les études techniques n'auraient pas suffisamment pris en compte le renforcement de la signalisation et des ralentisseurs aux niveaux des centres d'agglomérations, afin de pallier au caractère « accidentogène » des routes du Burundi, un impact négatif suffisamment ressenti dans le cadre du présent projet. Ensuite, l'absence de budget spécifique et distinct pour la mise en œuvre du Plan de gestion environnementale et sociale (PGES) n'a pas permis d'assurer une exécution exhaustive de ce volet. Par ailleurs, des excès de charge sur certains tronçons de routes auraient été constatés, ce qui n'est pas de nature à protéger les routes nouvellement aménagées des dégradations précoces causées par les surcharges des poids lourds. Il était fortement nécessaire d'inclure dans les composantes du projet l'acquisition du matériel nécessaire pour le contrôle de la charge à l'essieu.

Pour ce qui est des dispositions de mise en œuvre, il ressort des textes du RAP que la performance d'exécution

du projet a été handicapée par la faiblesse des capacités de l'agence d'exécution. Celle-ci avait besoin d'être renforcée en matière de passation des marchés et par des expertises techniques, juridiques et financières. La mise en œuvre effective d'un programme de formation sur la gestion financière et sur les procédures de passation des marchés pour les cadres de l'OdR affectés à ces tâches, aurait été pertinente dès le lancement du projet. Par ailleurs, les mesures de sécurisation de la mobilisation des fonds de contrepartie par l'Emprunteur n'ont pas été suffisantes, ce qui a entraîné l'annulation de certaines activités financées sur ce volet.

En somme, au regard des résultats enregistrés par la mise en œuvre du projet, la revue convient que la conception initiale était bonne et l'est restée tout au long de l'exécution, sous réserve néanmoins des facteurs négatifs ci-dessus relevés (note de 3).

EFFICACITE

c. Efficacité dans la réalisation extrants :

Évaluation du niveau d'atteinte des extrants escomptés (à partir du cadre logique) en se basant sur le dernier rapport sur l'État d'Exécution et les Résultats (EER) et en utilisant des éléments de preuves (données probantes) directs et indirects sur les réalisations ou les réalisations attendues. En absence de données suffisantes (comme preuves directes), des éléments de preuves indirectes (comme les extrants et des processus pertinents de la chaîne de causalité) devraient être utilisés en particulier dans l'évaluation de la mesure dans laquelle les résultats/objectifs devraient être atteints. L'absence de données suffisantes pour évaluer l'efficacité doit être indiquée (et décrite en détail au niveau de la qualité du RAP).

Il ressort du RA P que les objectifs ont été atteints, à l'exception des trois activités qui ont été annulées faute de ressources financières et de deux à cause des difficultés de mobilisation des fonds de la contrepartie. Il s'agit de : l'appui aux groupements féminins opérant dans l'agroalimentaire ; la mise en place d'un dispositif d'archivage à l'OdR; l'assistance technique en passation des marchés ; la formation du personnel de l'OdR ; et l'appui à l'Ecole des Travaux Publics de Gitega et améliorations des compétences et de l'employabilité des jeunes ingénieurs. Hormis l'appui à la gestion et au suivi du projet, la situation concernant le 3 principaux produits du CLAR se présente comme ci-après.

Produit 1 : Travaux routiers

Le linéaire total de la route RN13 réhabilité est de 41 km en lieu et place des 22 km prévus, soit un taux de réalisation de 186%. Les 19 km supplémentaires, entre Butaganzwa et Ruyigi, représentent la phase 2 du projet dont le financement a été possible grâce aux ressources dégagées sur la phase 1.

Environ 350 000 personnes contre 100 000 prévues, ont été touchées par les campagnes de sensibilisation à la lutte contre les IST/VIH-SIDA, à la protection de l'environnement et à la sécurité routière.

Produits 2 : Activités connexes

Les aménagements des pistes rurales connexes (15km) et la réhabilitation des infrastructures socio-économiques (marché de Gihamagara et clôture du centre de santé de Buhinda) ont été réalisés à 100%. Mais l'appui aux groupements de femmes a été annulé faute de ressources financières.

Produits 3 : Appui institutionnel et renforcement des capacités

Les quatre (4) rapports des schémas directeurs de quatre (4) villes secondaires ont été élaborés comme prévu. En revanche, les activités relatives à l'appui aux femmes, à l'archivage électronique de l'OdR et à la formation des

cadres de l'OdR ont été annulées. L'appui à l'Ecole des Travaux Publics de Gitega était en retard à cause des difficultés de mobilisation des fonds de la contrepartie.

Nonobstant la non-réalisation de certaines activités et vu que le produit clé du projet a largement dépassé la cible visée, la revue est d'avis avec le RAP que l'efficacité dans la réalisation des produits peut être considérée comme satisfaisante.

d. Efficacité dans la production des effets (réalisations) :

Évaluer le niveau de réalisation des effets attendus du projet (ou les perspectives de réalisation), y compris pour les prêts programme ou des mesures complémentaires sont nécessaires à leur mise en œuvre, notamment la sensibilisation du public, dialogue sur les politiques et de disposition institutionnelles par exemple. Pour ce faire, l'évaluateur doit porter son jugement sur la base des résultats du dernier rapport sur l'Etat d'Exécution et les Résultats (EER) du projet. Il indiquera, en se basant sur des preuves, le degré de couverture et de discussion par le RAP des effets du projet (attendus-imprévus) ainsi que les raisons d'éventuels écarts.

Il ressort du RAP que les performances enregistrées au niveau de 5 indicateurs d'effets sont satisfaisantes, avec des taux de réalisation par rapport aux cibles visées variant entre 90% -140%.

Concernant le niveau de service sur l'axe routier Makebuko-Ruyigi (effet 1), le Coût d'Exploitation des Véhicules (CEV), le temps de transport (TT) et le trafic ont connu de nettes améliorations. Ainsi :

Le CEV d'un Véhicule Léger par Km est passé de 0,84 USD en 20xx à 0,48 USD en 2016, contre une prévision de 0,35 USD ; celui des Poids Lourds, de 1,50 USD en 20xx à 0,83 USD en 20xx. Il ressort que cet indicateur n'a pas fortement baissé en raison du facteur contraire de la hausse du prix du carburant de 25% entre 2014 et 2018.

Le TT, qui se situe entre 1 h et 2h selon la saison pour parcourir les 42 km en 2014 est passé à 35 mn pour le mini-bus et 40 mn pour les Poids Lourds. L'objectif initialement visé de 30 mn n'avait pas pris en compte les multiples arrêts sur le trajet.

En situation de référence en 2014, le trafic avait été estimé à 433 véh/j ; le comptage du trafic en 2018 a dénombré un total de 468 véh/j, soit une augmentation de 8% contre une cible de 5%.

Concernant, l'accessibilité rurale et conditions de vie des populations de la ZIP (effet 2), le RAP indique une augmentation de l'Indice d'Accessibilité Rurale de 20% à 27% entre la situation de référence en 2014 et la situation de fin de projet en 2018. Cette amélioration serait liée à l'aménagement de la piste rurale Gihamagara-Buhoro , d'une longueur de 15km. Elle a ainsi permis le désenclavement d'un nombre important de collines d'habitation.

Il ressort aussi un nombre important d'emplois créés : 2 799 254 HJ en 2018 contre 150 000 HJ en 2014. Toutefois, le pourcentage d'emploi des femmes pour l'ensemble des travaux réalisés est faible et s'élève à 13% en 2018.

S'agissant du cadre d'organisation et plan d'occupation des sols dans les villes secondaires (effet 3), comme indiqué plus haut, les schémas directeurs des 4 villes ont été validés.

Tout comme le RAP, la revue juge que l'Efficacité dans la production des effets est satisfaisante.

e. Résultats de développement du projet :

Évaluer les progrès que le projet a réalisés dans le sens de l'atteinte de son objectif de développement devrait conduire à une note qui combine les notations établies pour les effets et les produits suivant une méthodologie recommandée dans la Note d'orientation du

personnel en matière de préparation des RAP et de notation (pour plus de détails, voir lignes directrices au personnel sur l'état d'exécution et les résultats (EER) pour la notation du résultat de développement).

Tant les effets que les produits obtiennent une notation satisfaisante (3), ce qui suggère que les progrès du projet a réalisés dans le sens de l'atteinte de son objectif de développement sont également satisfaisants (3).

Les résultats de l'étude d'impact indiquent une augmentation des revenus agricoles de 393 731 401 FBU en 2014 à 714 891 720 FBU en 2018 en moyenne. Toutefois, les accidents auraient connu une forte hausse en raison du comportement à risques des usagers.

f. Bénéficiaires :

En se basant sur des éléments probants, l'évaluateur portera son jugement sur la pertinence du nombre total de bénéficiaires que le projet a couvert par catégorie et par sexe.

Hormis les emplois créés, il n'y a pas d'informations quantitatives quant au nombre total de bénéficiaires que le projet a couverts par catégorie et par sexe dans le RAP.

g. Effets imprévus additionnels (positifs et négatifs, pas pris en compte dans le cadre logique) :

Ils comprennent le genre, le changement climatique, les questions sociales et socio-économiques. Evaluer le degré de prise en compte des résultats attendus ou inattendus et des effets importants dans le RAP. La revue devra également se prononcer sur la couverture par le RAP de ces résultats.

Le RAP a identifié 4 résultats additionnels imprévus dont les plus pertinents paraissent être :

- La valorisation du foncier ;
- L'augmentation des recettes communales à Makebuko, Itaba, Butangazwa et Ruyigi ;
- L'augmentation du nombre d'accidents survenus sur l'axe principal Makebuko-Ruyigi.

La revue note aussi qu'en plus d'emplois temporaires générés par le projet, il y a le savoir-faire et l'expérience acquis qui contribuent à améliorer l'employabilité des jeunes et femmes dans le secteur routier, et qui seront utiles pour le futur.

EFFICIENCE

h. Respect du calendrier :

Évaluer dans quelle mesure le calendrier d'exécution initial du projet a été respecté en se basant sur une comparaison de la durée prévisionnelle et de la durée réelle d'exécution, à compter de la date d'entrée en vigueur. Pour les prêts programmes les décaissements à temps des tranches sont évalués suivant cette même méthodologie.

