



FR

Cette action est financée par l'Union européenne

ANNEXE

de la décision de la Commission relative au financement de la mesure individuelle en faveur de l'Afrique de l'est, l'Afrique australe et l'Océan Indien

Document relatif à l'action pour la complétion des travaux de réhabilitation de l'axe transfrontalier RN 4 entre le Burundi et la République démocratique du Congo

1. Intitulé/acte de base/numéro CRIS	Complétion des travaux de réhabilitation de l'axe transfrontalier RN 4 entre le Burundi et la République démocratique du Congo Numéro CRIS : BI/FED/041-518 Financé par le 11 ^e Fonds européen de développement (FED)	
2. Zone bénéficiaire de l'action/localisation	République du Burundi L'action sera menée à l'endroit suivant : Ouest du Burundi, entre la ville de Bujumbura et la zone frontalière de la République démocratique du Congo (RDC) à Gatumba	
3. Document de programmation	Programme indicatif régional (PIR) de l'Afrique orientale-Afrique australe-Océan Indien (AO-AA-OI) 2014 -2020	
4. Secteur de concentration	Priorité 1: Intégration économique régionale	Aide publique au développement : OUI ¹
5. Montants concernés	Coût total estimé : 3 000 000 EUR Montant total de la contribution du FED : 3 000 000 EUR	
6. Modalité(s) d'aide et modalité(s) de mise en œuvre	Modalité de projet Gestion indirecte avec la République du Burundi	
7. a) Code CAD	21020 – Transport routier	
b) Principal canal de distribution	12000 – État bénéficiaire	

¹ L'aide publique au développement «doit avoir pour but essentiel de favoriser le développement économique et l'amélioration du niveau de vie des pays en développement».

8. Marqueurs (issus du formulaire CRIS CAD)	Objectif stratégique général	Non ciblé	Objectif important	Objectif principal
	Développement de la participation/bonne gouvernance	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Aide à l'environnement	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Égalité entre hommes et femmes (y compris le rôle des femmes dans le développement)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Développement du commerce	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	Santé génésique, de la mère, du nouveau-né et de l'enfant	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Marqueurs de Rio	Non ciblé	Objectif important	Objectif principal
	Diversité biologique	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Lutte contre la désertification	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Atténuation du changement climatique	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Adaptation au changement climatique	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9. Programmes phares thématiques « Biens publics mondiaux et défis qui les accompagnent »	N.A.			
10. Objectifs de développement durable (ODD)	<p>Objectif principal : 9 – Bâtir une infrastructure résiliente</p> <p>Objectifs secondaires :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 11: faire en sorte que les villes et les établissements humains soient ouverts à tous, sûrs, résilients et durables, - 8: promouvoir une croissance économique soutenue, partagée et durable, le plein emploi productif et un travail décent pour tous, - 1: éliminer l'extrême pauvreté et la faim. 			

RESUME

L'aménagement des axes transfrontaliers entre les pays des Grands Lacs, Burundi, Rwanda et la République démocratique du Congo, s'inscrit dans un ensemble d'actions interdépendantes financées par la communauté internationale pour promouvoir le commerce et les échanges entre pays, contribuer à la paix et au redressement de la situation économique et sociale de cette région, longtemps touchée par des conflits. Les travaux d'aménagement de ces axes routiers ont commencé sur le 10^e FED; les premiers contrats ont été résiliés puis relancés, mais n'ont pu être entièrement achevés qu'au Rwanda.

Le présent projet vise à compléter ce réseau au Burundi, et plus particulièrement deux tronçons de l'axe reliant la capitale Bujumbura à la frontière avec la République démocratique du Congo (Route Nationale n°4): 2,7 kilomètres de route (missing link) à reconstruire et 8,3 km à renforcer par une couche de béton bitumineux. Sans cette intervention, les parties de routes et les ouvrages déjà réalisés et les activités qui les accompagnent, auront un impact minoré et n'atteindront pas leur objectif de promotion de l'intégration et du développement économique de la région.

1 CONTEXTE

1.1 Contexte sectoriel/ régional

Le Burundi, le Rwanda et la République démocratique du Congo constituent la Communauté économique des pays des Grands Lacs (CEPGL) et sont membres du Marché commun pour l'Afrique orientale et australe (COMESA), qui réunit 25 pays. Le Burundi et le Rwanda font aussi partie de la Communauté de l'Afrique de l'Est (EAC).

Au niveau régional (COMESA), la croissance a repris en 2017, principalement en relation avec l'atténuation de la sécheresse et l'amélioration de l'environnement externe. Le Burundi est un cas particulier, avec la poursuite de la récession depuis 2016 et une prévision de reprise d'une tendance positive seulement à partir de 2019 (croissance du PIB de l'ordre de 1 %² face à une croissance démographique de l'ordre de 3 %).

Dans la zone des Grands Lacs, dans un contexte de troubles sociaux et politiques et de vulnérabilité à l'impact du changement climatique qui contribue à la croissance du nombre de personnes en situation d'insécurité alimentaire, le petit commerce transfrontalier informel entre le Burundi et la République démocratique du Congo mais aussi entre ces pays, le Rwanda et l'Ouganda d'autre part, est crucial. Ce commerce transfrontalier, très largement dominé par les femmes, joue un rôle très important pour l'approvisionnement en produits vivriers des régions en déficit de production. Ainsi, dans ces zones où les options économiques sont limitées, ce petit commerce représente un mécanisme de survie et d'emploi pour au moins 45 000³ commerçant(e)s. En dehors de ceux-ci et de leurs dépendants, ce commerce fournit aussi un revenu important aux producteurs des marchandises échangées, aux grossistes et employés des entreprises commerciales, ainsi qu'aux transporteurs de ces produits.