A l'évaluation, la durée d'exécution prévue était de 3 ans (janvier 2014 à décembre 2016). Le prêt a été mis en vigueur le 18/02/2014 et le premier décaissement n'a été réalisé que le 09/10/2015. La clôture est intervenue le 31/12/2018, après une seule prorogation. Le ratio entre le délai prévu (3 ans) et le délai réel d'exécution par rapport à la date d'entrée en vigueur du premier décaissement, est de 98%, ce qui correspond à une note de 3 (satisfaisant).

i. Efficience dans l'utilisation des ressources :

Évaluer l'exécution physique (basée sur les extrants livrés) par rapport aux ressources utilisées (basées sur les engagements/décaissements cumulés) à la phase d'achèvement pour tous les bailleurs de fonds du projet (Banque, Gouvernement, et autres). Ce critère ne s'applique pas aux prêts programme, vu que souvent il n'y a pas de lien direct entre les produits et les montants décaissés (dans ce cas, l'évaluateur indiquera N/A).

A l'évaluation, le coût total du projet (hors-taxes) était estimé à 9,93 MUC dont 9,94 MUC (90%) au titre du Don FAD et 0,99 MUC (10%) pour les Fonds de contrepartie. Il ressort du RAP qu'à l'achèvement, le taux de décaissement global du projet est de 94,7 %, dont 100% pour le Don FAD et 47% pour les Fonds de contrepartie. Selon le RAP également, le taux de réalisation des produits s'établit de 73,76%.

Sur cette base, le ratio entre le pourcentage moyen de la réalisation matérielle et le taux de décaissement s'établit à 77,88 %, ce qui est satisfaisant (note de 3). A cet égard il faut relever la réalisation des travaux additionnels (phase II) d'un linéaire de 19 km non prévu initialement à l'évaluation.

j. Analyse coûts- bénéfiques :

Évaluation de la validité du Taux de rentabilité économique (TRE) (s'il existe) dans le RAP, et mettant en avant toute limitation méthodologique ou de données. La revue devrait indiquer si un TRE n'a pas été estimé et toute raison évoquée dans le RAP. L'évaluateur devra vérifier si les avantages du projet (réalisés ou dont la réalisation est escomptée) excèdent les coûts effectifs. Pour ce faire, les éléments de preuves/évidences se baseront essentiellement sur une comparaison entre les Taux de Rentabilité Economique (TRE) calculés lors de l'évaluation/ de la revue à mi-parcours et à l'achèvement. En commentant les notations de RAP, le degré d'utilisation des sources sur les éléments de preuves justifiant la note accordée devrait être pris en compte. L'évaluateur devra s'assurer de la validité des hypothèses de calcul et que c'est le même modèle qui a été utilisé pour les calculs des différents TRE. Pour les prêts au programme ou le cas calcul du TRE n'est pas approprié, l'évaluation pourrait se faire si cela est possible par rapport à la contribution des réformes politiques à la croissance économique. En cas d'insuffisances de preuves, une note appropriée sera ainsi attribuée.

L'analyse économique à l'évaluation ex-ante, a été effectuée avec l'aide du logiciel HDM IV sur la base de l'analyse coûts-avantages entre les situations sans et avec projet, sur une période de 20 ans. L'évaluation du coût des investissements au prix de 2013 pour l'aménagement de la section routière en béton bitumineux a permis d'obtenir un taux de rentabilité économique moyen pour l'ensemble du projet de 24,4% (scénario de référence), indiquant toute la viabilité économiquement du projet.

A l'achèvement, ce taux aurait été réactualisé suivant la même approche. Malgré l'augmentation du nombre de linéaire de bitume, les montants retenus pour les travaux n'ont pas été dépassés. Le TRE obtenu ressort à 18,2 %, en ce qui concerne le scénario de référence. Toutefois, le RAP attribue la note 4 (très satisfaisante) en considérant le TRE initial était de 18%. Pour la revue, le ratio du TRE à l'achèvement et le TRE à l'évaluation est 0,75%, ce qui donne une note de 3 (satisfaisant).

k. État d'avancement de l'exécution :

L'évaluation de l'état d'avancement de l'exécution (EE) dans le RAP est basé sur l'EER actualisé en tenant compte de l'ensemble des critères applicables à l'EE évalués sous les trois critères: i) de la conformité aux engagements (conditions du projet, sauvegardes environnementales et sociales et respect des recommandations d'audit) ; ii) conformité des systèmes et procédures du projet (passation de marchés, gestion financière, suivi et évaluation) ; iii) conformité de l'exécution et du financement du projet (décaissements, engagements budgétaires, financement de contrepartie et cofinancement).

L'évaluation de l'état d'avancement de l'exécution (EE) par le RAP ne tient pas vraiment compte de l'ensemble des critères applicables. Quant à la revue, elle note que L'Emprunteur s'est conformé aux engagements (conditions du projet, sauvegardes environnementales et sociales et respect des recommandations d'audit). Pour autant, il y a eu des contre-performances dans la mise en œuvre du PGES, en raison du manque d'expérience de l'OdR, et l'absence de la Direction Générale de L'Environnement (DGE) dans la planification, l'exécution et le suivi.

Pour ce qui est des systèmes et procédures (passation de marchés, gestion financière, suivi et évaluation), il ressort que conformément aux règles et procédures de la Banque, les états financiers et comptes du projet ont été vérifiés et validés périodiquement par un cabinet d'audit externe indépendant et les rapports y

afférents transmis à la Banque. Le RAP dénombre quatre (4) rapports d'audit financier et comptable des exercices 2014, 2015, 2016 et 2017 produits et validés. La principale difficulté dans l'exécution du projet aurait été la lenteur des processus d'acquisitions, liée au non-recrutement de l'expert en passation des marchés prévu en appui à l'OdR.

S'agissant de l'exécution et du financement du projet (décaissements, engagements budgétaires, financement de contrepartie et cofinancement), il ressort du RAP que le projet a été réalisé à près de 74%, et les ressources FAD ont été consommées à concurrence de 99,9%. Cependant, certains produits n'ont pas été réalisés, pour cause, entre autres, du retard de la mobilisation des fonds de la contrepartie dont le taux de décaissement final s'est établi à 46,8% seulement. En plus, au rang des difficultés évoquées, figure l'insuffisance des provisions pour les imprévus financiers, imputable au fait que bon compte n'a pas été tenu du taux d'inflation et de l'instabilité du taux de change sur la période de réalisation.

Au regard de ce qui précède, la revue est d'avis avec le RAP que l'EE est satisfaisant.

DURABILITE

I. Viabilité financière :

Évaluer dans quelle mesure les mécanismes et modalités de financement (par exemples : tarifs, frais d'utilisateur, frais d'entretien, dotations budgétaires, autres contributions des parties prenantes, flux d'aide, etc.) ont été mis en place pour garantir un flux continu de bénéfices après l'achèvement du projet avec un accent particulier sur la pérennité financière. Pour les prêts programmes l'évaluation devrait se focaliser sur la viabilité financière des réformes, ainsi que sur le dialogue sur les politiques de la Banque visant à promouvoir la viabilité financière des réformes.

La durabilité de la route réhabilitée dans le cadre du présent projet dépend de facteurs tels que la qualité des travaux exécutés, le niveau d'exploitation de la route et la qualité de l'entretien, qui est tributaire surtout de la mobilisation des ressources nécessaires et suffisantes pour l'entretien routier. Il ressort qu'en dépit de l'augmentation de ressources versées au Fonds Routier National (FRN) de 44% à 63% à partir de 2017, le gap entre les besoins d'entretien routier et les ressources mobilisées reste considérable à hauteur de 29,5 Billions de FBU en 2018. Toutefois, conformément à la stratégie d'entretien de l'OdR, la route Makeboko-Butaganzwa fait partie du réseau prioritaire. Son entretien est incorporé dans son programme annuel, des efforts sont déployés pour accroître et atteindre le niveau de ressources nécessaires. Sur cette base et sous réserve de la qualité des ouvrages, la viabilité financière peut être considérée comme plausible.

m. Durabilité institutionnelle et renforcement des capacités :

Évaluation de la contribution du projet au renforcement des capacités institutionnelles, y compris, par exemple, par l'utilisation des systèmes nationaux – qui vont favoriser la continuité des flux d'avantages liés au projet. L'instauration ou non de pratiques améliorées de gouvernance, de compétences acquises, procédures, incitations, structures ou mécanismes institutionnels développés du fait de l'opération seront prises en compte. Pour les prêts programmes, l'approche devrait intégrer une évaluation : de la contribution au renforcement des capacités pour piloter et gérer les processus de réformes politiques ; de la mesure dans laquelle l'économie politique de la prise de décision a été propice aux réformes ; de l'engagement du gouvernement en faveur des réformes ; et de la manière dont la conception a renforcé l'appropriation nationale.

La revue convient avec le RAP que la contribution du projet à la durabilité institutionnelle et au renforcement des capacités est insatisfaisante. En effet, la Composante C du projet dédiée à ce volet, n'a pratiquement pas été mise œuvre, faute de ressources financières suffisantes. Il s'agit notamment de financer : (i) l'affectation de deux ingénieurs homologues intégrés dans les équipes de la mission de contrôle, et ce, dans le cadre du transfert des connaissances aux agents de l'Administration; (ii) la mise en place d'un dispositif d'archivage électronique ; et (iii) la formation/recyclage des cadres de l'OdR et du personnel de la CEP en matière de passation des marchés et de gestion financière ; et (iv) l'appui à l'École des Travaux Publics de Gitega en vue de l'amélioration des

compétences et de l'employabilité des jeunes élèves. Certes, les quatre (4) rapports des schémas directeurs de quatre (4) villes ont été élaborés, mais il n'y a pas encore d'indications quant aux usages qui en ont été faits.

n. Appropriation et durabilité des partenariats :

L'évaluateur détermine l'implication effective ou non, dans le projet, des parties prenantes compétentes, la promotion d'un sens d'appropriation chez les bénéficiaires (femmes et hommes confondus) et la mise en place de partenariats fructueux avec les parties prenantes compétentes (autorités locales, organisations de la société civile, secteur privé, donateurs), tel que requis pour la pérennisation des produits du projet. Pour les prêts programmes, l'évaluation devrait mesurer la capacité du gouvernement à mener le dialogue sur des politiques ainsi que le niveau d'appui de la Banque pour l'approfondissement au processus de consultation.

La note 3 du RAP n'a pas été convenablement justifiée par des éléments de preuves portant sur la contribution du projet à l'appropriation et durabilité des partenariats. Le RAP formule surtout des suggestions et recommandations sans liens évidents avec les directives d'évaluation.

Concernant l'entretien routier, pierre angulaire de succès durable des investissements routiers, le RAP formule plutôt des recommandations portant sur la nécessité pour le Gouvernement d'accorder plus d'attention et d'efforts, en (i) mettant en place une stratégie nationale d'entretien routier ; et (ii) encourageant la participation active des communautés locales et rurales, principalement les femmes et les jeunes, y compris par la formation et la dotation en équipements d'entretien routier.

Quant à la revue, elle relève qu'à l'évaluation ex-ante, des discussions étaient engagées pour une meilleure harmonisation de la réglementation en matière de contrôle de la charge à l'essieu, au niveau de la sous-région. Puis, la preuve de l'instauration effective du contrôle de la charge à l'essieu avec l'application des pénalités liées à la surcharge à l'essieu et du délestage des camions en infraction, au plus tard le 30 juin 2014 était une des autres conditions du Don. A l'achèvement du projet, le RAP indique, qu'en ce qui concerne le contrôle de la charge à l'essieu, les dispositifs réglementaires n'avaient pas été adoptés jusqu'à présent par le Gouvernement.

Puis, malgré les campagnes de sensibilisation, la sécurité routière se serait dégradée et le nombre d'accidents a augmenté de 13 en 2014 à 35 en 2018, suite à l'effet excès de vitesse ; non-respect de la signalisation routière ; surcharge des véhicules, notamment des deux roues (vélo, moto) ; conduite en état d'ivresse ; Etc. Ce volet n'a donc pas eu l'effet escompté et il importe de poursuivre les campagnes de sensibilisation, surtout au sein des communes desservies par le projet.

Contrairement au RAP, la revue juge l'Appropriation et la durabilité des partenariats insatisfaisantes.

o. Durabilité environnementale et sociale :

Evaluer le niveau d'objectivité de la notation du RAP sur la mise en œuvre effective des mesures d'atténuation/de renforcement environnemental et social du projet conformément au plan de gestion environnementale et social (PGES), la capacité des institutions et des systèmes nationaux, ainsi que la disponibilité de financements pour garantir la durabilité environnementale et sociale de l'opération. Ce critère ne s'applique qu'au projet de catégorie I & II.

Le RAP attribue la note 2,5 à la « Durabilité environnementale et sociale », sans qu'on ne sache si elle satisfaisante ou pas. La revue note que la mise en œuvre du PGES s'est caractérisée par des défaillances qui sont soulignées ci-après :

- engazonnement des talus des zones d'emprunts et des sites de dépôts de matériaux non-satisfaisant ;
-

-
- arbres plantés et replantés sur des substrats caillouteux et ferrugineux, pauvre en humus, entraînant un fort taux de mortalité ou de croissance presque nul ;
 - taux élevé d'échec de l'engazonnement et de reboisement sur la majorité des sites visités ;
 - sites d'emprunts de la phase 2 du projet non remis en état avec une végétalisation acceptable.

En outre, il s'avère que les contre-performances sont imputables à la faible mise à contribution du Service de l'Environnement (SEN) de l'OdR et à l'absence de la Direction Générale de l'Environnement (DGE) dans la planification, l'exécution et le suivi de la mise en œuvre des PGES. En somme, Le PGES a été mis en œuvre de manière insatisfaisante, avec une capacité institutionnelle insuffisante pour garantir la durabilité environnementale et sociale de l'opération (Note de 2).

4. ÉVALUATION DES PERFORMANCES DES PARTIES PRENANTES

a. Performance de la Banque :

(Préparation/approbation, en partie s'assurer de la qualité à l'entrée (QAE) : qualité de la supervision, achèvement) : Fournir les observations sur l'objectivité des notations du RAP et de l'appréciation de l'emprunteur, et réévaluer au besoin la performance de la Banque durant tout le cycle du projet (conception, mise en œuvre; achèvement) en se concentrant sur les indications des éléments de preuves du RAP en rapport avec l'ensemble des 7 critères définis dans la note d'orientation du RAP.

Le RAP a attribué la note de 3, satisfaisante, à la performance de la Banque. Elle est assez objective, sauf que les griefs apparaissent sous forme d'enseignements sans analyses préalables. La revue note que la Banque a été proactive en jouant un rôle important dans la conception et la mise en œuvre satisfaisante du projet, mais sous réserve des facteurs clés ayant influencé négativement la mise en œuvre comme mentionné plus haut. Sa flexibilité a été significative et permis la réalisation de la phase II du projet.

Les différentes parties prenantes au projet ont été consultées durant les missions de la Banque. Les activités prioritaires connexes ont été retenues par voie de consultations avec les populations. Il apparaît néanmoins que la Banque n'a pas suffisamment tiré des enseignements des opérations précédentes. En l'occurrence, la qualité des études techniques était moyenne, voire non-satisfaisante ; et pour ce qui est des dispositions de mise en œuvre, la mise en œuvre effective d'un programme de formation sur la gestion financière et sur les procédures de passation des marchés pour les cadres de l'OdR affectés à ces tâches, aurait été pertinente dès le lancement du projet.

Concernant, les exigences fiduciaires et de sauvegarde, les états financiers et comptes du projet ont été vérifiés et validés périodiquement par un cabinet d'audit externe indépendant et les rapports y afférents transmis à la Banque. Les missions de supervision ont évalué le niveau d'exécution des mesures d'atténuation/de renforcement environnemental et social du projet conformément au PGES, et proposé des améliorations.

Le rythme des supervisons (8 missions) a été conforme aux exigences de la Banque. L'Emprunteur juge que les missions effectuées ont permis de suivre l'avancement des réalisations et ont apporté les contributions nécessaires à l'amélioration du processus d'exécution du projet. L'Emprunteur n'a pas évoqué des lenteurs concernant les requêtes et les demandes de non-objections. Au niveau du système de suivi et évaluation, sa conception et mise en œuvre était bonne, grâce à la mise à disposition d'une assistance technique qui a produit trois (3) rapports.

La revue est d'avis avec le RAP que la performance de la Banque est satisfaisante.

b. Performance de l'Emprunteur :

Fournir les observations sur l'objectivité des notations du RAP, et réévaluer la performance de l'emprunteur durant tout le cycle du projet (conception, mise en œuvre ; achèvement) en se concentrant sur les indications des éléments de preuves du RAP en rapport avec les questions définies dans la note d'orientation du RAP.

Le RAP considère la performance de l'Emprunteur à la limite du satisfaisant (note de 2,5), mais les questions d'évaluation prises en compte n'incluent pas tous les sous-critères dédiés des directives : garantie d'une préparation et d'une exécution de qualité ; la conformité aux engagements, aux accords et aux sauvegardes ; contrepartie en temps opportun ; système de suivi et évaluation ; la réactivité aux recommandations de supervision ; mesures prises pour jeter les bases de la durabilité.

En termes de garantie d'une préparation et d'une exécution de qualité, il convient de souligner qu'il était nécessaire de disposer d'études complètes de qualité avant l'évaluation du projet. En plus, la performance d'exécution du projet a été handicapée par la faiblesse des capacités de l'agence d'exécution notamment en matière de passation des marchés. Les retards constatés lors de la mise en œuvre des projets sont dus essentiellement aux lenteurs dans les acquisitions. Le PGES a été mis en œuvre de manière insatisfaisante et les capacités institutionnelles sont jugées insuffisantes pour garantir la durabilité environnementale et sociale de l'opération. Pour ce qui est de la contrepartie, les retards et difficultés de mobilisation de la totalité des fonds sont récurrents au Burundi.

Toutefois, le suivi-évaluation des impacts socio-économiques a été très satisfaisant. Les mesures prises par l'emprunteur pour jeter les bases de la durabilité du projet concerne la stratégie d'entretien de l'OdR qui considère la route Makeboko-Butaganzwa, comme faisant partie du réseau prioritaire.

Au regard de ce qui précède, la revue juge la performance de l'Emprunteur insatisfaisante.

c. Performance des autres parties prenantes :

Fournir les observations sur l'objectivité des notations du RAP, et réévaluer la performance des autres parties prenantes durant la mise en œuvre et à l'achèvement) en se concentrant sur les éléments de preuves du RAP en rapport avec les questions pertinentes spécifiques à chaque acteurs (cofinanciers, ONG, entrepreneurs/prestataires de service etc.).

Il ressort du RAP que la performance des entrepreneurs et autres prestataires de services a été satisfaisante. Ils ont exécuté les travaux conformément aux règles de l'art ; et le Bureau de contrôle a assuré un bon suivi de l'exécution des travaux à l'exception du volet environnemental qui n'est pas très satisfaisant. En plus, l'appui de la MDC aurait permis de combler les défaillances des études techniques.

Sur cette base, la revue convient avec le RAP de la performance satisfaisante des autres parties prenantes.

5. SYNTHÈSE SUR LA PERFORMANCE GLOBALE DU PROJET/ PROGRAMME

a. Evaluation globale :

Résumé de l'évaluateur sur la performance globale du projet/programme sur la base des quatre volets clés du RAP (Pertinence, Efficacité, efficacité et Durabilité). Toute différence avec le RAP et les raisons qui l'expliquent devraient être évoquées. Au cas où les éléments de preuves accessibles (à partir du RAP ou d'autres documents) à l'évaluateur sont insuffisants, alors une note partiellement satisfaisante (à réviser) devrait être donnée jusqu'à ce qu'un REPP soit réalisé.

La pertinence des objectifs du projet est satisfaisante, car, en conformité avec les objectifs et priorités du Gouvernement en matière de développement des infrastructures routières, nécessaires à l'essor des activités économiques et commerciales du pays. Ensuite, sa conception initiale était bonne, quoiqu'une des raisons de

l'actualisation des quantités à exécuter pour la route principale et les travaux connexes fut liée à la qualité non satisfaisante des études techniques. Les ajustements qui n'ont pas porté un préjudice à l'atteinte des résultats visés. Effectivement, aussi bien les effets que les produits ont obtenu une note satisfaisante (3), ce qui suggère que les progrès réalisés par le projet dans le sens de l'atteinte de son objectif de développement sont également satisfaisants. Les résultats ont été obtenus de façon efficiente à moindre coût ; et les avantages excèdent les coûts. En revanche, les capacités institutionnelles et l'appropriation sont jugées insuffisantes pour garantir la durabilité des résultats : faible contribution du projet au transfert des connaissances aux agents de l'Administration ; absence de stratégie d'entretien routier ; dispositifs réglementaires non adoptés le Gouvernement concernant le contrôle de la charge à l'essieu ; sensibilisation insuffisante des usagers de la route ; et. Toutefois, la performance globale du projet demeure satisfaisante.

b. Conception, Mise en œuvre et utilisation du suivi & évaluation :

Évaluation de la conception, la mise en œuvre et l'utilisation prévues et réelles du système de S&E : Conception: Dans quelle mesure le système de S&E du projet a été explicite, adéquat et réaliste pour générer et analyser des données pertinentes. ; Mise en œuvre: Dans quelle mesure des données pertinentes ont été recueillies - indications dans le RAP de la mise en œuvre du S&E et son efficacité. ; Utilisation: Degré d'utilisation des données générées pour la prise de décision et l'allocation des ressources - indications dans le RAP de l'utilisation du S&E.

Au plan conceptuel, il était prévu la mise en place d'un dispositif de suivi-évaluation intégral en mesure : (i) de constituer et gérer les informations sur le niveau d'exécution des différentes composantes du projet ; (ii) d'établir la situation de référence pour les besoins du suivi d'impact de la route ; (iii) de réaliser au terme du projet une évaluation d'impact.

En définitive, il ressort que le dispositif a bien fonctionné. L'étude de suivi-évaluation des impacts socio-économiques a été confiée à ADA Consultants Inc. qui a accompli sa mission d'une façon très satisfaisante. Un total de trois (3) rapports sur le suivi-évaluation ont été produits. Cette base de données a facilité effectivement la gestion de toutes les connaissances accumulées sur les activités, les réalisations, les principaux résultats et les leçons tirées du projet.

6. APPRÉCIATION DE L'ÉVALUATEUR SUR LES PRINCIPAUX ENSEIGNEMENTS ET RECOMMANDATIONS

a. Enseignements tirés :

Exposé succinct d'éventuels accords/désaccords avec tout ou partie des enseignements du RAP tirés à l'issue de l'analyse de la performance du projet suivant chaque critère d'évaluation (Pertinence, Efficacité, Efficience, viabilité). Les principaux enseignements pertinents (et génériques) du RAP, reformulés et/ou nouveaux sont à énumérer ici suivant chaque critère d'évaluation. Il est recommandé de se limiter à cinq enseignements au maximum en précisant pour chaque enseignement la question clés ainsi que le public cible.

<p>Originale (RAP)</p>	<p>Il a été constaté que les produits suivants n'ont pas été réalisés : (i) l'Appui aux groupements féminins opérant dans l'agroalimentaire ; (ii) la mise en place d'un dispositif d'archivage électronique pour l'OdR ; (iii) la formation des cadres de l'OdR en matière de passation des marchés et de gestion financière ; et (iv) le recrutement de l'Expert en passation des marchés.</p> <p>Dorénavant, la Banque devrait : (i) exiger la preuve de la mobilisation de la contrepartie comme condition préalable au premier décaissement ; (ii) appuyer l'organe d'Exécution par le recrutement d'un expert en passation des marchés ; (iii) programmer des formations au personnel de l'Agence d'Exécution pour renforcer leurs capacités ;et (iv) prévoir à mi-parcours la</p>	<p>Validation</p> <p>Write-Off</p>
-------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------

	revue de la répartition des coûts du projet par catégorie pour s'assurer de la réalisation de toutes les composantes des nouveaux projets.	
Reformulation (Si applicable)		
Commentaire de l'Évaluateur	Formulé comme tel, on ne voit pas quel est l'enseignement. Par ailleurs, exiger la mobilisation serait s'ingérer dans la gestion budgétaire souveraine de l'Etat. Il serait mieux de parler de dialogue sur la disponibilisation de la contrepartie ou de preuve de la budgétisation de la contrepartie.	

Originale (RAP)	L'application des dispositions réglementaires portant sur le contrôle de la charge à l'essieu et la limitation des points de contrôle sur les corridors ne peut-être efficacement réalisée que si elle est effectuée concomitamment sur tous les corridors alternatifs. A cet effet, la Banque et l'Agence d'Exécution devraient prévoir dans les projets futurs, l'acquisition des équipements nécessaires pour le contrôle de la charge à l'essieu sur tous les tronçons routiers nouvellement réalisés.	Validation Write-Off
Reformulation (Si applicable)	L'application des dispositions réglementaires portant sur le contrôle de la charge à l'essieu et la limitation des points de contrôle sur les corridors ne peut être efficacement réalisée que si elle est effectuée concomitamment sur tous les corridors alternatifs.	
Commentaire de l'Évaluateur	Ne pas mélanger les enseignement et recommandations	

Originale (RAP)	Les problèmes de mobilisation de la contrepartie continuent à se poser pour le Burundi. Dorénavant, la Banque devrait imposer la mobilisation des fonds de contrepartie, comme condition préalable au premier décaissement de prêt/don.	Validation Write-Off
Reformulation (Si applicable)		
Commentaire de l'Évaluateur	Exiger la mobilisation serait s'ingérer dans la gestion budgétaire souveraine de l'Etat. Il serait mieux de parler de dialogue sur la disponibilisation de la contrepartie ou de preuve de la budgétisation de la contrepartie.	

Originale (RAP)	En fonction de l'avancement de la mise en œuvre du projet et à la suite de la remise des rapports trimestriels, des réunions de coordination devraient être organisées par vidéos conférence en présence d'une équipe multidisciplinaire de la Banque en passation des marchés, décaissement, gestion financière, environnement etc. et de l'Agence d'exécution ; en vue de discuter les problèmes rencontrés, proposer des solutions appropriées et anticiper les contraintes qui peuvent entraver l'avancement normal du projet. Ces mesures devraient avoir un impact très positif sur les décaissements d'une part et sur les performances de l'Agence d'exécution d'autre part.	Validation Choisir une option
Reformulation (Si applicable)		

<u>Commentaire de l'Évaluateur</u>	Tel que formulé, il s'agit d'une recommandation ; manque de clarté et de cohérence
-------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------

<u>Originale (RAP)</u>	Des problèmes de passation des marchés ont été relevés. A l'avenir, outre la formation et l'appui des bureaux nationaux de la Banque, il est recommandé d'envisager un appui aux organes d'exécution par des experts en passation de marché.	<u>Validation</u> Write-Off
<u>Reformulation (Si applicable)</u>		
<u>Commentaire de l'Évaluateur</u>	Il s'agit d'une recommandation	

<u>Originale (RAP)</u>	Prévoir dans le cadre des projets financés par la BAD, le paiement d'indemnités au personnel des CSEPs de l'OdR en plus de leurs salaires pour les motiver et assurer une mise en œuvre des projets d'une meilleure qualité.	<u>Validation</u> Write-Off
<u>Reformulation (Si applicable)</u>		
<u>Commentaire de l'Évaluateur</u>	Il s'agit d'une recommandation	

<u>Originale (RAP)</u>	Il y a lieu d'inclure dans le financement des nouveaux projets non seulement les services des consultants pour le suivi-évaluation jusqu'à la fin de l'exécution des projets mais aussi et surtout l'appui à la mise en place aux niveaux des organes d'exécution d'un mécanisme pour le suivi-évaluation permanent des résultats.	<u>Validation</u> Write-Off
<u>Reformulation (Si applicable)</u>		
<u>Commentaire de l'Évaluateur</u>	Il s'agit d'une recommandation	

<u>Originale (RAP)</u>	L'Agence d'Exécution devrait inclure dans les études de suivi-évaluation des impacts socio-économiques des projets futurs financés par la Banque, l'actualisation du trafic et du taux de rentabilité économique du projet après achèvement.	<u>Validation</u> Write-Off
<u>Reformulation (Si applicable)</u>		
<u>Commentaire de l'Évaluateur</u>	Il s'agit d'une recommandation	

b. Recommandations :

Exposé succinct d'éventuels accords/désaccords avec tout ou partie des recommandations du RAP. Les principales recommandations (nécessitant plus d'actions par l'Emprunteur et/ou la Banque) du RAP, reformulés et/ou nouvelles sont à énumérer ici.

Originale (RAP)	La Banque devrait imposer, la mobilisation des fonds de contrepartie, comme conditions préalable au premier décaissement du Don/prêt pour éviter les retards considérables ou les annulations constatées dans la mise en œuvre de certaines composantes des projets.	Validation Sign-Off
Reformulation (Si applicable)		
Destinataire(s)	Banque et Beneficiaire	
Commentaire de l'Évaluateur	Exiger la mobilisation serait s'ingérer dans la gestion budgétaire souveraine de l'Etat. Il serait mieux de parler de dialogue sur la disponibilité de la contrepartie ou de preuve de la budgétisation de la contrepartie	

Originale	L'entretien routier est la pierre angulaire de la durabilité et de la réussite des investissements routiers. L'absence d'entretien routier entraîne la dégradation précoce du réseau routier. A cet effet, les actions suivantes devraient être entreprises :1. Une stratégie nationale, un mécanisme de mise en œuvre de l'entretien routier et une actualisation de la base de données routières.2. Faire plus d'efforts pour accroître les ressources du FRN et solliciter les autres bailleurs de fonds pour le financement des opérations d'entretien routier et pour combler le gap ressources/besoins dans ce secteur. 3. Décentraliser, voire déléguer les actions liées à l'entretien routier auprès des communautés locales et rurales de la ZIP pour les motiver et les sensibiliser à l'entretien des routes. 4. Former les groupements féminins et les jeunes dans les communes et les zones rurales de la ZIP et les doter des moyens nécessaires pour assurer les opérations courantes d'entretien routier (cantonage).	Validation Sign-Off
Reformulation (Si applicable)		
Destinataire(s)	Banque et Beneficiaire	
Commentaire de l'Évaluateur		

Originale (RAP)	Pour améliorer le niveau de la sécurité routière sur les routes des nouveaux projets, les actions suivantes devraient être entreprises : 1. Prendre des dispositions pour sensibiliser régulièrement les usagers des routes des projets, sur les risques des accidents encourus.	Validation Sign-Off
------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------

	<p>2. Former les femmes et les jeunes des communes et des zones rurales desservies par les projets à dessein d'assurer des campagnes de sensibilisation en continue et créer de nouvelles opportunités d'emploi.</p> <p>3. Renforcer la signalisation et les ralentisseurs dans les zones urbaines dans les études techniques des projets futurs. 4. Prévoir des panneaux de signalisation en kirundi dans les zones urbaines étant donné que la majorité des conducteurs sont des analphabètes. 5. Appliquer des sanctions pécuniaires par les forces de l'ordre en cas de non-respect du code la route. 6. Prévoir l'acquisition de détecteurs de vitesse dans le cadre de projets à venir financés par la Banque pour renforcer le contrôle des policiers et réduire en conséquence les accidents de la route. 7. Prévoir un éclairage public par des panneaux solaires au niveau des zones urbaines pour réduire le nombre d'accidents pendant la nuit.</p>	
<u>Reformulation (Si applicable)</u>	<p>Pour améliorer le niveau de la sécurité routière sur les routes des nouveaux projets, les actions suivantes devraient être entreprises :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Prendre des dispositions pour sensibiliser régulièrement les usagers des routes des projets, sur les risques des accidents encourus. 2. Renforcer la signalisation et les ralentisseurs dans les zones urbaines dans les études techniques des projets futurs. 34. Prévoir des panneaux de signalisation en kirundi dans les zones urbaines étant donné que la majorité des conducteurs sont des analphabètes. 4. Appliquer des sanctions pécuniaires par les forces de l'ordre en cas de non-respect du code la route. 5. Prévoir l'acquisition de détecteurs de vitesse dans le cadre de projets à venir financés par la Banque pour renforcer le contrôle des policiers et réduire en conséquence les accidents de la route. 7. Prévoir un éclairage public par des panneaux solaires au niveau des zones urbaines pour réduire le nombre d'accidents pendant la nuit. 	
<u>Destinataire(s)</u>	Banque et Beneficiaire	
<u>Commentaire de l'Évaluateur</u>		

<u>Originale</u>	<p>Le GoB devrait lancer d'urgence une étude pour définir l'emprise de tout le réseau routier et éviter par conséquent : (i) la construction de quoi ? dans cette zone ; (ii) l'intervention des concessionnaires à postériori dans l'emprise de la route sans l'aval préalable de l'Agence d'Exécution ; et (iii) le paiement des indemnités d'expropriation dans le cas d'un futur élargissement de ces routes.</p>	<p><u>Validation</u></p> <p>Sign-Off</p>
-------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------

Reformulation (Si applicable)		
Destinataire(s)	Beneficiaire	
Commentaire de l'Évaluateur		

Originale	Pour faire face aux problèmes de circulation, et afin d'anticiper l'augmentation du trafic au niveau de la nouvelle capitale politique, Gitega, l'OdR devrait lancer d'urgence l'étude du schéma directeur d'aménagement urbain ainsi que du plan de circulation de la ville.	Validation Sign-Off
Reformulation (Si applicable)		
Destinataire(s)	Beneficiaire	
Commentaire de l'Évaluateur		

Originale	En vue de protéger les routes nouvellement aménagées des dégradations précoces causées par l'excès de charge des poids lourds, le GoB devrait assurer des campagnes de sensibilisation et plaider pour une application effective des réglementations relative au contrôle de la charge à l'essieu. L'OdR devrait également prévoir dans le montage de tous les nouveaux projets, l'acquisition du matériel nécessaire pour le contrôle de la charge à l'essieu.	Validation Sign-Off
Reformulation (Si applicable)		
Destinataire(s)	Banque et Beneficiaire	
Commentaire de l'Évaluateur		

Originale	Les provisions pour les aléas financiers des nouveaux projets devraient être revus à la hausse en vue de tenir compte du taux d'inflation et de l'instabilité du taux de change pendant la période de réalisation des nouveaux projets financés par la Banque mis en œuvre sur une longue période dont les délais de mise en œuvre sont longs.	Validation Write-Off
Reformulation (Si applicable)		

Destinataire(s)	Banque et Beneficiaire
Commentaire de l'Évaluateur	Problème générique dans les projets financés par la Banque ; Vérifier s'il n'y a pas de seuil contraignant pour ces aléas

Nouvelle recommandation	Les faiblesses de capacités sont un problème générique à laquelle la Banque devra remédier par une nouvelle réflexion sur le contenu et l'envergure du renforcement des capacités institutionnelles.
Destinataire(s)	Banque
Commentaire de l'Évaluateur	

7. COMMENTAIRES SUR LA QUALITÉ DU RAP ET DU RESPECT DES DÉLAIS (PONCTUALITÉ) :

L'évaluation de la qualité sera basée sur tout ou une partie des critères indiqués en annexe et d'autres (le cas échéant): La qualité du RAP sera jugée très satisfaisante/exemplaires (4), satisfaisante (3), peu satisfaisante (2) ou très peu satisfaisante (1). Le respect des délais d'élaboration du RAP; jugé à temps (exemplaire = 4) ou en retard /pas satisfaisant (1). Le degré de participation de l'Emprunteur, cofinancier et du Bureau extérieur de la Banque (BE), noté comme : élevé/exemplaire (4), ou substantiel/significatif (3), ou modéré (2), ou négligeable (1).

Le dispositif de suivi-évaluation interne et externe ayant bien fonctionné, le RAP contient assez d'informations permettant d'évaluer et noter les différentes sections. En termes d'objectivité et de cohérence, des notes du genre 2,5 existent, alors qu'il s'agit d'une échelle discontinue de 1 à 4 (lorsqu'il ne s'agit pas d'une moyenne). En plus, la tendance à l'autosatisfaction conduit à ne pas justifier rigoureusement les notations. Les facteurs clés (positifs et négatifs) ayant affecté la conception et la mise en œuvre, apparaissent plutôt sous forme d'enseignements ou de recommandations. Les questions relatives aux mesures de sauvegarde et fiduciaires ont été largement couvertes. L'EER et l'actualisation du TRE figurent en annexe ; la référence aux études d'impact comme sources des données quantitatives existe aussi. La distinction entre enseignements et recommandations n'est pas nette, et ils ne sont pas toujours justifiés. Mais globalement, le RAP est assez clair et exhaustif, sa qualité peut être considérée comme satisfaisante.

8. RÉSUMÉ DE L'ÉVALUATION

Ceci est un résumé des notations du RAP et celles d'IDEV accompagné d'éventuelles raisons de désaccords/commentaires. Pour la dernière colonne, la section appropriée de l'examen du RAP devrait être rappelée pour éviter des discussions détaillées. Lorsque l'évaluateur n'est pas en mesure de valider la note du RAP pour un critère, une justification adéquate doit être fournie.

Critères	RAP	Revue du RAP	Raisons de désaccords/Commentaires
PERTINENCE	3.5	3	SATISFAISANT
Pertinence de l'objectif de développement du projet	4	4	Pas de désaccord. Les objectifs du projet sont en ligne avec les priorités du Gouvernement en matière de développement des infrastructures routières, nécessaires à l'essor des activités économiques et commerciales du pays.

Pertinence de la conception du projet	3	3	La conception initiale était bonne. Les facteurs clés ayant influencé négativement la mise en œuvre apparaissent sous forme d'enseignements ou de recommandations à travers différentes sections du RAP.
EFFICACITE	3	3	SATISFAISANT
Objectif de développement (OD)	3	3	Pas de désaccord. Tant les effets que les produits ont obtenu une note satisfaisante, ce qui suggère que les progrès dans le sens de l'atteinte de l'OD sont également satisfaisants.
EFFICIENCE	3	3	SATISFAISANT
Respect du calendrier	3	3	Pas de désaccord. Le ratio entre le délai prévu et le délai réel d'exécution par rapport à la date d'entrée en vigueur du premier décaissement, est de 98%, ce qui est satisfaisant.
Efficience de l'utilisation des ressources	3	3	Pas de désaccord. Le ratio entre le pourcentage moyen de la réalisation matérielle et le taux de décaissement s'établit à 77,88 %, ce qui est satisfaisant.
Analyse coût -bénéfice	4	3	Le RAP attribue la note 4 (très satisfaisante) en considérant que le TRE initial est de de 18% . Selon le rapport d'évaluation, le TRE initial était de 24,4% (scénario de référence). Le ratio du TRE à l'achèvement et le TRE à l'évaluation est 0,75%, ce qui donne une note de 3 (satisfaisant).
État d'avancement de l'exécution (IP)	3	3	L'évaluation de l'état d'avancement de l'exécution (EE) dans le RAP ne tient pas vraiment compte de l'ensemble des critères applicables, dont entre autres xxxxx.
DURABILITÉ	3.62		
Viabilité financière	3	3	La durabilité de la route réhabilitée dans le cadre du présent projet dépend de la qualité des travaux exécutés, du niveau d'exploitation et la qualité de l'entretien. Mais le RAP ne couvre surtout que l'aspect mobilisation des ressources pour l'entretien routier, en formulant plus des recommandations que des éléments de preuves évidentes.
Durabilité institutionnelle et renforcement des capacités	2	2	La revue convient avec le RAP que la contribution du projet à la durabilité institutionnelle et au renforcement des capacités est insatisfaisante. La Composante dédiée à ce volet n'a pratiquement pas été mise œuvre, faute de ressources financières suffisantes.
Appropriation et durabilité des partenariats	3	2	La note 3 du RAP n'a pas été convenablement justifiée par des éléments de preuves portant sur la contribution du projet à l'appropriation et la durabilité des partenariats. Le RAP formule surtout des suggestions et recommandations sans liens évidents avec les critères d'évaluation y relatifs.

Durabilité environnementale et sociale	2,5	2	Le PGES a été mis en œuvre de manière insatisfaisante ; la capacité institutionnelle est insuffisante pour garantir la durabilité environnementale et sociale du projet.
NOTE GLOBALE DE L'ACHÈVEMENT DU PROJET	3	3	SATISFAISANT
Performance de l'Emprunteur :	2,5	2	Le RAP considère la performance de l'Emprunteur à la limite du satisfaisant (note de 2.5), mais les questions sur lesquelles il devait se concentrer n'incluent pas tous les sous-critères dédiés des directives. : proactivité ; enseignements tirés des opérations précédentes ; exigences fiduciaires et de sauvegarde ; système de suivi et évaluation bien conçu et mis en œuvre ; réponse en temps opportun aux requêtes Il était nécessaire de disposer d'études complètes de qualité avant l'évaluation du projet. En outre, l'agence d'exécution a enregistré des performances peu satisfaisantes en matière de gestion du projet.
Performance de la Banque :	3	3	Le RAP est assez objectif, sauf que les griefs apparaissent sous forme d'enseignements sans analyses préalables. La revue note que la Banque a été proactive en jouant un rôle important dans la conception et la mise en œuvre satisfaisante du projet, sous réserve des facteurs clés ayant influencé négativement la mise en œuvre.
Performance des autres parties prenantes	3		Il ressort du RAP que la performance des entrepreneurs et autres prestataires de services a été satisfaisante.
Qualité du RAP :	NA	3	Globalement, le RAP est assez clair et exhaustif, sa qualité peut être considérée comme satisfaisante.

9. PRIORITÉ POUR DES FUTURES TRAVAUX D'ÉVALUATION : RAPPORT D'ÉVALUATION DE LA PERFORMANCE DU PROJET, ÉVALUATION D'IMPACTS, REVUES PAYS/SECTEUR OU ÉVALUATIONS THEMATIQUES :

- Le projet s'inscrit dans une série et est adapté pour une évaluation en groupe
- Le projet est un cas de réussite
- Haute priorité pour une évaluation d'impact
- **L'évaluation de performance est nécessaire pour des revues par secteur/pays**
- Haute priorité pour une évaluation thématique ou spéciale (pays)
- Le REPP est nécessaire en raison d'une validation incomplète des notations.

Principaux domaines d'intérêt dans les futurs travaux d'évaluation:

a) Évaluation de performance nécessaire pour des revues sectorielles/pays

b) Évaluation groupée (opérations d'appui institutionnel)

c) Évaluation sectorielle (appui budgétaire ou réforme dans la gestion des finances publiques)

Action de suivi par OPEV :

Identifier des opérations du même groupe ou du même secteur ; organiser un travail ou une mission de consultation permettant les travaux a), b) ou/et c).

Vérification par le Chef de Division

Approbation du Directeur

Sources de données pour la validation :

- Chargé du projet/Personnel de la Banque interviewé/contacté (en personne, par téléphone ou par courriel)
- Documents/rapports et base de données

Pièce jointe :

- Fiche de validation des notations de performance de la Note de revue de RAP.
- Liste de documents de référence

NOTE D'ÉVALUATION DU RAPPORT D'ACHEVEMENT DE PROJET (RAP) Validation des notations de performance du RAP

Echelle de notation du RAP :

Note	Explication
4	Très satisfaisant
3	Satisfaisant
2	Insatisfaisant
1	Très insatisfaisant
UTS	Incapable de noter
NA	Sans objet

Critères	Sous-critères	Note du RAP	Validation OPEV	Justification /Commentaires
PERTINENCE	Pertinence de l'objectif de développement du projet (OD) pendant la période d'exécution	4	4	Très satisfaisante. Le présent projet s'inscrit dans le cadre des priorités de développement du pays déclinés dans le CLSP11, et spécifiquement dans le programme d'amélioration du réseau routier. Il figure également parmi les priorités du DSP 2012 - 2016 dont le 2eme pilier d'intervention retient « l'amélioration des infrastructures ». La zone étant essentiellement rurale avec plus de 90% de la population vivant de l'agriculture, la route devait permettre un meilleur écoulement des productions agricoles et un accès facile aux infrastructures de base (écoles, centres de santé, marchés, etc..).
	Pertinence de la conception du projet (de la phase d'approbation à la phase de clôture)	3		Satisfaisant. Au vu des résultats enregistrés par la mise en œuvre du projet, la conception initiale était bonne et l'est restée tout au long de l'exécution, nonobstant des facteurs négatifs ayant entravé l'exécution, notamment la faible qualité des études techniques ; et les problèmes génériques de passation des marchés.
NOTE GLOBALE DE PERTINENCE		3,5	3	SATISFAISANT
EFFICACITÉ*	Niveau de réalisation des produits			
	<u>Produit 1</u> : Travaux routiers <i>Tronçon Makebuko – Butaganzwa (22 km) réhabilité Un rapport final de contrôle et surveillance des travaux produit Au moins 1000 personnes. Sensibilisés à la sécurité routière, la protection de l'environnement, et la lutte contre les infections sexuellement transmissibles (IST) dont le VIH-SIDA</i>		4	Le linéaire total de la route RN13 réhabilitée s'élève au total à 41 km au lieu de 22 km, soit un taux de réalisation de 186%. Environ 350 000 personnes contre 100 000 prévues, ont été touchées par les campagnes de sensibilisation à la lutte contre les IST, à la protection de l'environnement et à la sécurité routière.
	<u>Produits 2</u> : Activités connexes <i>15 km de pistes rurales aménagées</i>		3	Les aménagements des pistes rurales connexes (15km) et la réhabilitation des infrastructures socio-économiques (marché de Gihamagara et clôture du centre de santé de Buhinda) ont été réalisés à 100%

Critères	Sous-critères	Note du RAP	Validation OPEV	Justification /Commentaires
	<p><i>Marchés réhabilités</i> <i>Groupements féminins appuyés</i> <i>Un rapport final des travaux produit</i></p>			Mais l'appui aux groupements de femmes a été annulé faute de ressources financières.
	<p>Produits 3 : Appui institutionnel et renforcement des capacités</p> <p><i>Archivage électronique OdR : un système d'archivage fonctionnel</i> <i>Formation cadres OdR et de la CEP : Au moins 70% des cadres formés</i> <i>Appui EPP Gitega : Au moins 40% des élèves et enseignants bénéficient des stages</i> <i>Etudes des schémas directeurs des villes secondaires : 4 rapports des schémas directeurs de 4 villes élaborés</i></p>		2	<p>Les quatre (4) rapports des schémas directeurs de quatre (4) villes ont été élaborés comme prévu, pour les villes secondaires de Marro, Rutana, Ruyigi et Cankuzo.</p> <p>En revanche, les activités relatives à l'appui aux femmes, à l'archivage électronique de l'OdR et à la formation de ses cadres ont été annulées faute de ressources de financement.</p> <p>L'appui à l'Ecole des Travaux Publics de Gitega était en retard à cause des difficultés de mobilisation des fonds de contrepartie.</p>
	Note globale pour les produits	3	3	SATISFAISANT
Niveau de réalisation des effets				
	<p><u>Effet 1</u> Le niveau de service sur l'axe routier Makebuko-Ruyigi est amélioré</p> <p>1.1. <i>Coûts généralisés de transport (coût d'exploitation des véhicules (CEV) et temps de transport</i></p> <p><i>En 2012 : CEV =0.84 USD par veh/km pour les VL ; entre 1h et 2h selon la saison pour parcourir 42 km</i></p> <p><i>En 2106 : CEV =00.35 USD par veh/km pour les VL ; et 30 mn en toute saison pour parcourir 42 km</i></p> <p>1.2. <i>Augmentation du trafic journalier moyen annuel (TMJA) de 299 V/J à augmentation de 5% du TMJA</i></p>		3	<p>Le coût d'Exploitation d'un Véhicule léger par Km est passé de de 0,84 USD à 0,48 USD, contre une prévision de 0,35 USD ; celui des Poids Lourds, passe de 1,50 USD à 0,83 USD. Il ressort que cet indicateur n'a pas fortement baissé en raison de la hausse du prix du carburant de 25% entre 2014 et 2018.</p> <p>Le temps de Transport (TT), soit entre 1 h et 2h selon la saison, pour parcourir les 42 km en 2014, est passé à 35 mn pour les minibus et 40 mn pour les Poids Lourds. L'objectif initialement visé de 30 mn n'avait pas pris en compte les multiples arrêts sur le trajet.</p> <p>A la situation de référence en 2014, le trafic a été estimé à 433 véh/j, Le comptage du trafic en 2018 a donné un trafic total e 468 véh/j, soit une augmentation de 8%. La valeur cible du projet était une augmentation de 5%.</p>
	<p><u>Effet 2</u> : Accessibilité rurale et conditions de vie des populations de la ZIP améliorée</p> <p>2.1. <i>L'Indice d'accessibilité rurale dans la ZIP mesuré par le pourcentage de la population de la ZIP habitant à 2km de marche à pied d'une route carrossable passe de 20% en 2012 à 25% en 2016</i></p>		3	<p>Le RAP indique une augmentation de l'Indice d'Accessibilité Rurale de 20% à 27% entre la situation de référence en 2014 et la situation de fin de projet en 2018, liée aux travaux connexes de l'aménagement de la piste rurale Gihamagara-Buhoro qui a permis le désenclavement d'un nombre important de collines.</p> <p>Il ressort aussi un nombre important d'emplois créés : 2 799 254 HJ contre 150 000 HJ en 2014. Toutefois, le pourcentage d'emplois des femmes pour l'ensemble des travaux réalisés est faible et s'élève seulement à 13% en 2018.</p>

Critères	Sous-critères	Note du RAP	Validation OPEV	Justification /Commentaires
	2.2. 150 000 HJ d'emplois créés (40% pour les femmes)			
	Effet 3 : Cadre d'organisation et plan d'occupation des sols dans les villes secondaires définis 3.1. Les schémas directeurs de 4 villes validés		NA	Indicateur déjà pris en compte au niveau des produits.
	Note globale pour les effets	3	3	SATISFAISANT
Notation de l'Objectif de Développement (OD)				
	Objectif de Développement	3	3	Tant les effets que les produits obtiennent une notation satisfaisante (3), ce qui suggère que les progrès du projet dans le sens de l'atteinte de son objectif de développement sont également satisfaisants (3).
	NOTE DE L'OBJECTIF DE DÉVELOPPEMENT	3	3	SATISFAISANT
Degré de couverture des bénéficiaires				
	Bénéficiaire1 : Burundi			La route devait bénéficier à tout le pays dans la mesure où elle allait faciliter le transport de marchandises en provenance de la Tanzanie, l'acheminement des produits vivriers en provenance de la région de l'Est du pays, qui est un des principaux greniers du Burundi.
	Bénéficiaire2 : population de la ZIP			La zone d'influence directe couvre les communes d'Itaba et de Makebuko dans la Province de Gitega et celles de Butangazwa et Ruyigi dans la province de Ruyigi, soit près de 360 000 personnes. Mais globalement la population de la zone d'influence sur la partie burundaise est estimée environ à 2 millions d'habitants, soit 21% de la population totale du pays.
	Autres catégories spécifiques (selon le RAP)			Les Directions provinciales de l'Agriculture et de l'Élevage (DPAE) ; Les Directions de la Promotion de la Santé, de l'Hygiène et de l'Assainissement (DPSHA) ; Les Directions provinciales de l'Éducation (DPE) ; Les Coopératives des transporteurs ; Les Usagers Camionneurs et Transporteurs collectifs ; Les Conseillers communaux ; Les Commerçants aux Marchés hebdomadaires communaux ; Les Femmes ou hommes restaurateurs ;
Effets imprévus ou additionnels (positifs ou négatifs non pris en compte dans la cadre logique) et leur niveau d'impact sur le projet (élevé, moyen, faible)				
	Développement institutionnel			Augmentation des recettes communales à Makebuko, Itaba, Butangazwa et Ruyigi
	Genre			
	Environnement & Changements climatiques			
	Réduction de la pauvreté			<ul style="list-style-type: none"> ▪ Valorisation du Foncier ; ▪ En plus des emplois temporaires gérés par le projet, il y a le savoir-faire acquis et l'expérience qui contribuent à améliorer l'employabilité des jeunes et des femmes dans le secteur routier, et sera utile pour le futur.

Critères	Sous-critères	Note du RAP	Validation OPEV	Justification /Commentaires
	Développement du secteur privé			
	Intégration régionale			
	Autres (à spécifier)			Augmentation du nombre d'accidents survenus sur l'axe principal Makebuko-Ruyigi
NOTE GLOBALE DE L'EFFICACITÉ				
EFFICIENCE	Respect des délais (en se collant à la date initiale de clôture)	3	3	Satisfaisant. La durée d'exécution prévue était de 3 ans. La mise en vigueur du premier décaissement est intervenue le 09/10/2015, et la clôture le 31/12/2018, après une seule prorogation. Le ratio délai prévu (3 ans) et délai réel d'exécution par rapport à la date d'entrée en vigueur du premier décaissement, est de 98%, ce qui correspond à une note de 3.
	Efficience de l'utilisation des ressources	3	3	Satisfaisant. A l'achèvement, le taux de décaissement du projet était de 94,70 % contre un taux de réalisation des produits de 73,76%. Il convient de mentionner la réalisation des travaux additionnels (phase II du projet) d'un linéaire de 19 km non prévu, sans augmentation des coûts initiaux.
	Taux de rentabilité économique (à préciser si applicable)	3	3	Satisfaisant. A l'évaluation le taux de rentabilité économique moyen pour l'ensemble du projet était de 24,4% (scénario de référence). A l'achèvement, ce taux a été réactualisé suivant la même approche. Le TRE obtenu ressort à 18,2 %, avec le scénario de référence. Le ratio du TRE à l'achèvement et le TRE à l'évaluation est 0,75%, ce qui donne une note de 3.
	État d'avancement de l'exécution (à partir de l'EER actualisé)	3	3	Satisfaisant. L'État d'avancement de l'exécution est satisfaisant sauf en ce qui concerne les aspects relatifs (i) à la gestion des sauvegardes environnementales et sociales ; aux procédures d'acquisitions ; et à la mobilisation des fonds de contrepartie.
	Autres critères (à spécifier)			
NOTE GLOBALE DE L'EFFICIENCE		3		SATISFAISANT
DURABILITÉ	Viabilité financière	3	3	Satisfaisant. La route Makeboko-Butaganzwa fait partie du réseau prioritaire. Son entretien est incorporé dans le programme annuel de l'OdR et les efforts sont faits pour accroître les ressources nécessaires à cet effet.
	Durabilité institutionnelle et renforcement des capacités	2	2	La contribution du projet à la durabilité institutionnelle et au renforcement des capacités est insatisfaisante, la Composante C dédiée à ce volet n'ayant pratiquement pas été mise œuvre faute de ressources financières suffisantes.
	Approbation et durabilité des partenariats	3		Insatisfaisant. L'entretien routier reste la pierre angulaire de la durabilité et de réussite des investissements routiers. Outre l'absence d'une stratégie nationale d'entretien routier, le RAP indique, qu'en ce qui concerne le contrôle de la charge à l'essieu, les dispositifs réglementaires n'ont pas été adoptés comme prévus. Puis, la sécurité routière s'est dégradée avec une augmentation du nombre d'accidents à suite à l'amélioration du niveau de service de la route, et ce, malgré les campagnes de sensibilisation qui ont touché environ 125 000 personnes.
	Durabilité environnementale et sociale	2.5	2	Insatisfaisant. Il y a eu beaucoup de défaillances et contre-performances constatées, dans la mise en œuvre du PGES y compris la faible mise à contribution du Service de

Critères	Sous-critères	Note du RAP	Validation OPEV	Justification /Commentaires
				l'Environnement de l'OdR et l'absence de la Direction Générale de l'Environnement (DGE) dans la planification, l'exécution et le suivi de la mise en œuvre des PGES.
NOTE GLOBALE DE LA DURABILITE		2.6	2	INSATISFAISANT
<p>* La notation du volet efficacité est obtenue à partir de la notation de l'OD du tout dernier EER (Voir note d'orientation sur l'EER). L'appréciation des produits et effets se fera en termes de progrès réalisés vers les cibles et la note globale de l'OD est déterminée en combinant les notations établies pour les effets et les produits suivant la méthodologie définie dans la note d'orientation de l'EER. Il est donné : Très satisfaisant (4), Satisfaisant (3), Insatisfaisant (2) et Très insatisfaisant (1).</p>				

Critères	Sous-critères	Note du RAP	Validation OPEV	Justification
PERFORMANCE DE LA BANQUE	Identification proactive et résolution des problèmes rencontrés aux différentes phases du cycle du projet		3	La Banque a été proactive en jouant un rôle important dans la conception et la mise en œuvre satisfaisante du projet, sous réserve de facteurs clés ayant influencé négativement la mise en œuvre.
	Prise en compte des leçons tirées des opérations précédentes dans la conception et l'exécution		1	La qualité des études techniques était moyenne, voire non-satisfaisante ; et pour ce qui est des dispositions de mise en œuvre, la performance d'exécution du projet a été handicapée par la faiblesse des capacités de l'agence d'exécution notamment en matière de passation des marchés.
	Participation des parties prenantes pour renforcer l'appropriation		4	Les différentes parties prenantes au projet ont été consultées durant les missions effectuées par la Banque. Les activités prioritaires connexes ont été retenues par consultation avec la population.
	Renforcement des exigences fiduciaires et de sauvegarde		3	Les états financiers et comptes du projet ont été vérifiés et validés périodiquement par un cabinet d'audit externe indépendant et les rapports y afférents transmis à la Banque. Les missions de supervision ont évalué le niveau d'exécution des mesures d'atténuation/de renforcement environnemental et social du projet conformément au PGES, et proposé des solutions d'améliorations.
	Conception et mise en œuvre du système de suivi-évaluation		4	Sa conception et mise en œuvre étaient bonnes, grâce à la mise à disposition d'une assistance technique qui a produit 3 rapports.
	Qualité de la supervision de la Banque (dosage des compétences des équipes de supervision, etc.)		3	Le rythme des supervisions (8 missions) a été conforme aux exigences de la Banque. L'Emprunteur juge que les missions effectuées ont apporté les contributions nécessaires afin d'améliorer l'exécution du projet.
	Promptitude des réponses aux requêtes		3	L'Emprunteur n'a pas évoqué des lenteurs concernant les requêtes et non-objections.
NOTATION DE LA PERFORMANCE DE LA BANQUE		3	3	SATISFAISANT
PERFORMANCE DE L'EMPRUNTEUR	Qualité de la préparation et de l'exécution		2	Il était nécessaire de disposer d'études complètes de qualité avant l'évaluation du projet. En plus, l'agence d'exécution a enregistré des performances peu satisfaisantes en matière de gestion du projet.
	Conformité aux engagements, aux accords et aux sauvegardes		2	Le PGES a été mis en œuvre de manière insatisfaisante ; mais les capacités institutionnelles sont jugées insuffisantes pour garantir la durabilité environnementale et sociale de l'opération.

	Mise à disposition en temps opportun de la contrepartie		1	Les retards et difficultés de mobilisation de la totalité des fonds sont récurrents au Burundi.
	Réactivité aux recommandations de supervision		3	Des problèmes n'ont pas été évoqués à ce niveau, dans le RAP.
	Mesures prises pour assurer la durabilité du projet		3	La stratégie d'entretien de l'OdR considère la route Makeboko-Butaganzwa, comme faisant partie du réseau prioritaire.
	Respect du calendrier de préparation des requêtes		1	Le projet a été confronté à des difficultés liées aux retards dans la passation des marchés.
NOTATION DE LA PERFORMANCE DE L'EMPRUNTEUR		2.5	2	INSATISFAISANT
PERFORMANCE DES AUTRES PARTIES PRENANTES	Respect des délais de décaissement des cofinanciers		NA	
	Fonctionnement des mécanismes de collaboration		NA	
	Qualité du dialogue politique des cofinanciers (seulement pour les OAP)		NA	
	Qualité du travail des prestataires		3	Il ressort que les entreprises ont exécuté les travaux conformément aux règles de l'art ; et que le Bureau de contrôle a assuré un bon suivi de l'exécution des travaux à l'exception du volet environnemental qui n'est pas très satisfaisant.
	Réactivité aux demandes des clients		NA	
NOTATION DE LA PERFORMANCE DES AUTRES PARTIES PRENANTES		3	3	SATISFAISANT
La notation globale est donnée par : Très satisfaisant, Satisfaisant, Insatisfaisant et Très insatisfaisant.				
(i) Très satisfaisant (TS) : 4				
(ii) Satisfaisant (S) : 3				
(iii) Insatisfaisant (I) : 2				
(iv) Très insatisfaisant (TI) : 1				

CONCEPTION, MISE EN ŒUVRE ET UTILISATION DU SUIVI ET ÉVALUATION (S&E)

Critères	Sous-critères	Validation OPEV	Justification/Commentaires
CONCEPTION DU S&E	Système de S&E en place, clair, adéquat et réaliste	4	Le système de S&E était clair et adéquat. Il s'est agi de mettre en place un dispositif complet permettant : (i) de constituer et gérer les informations sur le niveau d'exécution des différentes composantes du projet ; (ii) d'établir la situation de référence pour les besoins du suivi d'impact de la route ; et (iii) de réaliser à la fin du projet une évaluation d'impact du projet.
	Les indicateurs de suivi et le plan de suivi ont été dûment agréés	4	Le rapport d'évaluation, y compris le CLAR, fournit les principaux indicateurs de suivi.
	Existence d'indicateurs désagrégés selon le genre	NA	Pas vraiment. Les indicateurs ne s'y prêtaient pas.
	Les données de référence ont été disponibles ou collectées durant la conception	4	En plus des données du rapport d'évaluation, une étude de référence a été réalisée en 2014.
	Autres à préciser		
NOTE DE LA CONCEPTION DU S&E			

Critères	Sous-critères	Validation OPEV	Justification/Commentaires
MISE EN ŒUVRE DU S&E	La fonction S&E est adéquatement pourvue de personnel et équipée	4	En plus du suivi de routine assurée par l'OdR, un Cabinet de Consultant a été commis au suivi des effets et impact du projet. Il produit 3 rapports à cet effet.
NOTE DE LA MISE EN ŒUVRE DU S&E			
UTILISATION DU S&E	L'emprunteur a utilisé les informations de suivi pour la décision	3	Les données ont servi à l'amélioration des connaissances, y compris le RAP et la base de données de l'OdR.
NOTE DE L'UTILISATION			
NOTATION GLOBALE DE LA PERFORMANCE DU S&E		4	TRES SATISFAISANT

EVALUATION DE LA QUALITE DU RAP

Critère	RAP-EVN (1-4)	Justifications/Commentaires
QUALITE DU RAP		
1. Degré et qualité de l'exhaustivité des éléments de preuves et de l'analyse du RAP pour étayer les notations des différentes sections.	4	Le dispositif de suivi-évaluation interne et externe ayant bien fonctionné, le RAP contient assez d'informations permettant d'évaluer et noter les différentes sections.
2. Degré d'objectivité des notes d'évaluation du RAP.	2	La tendance à l'autosatisfaction conduit à ne pas justifier rigoureusement les notations.
3. Degré de cohérence interne des notations d'évaluation du RAP ; inexactitudes ; incohérences (dans les différentes sections) entre les textes et les notations ; cohérence entre la note globale et les notations des différentes composantes.	2	Il y a des notes du genre 2,5, pour une échelle discontinue de 1 à 4, alors qu'il ne s'agit pas d'une moyenne.
4. Degré d'identification et d'évaluation des facteurs clés (internes et exogènes) et des effets inattendus (positifs et négatifs) ayant affecté la conception et la mise en œuvre.	3	Les facteurs clés (positifs et négatifs) ayant affecté la conception et la mise en œuvre, apparaissent plutôt sous forme d'enseignements ou de recommandations, sans analyse préalable.
5. Adéquation du traitement des mesures de sauvegarde, des questions fiduciaires, de l'alignement et de l'harmonisation.	4	Les questions relatives aux mesures de sauvegarde et fiduciaires ont été largement couvertes.
6. Degré de solidité des processus de génération et d'analyse des données (y compris les taux de rentabilité) en appui à l'évaluation du RAP.	4	Les études de suivi-évaluation ont fourni suffisamment de données quantitatives pour le suivi des indicateurs et le calcul du TRE.
7. Adéquation globale de l'accessibilité des éléments de preuves (à partir du RAP, y compris les annexes et les autres données fournies).	4	L'EER et l'actualisation du TRE figurent en annexe ; la référence aux études d'impact comme sources des données quantitatives existe aussi.
8. Dans quelles mesures les enseignements tirés (et les recommandations) sont clairs et fondés sur l'évaluation du RAP (éléments de preuve et analyse).	2	La distinction entre enseignements et recommandations n'est pas nette ; puis, ils ne sont pas toujours justifiés.
9. Degré de clarté et d'exhaustivité globale du RAP.	3	Globalement, le RAP est assez clair et exhaustif.
Autres (à spécifier)		
NOTE SUR LA QUALITE DU RAP	3	Sa qualité peut être considérée comme satisfaisante.
Conformité du RAP avec les directives (RAP/OM ; IDEV)		

1. Délais de livraison du RAP (A temps = 4 ; en retard = 1)		
2. Degré de participation de l'Emprunteur, du Co-financier et du Bureau Extérieur dans la préparation du RAP ***		
3. Autres aspects (à spécifier)		
Note sur la conformité du RAP		
*** Noté Élevé/exemplaire (4), ou substantiel/significatif (3), ou modéré (2), ou négligeable (1)		

Liste des documents de référence

- ❖ BURUNDI – DOCUMENT DE STRATEGIE PAYS 2012-2016
- ❖ RAPPORT D'EVALUATION DU PROJET DE REHABILITATION DE LA ROUTE NATIONALE RN13/PHASE 1 - TRONCON MAKEBUKO-BUTAGANZWA
- ❖ EER RN 13 JANVIER 2019_FINAL
- ❖ RAPPORT D'ACHÈVEMENT DU PROJET DE REHABILITATION DE LA ROUTE NATIONALE RN13/PHASE 1 - TRONCON MAKEBUKO-BUTAGANZWA

PAYS : BURUNDI
PROJET DE REHABILITATION DE LA ROUTE MAKEBUKO - RUYIGI
(RN13)/PHASE 1 - TRONCON MAKEBUKO - BUTAGANZWA

Observations sur la Note de RAP pour les opérations du secteur public

I. Observations générales

1. Le rapport est fluide à la lecture et de bonne qualité quant à son contenu. Il véhicule un message positif des résultats du projet de réhabilitation de la route Makebuko-Ruyigi (rn13)/phase 1 - Tronçon Makebuko– Butaganzwa. Il est cependant dommage que sa durabilité ne soit pas assurée à cause de problèmes de financement de l'entretien et de capacités institutionnelles. Le Bureau national devrait poursuivre le dialogue sur cette question avec les autorités. La Banque pourrait aussi saisir les revues de portefeuille pour remettre à l'ordre du jour la question de la durabilité, de l'entretien et de son financement avec les autorités.

II. Observations spécifiques

Chapitre b. Pertinence de la conception du projet (de la phase d'approbation à l'achèvement)

2. Le RAP a attribué la note 3, satisfaisante, à la pertinence de la conception du projet. Il a relevé quelques atouts concernant le bien-fondé de la conception. Mais on observe que les facteurs clés ayant influencé négativement la mise en œuvre apparaissent sous forme d'enseignements ou de recommandations à travers différentes sections du document.

Commentaires : rappeler succinctement ces facteurs clés. Faire ensuite une recommandation pour éviter la récurrence du fait que « les facteurs clés ayant influencé négativement la mise en œuvre apparaissent sous forme d'enseignements ou de recommandations », car ce constat est récurrent dans les Notes de RAP.

Chapitre c. Efficacité dans la réalisation extrants

3. Il ressort du RA P que les objectifs ont été atteints, à l'exception des trois activités qui ont été annulées faute de ressources financières et de deux à cause des difficultés de mobilisation des fonds de la contrepartie.

Commentaire : rappeler ici les trois activités qui ont été annulées faute de ressources financières et les deux à cause des difficultés de mobilisation des fonds de la contrepartie, même si ce constat apparaît plus tard dans le texte.

Chapitre g. Effets imprévus additionnels (positifs et négatifs, pas pris en compte dans le cadre logique)

4. Le RAP a identifié 4 résultats additionnels imprévus, à savoir, (i) la valorisation du foncier ; (ii) l'augmentation des recettes communales Makebuko, Itaba, Butangazwa et Ruyigi ; et (iii) l'augmentation du nombre d'accidents survenus sur l'axe principal Makebuko-Ruyigi.

Commentaire : peut-on donner des statistiques sur l'augmentation des recettes communales à Makebuko, Itaba, Butangazwa et Ruyigi et sur les accidents de circulation ?

Chapitre m. Durabilité institutionnelle et renforcement des capacités

5. Il est indiqué que les quatre (4) rapports des schémas directeurs de quatre (4) villes ont été élaborés, mais il n'y a pas encore d'indications quant aux usages qui en ont été faits.

Commentaire : rappeler succinctement quel était l'usage prévu pour ces quatre schémas directeurs par le rapport d'évaluation. Ensuite, si rien n'en a été fait jusque-là, interroger

les autorités pour en savoir plus et consigner leurs plans dans le RAP et la Revue. A défaut, en faire un point de dialogue avec les autorités.

Chapitre a. Performance de la Banque

6. Il est question de la flexibilité de la Banque qui a été significative et permis la réalisation de la phase II du projet.

Commentaire : cette flexibilité de la Banque n'a pas été spécifiquement argumentée.

7. La performance d'exécution du projet a été handicapée par la faiblesse des capacités de l'agence d'exécution notamment en matière de passation des marchés.

Commentaire : la faiblesse des capacités semble être un problème générique sur les projets, qui montre un des points faibles de nos administrations. A l'inverse, il pourrait aussi poser la problématique même de la redéfinition de l'appui à apporter par la Banque en matière de renforcement des capacités institutionnelles. Le contenu actuel du renforcement des capacités prôné par l'assistance de la Banque est restreint et souvent pris à défaut, et délivre des performances insuffisantes. Il se pose alors la question de savoir si le champ actuel de cette assistance couvre les dimensions multiformes du renforcement institutionnel. N'est-il pas encore étroit et/ou mal délimité ? Car on met surtout l'accent sur l'assistance technique et l'informatisation, tout en marginalisant le soutien au fonctionnement et à d'autres types d'équipements et infrastructures (véhicules, etc. prohibés par le FAT au départ), et qui sont pourtant à même de participer durablement au renforcement des capacités. D'autres PTF, dont la Banque mondiale, vont au-delà du contenu limité du renforcement institutionnel. La Banque pourrait engager une réflexion de politique opérationnelle sur le renforcement institutionnel afin de l'adapter aux besoins des pays et à son expérience, qui fait du renforcement institutionnel une problématique récurrente malgré les efforts des parties prenantes.

8. Le rythme des supervisons (8 missions) a été conforme aux exigences de la Banque. L'Emprunteur juge que les missions effectuées ont permis de suivre l'avancement des réalisations et ont apporté les contributions nécessaires à l'amélioration du processus d'exécution du projet. L'Emprunteur n'a pas évoqué des lenteurs concernant les requêtes et les demandes de non-objections. Au niveau du système de suivi et évaluation, sa conception et mise en œuvre était bonne, grâce à la mise à disposition d'une assistance technique qui a produit trois (3) rapports.

Commentaire : ceci cadre difficilement avec le point suivant, à savoir que « ...l'agence d'exécution a enregistré des performances peu satisfaisantes en matière de gestion du projet ».

Chapitre b. Performance de l'Emprunteur

9. Le RAP considère la performance de l'Emprunteur à la limite du satisfaisant (note de 2,5), mais les questions d'évaluation prises en compte n'incluent pas tous les sous-critères dédiés des directives.

Commentaire 1 : bien vouloir préciser lesquels des sous-critères.

Chapitre a. Evaluation globale

10. Il est avancé que la conception initiale du projet était bonne, malgré quelques ajustements qui n'ont pas porté un préjudice à l'atteinte des résultats visés.

Commentaires : ces ajustements ont-ils un lien avec la mauvaise qualité des études ? Clarifier ce point car, à défaut, se poserait un problème de cohérence.

Chapitre a. Enseignements tirés

11. Il est soutenu que dorénavant, la Banque devrait exiger la preuve de la mobilisation de la contrepartie comme condition préalable au premier décaissement.

Commentaire : sauf changement récent de politique de la Banque, exiger la mobilisation serait s'ingérer dans la gestion budgétaire souveraine de l'Etat. Il serait mieux de parler de dialogue sur la question de la disponibilisation de la contrepartie, ou de preuve périodique de la budgétisation de la contrepartie.

12. Il y a lieu d'inclure dans le financement des nouveaux projets non seulement les services des consultants pour le suivi-évaluation jusqu'à la fin de l'exécution des projets mais aussi et surtout l'appui à la mise en place aux niveaux des organes d'exécution d'un mécanisme pour le suivi-évaluation permanent des résultats.

Commentaire : appel doit être fait aux consultants pour le suivi-évaluation au cas par cas sur la base du diagnostic établi, mais pas systématiquement pour tous les projets. Par contre, le système de suivi-évaluation doit être mis en place de façon permanente car il relève fondamentalement de l'auto-capacité interne.

III. Questions de forme, d'édition et divers

13. La plupart des observations ci-dessus plus d'autres sont en Track Changes dans le texte.