La République démocratique du Congo représente un important débouché pour les produits burundais : 28 % des exportations du Burundi, soit plus de 400 000 000 USD, vont vers la

² <https://www.afdb.org/fr/countries/east-africa/burundi/burundi-economic-outlook/>

³ Source: enquêtes conduites entre 2010 et 2011 à cinq points frontaliers dans la région (Goma, Bukavu, Uvira, Arua, Cibitoke). Le chiffre actuel est sans doute largement supérieur.

RDC. Il s'agit, essentiellement de savon, d'huile de palme, de jus et fruits tropicaux, de produits manufacturés, de produits pétroliers, d'intrants agricoles, de sucre, de farine de maïs, de bière et de poisson. Depuis 2006, les exportations du Burundi vers la République démocratique du Congo ont continué à augmenter, à un taux de 7 % par an. L'essentiel de ces exportations, destinées aux centres de consommation de Fizi, Bukavu et Uvira en République démocratique du Congo, passe par la RN 4 qui est la principale liaison terrestre entre les deux pays.

Ces liens commerciaux transfrontaliers très étroits sont une preuve visible de l'interdépendance économique entre le Burundi et la République démocratique du Congo. Ils constituent également un levier important pour la croissance économique, ainsi que pour le rapprochement entre les populations, parfois divisées et méfiantes à l'égard les unes des autres à cause des conflits qui affectent cette région et qui sont souvent à l'origine d'importants déplacements de populations.

À signaler également qu'au-delà du manque d'infrastructure de transport efficace, le développement du commerce régional rencontre plusieurs obstacles tel que le manque d'harmonisation des systèmes et procédures commerciales entre la Communauté de l'Afrique de l'Est (EAC), dont le Burundi fait part, et la République démocratique du Congo. Plus spécifiquement pour le Burundi, on constate aussi l'existence de taxes disproportionnées sur les importations en provenance de la RDC, de pratiques de corruption au moment du dédouanement aux postes frontières et des retards d'inspection des biens importés.

Par rapport à la situation actuelle des droits de l'Homme au Burundi, un récent rapport établi par des enquêteurs des Nations unies conclut que les violations des droits et l'impunité continuent, ce que dément le Gouvernement à travers des déclarations, manifestations et protestations. Indépendamment de ces divergences de point de vue et ce manque de collaboration, il reste des défis à relever et beaucoup de progrès à accomplir pour améliorer la situation.

1.1.1 Évaluation des politiques publiques et cadre stratégique de l'UE

Le Burundi s'inscrit aujourd'hui dans la dynamique mondiale d'atteinte des objectifs de développement durable (ODD)⁴ en prévoyant un nouveau programme de développement durable qui pose de nombreux défis pour sa mise en œuvre. Le Gouvernement, avec l'appui du Programme des Nations unies pour le développement (PNUD), a lancé le processus de priorisation des ODD. Le nouveau *Plan national de développement* (PND) a été publié en juillet 2018. C'est un nouveau cadre fédérateur de toutes les stratégies et politiques sectorielles de développement qui prend la relève du *Cadre stratégique de croissance et de lutte contre la pauvreté* de deuxième génération couvrant la période 2012-2015 (CSLP II 2012-2015). Le second axe de celui-ci, «transformation de l'économie burundaise pour une croissance soutenue et créatrice d'emploi», décrit une stratégie gouvernementale articulée autour de quatre domaines d'intervention : (i) le relèvement de la productivité des secteurs porteurs de croissance, (ii) la promotion du secteur privé et la création d'emplois, (iii) l'amélioration du taux d'accès et de la qualité des infrastructures économiques et (iv) l'intégration régionale.

⁴ Objectifs de développement durable établis par les États membres des Nations unies et qui sont rassemblés dans l'Agenda 2030.

Le Plan national de développement (PND) du Burundi pour la période 2018-2027 sera le principal instrument d'orientation stratégique pour les différents secteurs pour les dix ans à venir est accompagné d'un Plan d'actions prioritaires (PAP) pour la période 2018-2022. L'axe d'intervention N° 2 du PND est consacré au développement des infrastructures (énergie, eau potable, transports et TIC⁵), l'enjeu n° 1 étant défini comme une croissance soutenue et inclusive pour une résilience économique et un développement durable.

Dans le secteur des transports, le PND 2018-2027 se fixe cinq objectifs stratégiques: (i) assurer la mobilité des personnes et la fluidité des biens et marchandises au niveau national et sous régional par voie terrestre; (ii) développer le transport lacustre et les autres voies navigables; (iii) améliorer le transport aérien; (iv) désenclaver le pays par la voie ferrée et (v) améliorer la gouvernance du secteur des transports. Le PAP pour le secteur des transports détaille une liste de 38 projets avec des coûts chiffrés à plus de 2 000 milliards de Francs Bu (financements internes et externes) soit plus de 980 000 000 EUR, et notamment pour le transport routier: 354 km de nouvelles routes en béton bitumineux, la diversification de nouvelles routes multinationales, 360 km de routes nationales à mettre aux normes Communauté de l'Afrique de l'Est (EAC), 1646 km de réseau moderne à entretenir, 2 500 km de routes en terre à réhabiliter, 200 km de voirie urbaine à paver ainsi que le développement du transport urbain et non-motorisé. L'élément central de ce plan pour le secteur des transports est la promotion effective de la multi-modalité.

Néanmoins, au Burundi il n'existe pas encore de véritable politique/stratégie spécifique au secteur de transports. Début avril 2018, le processus a été lancé et une étude pour la préparation de la stratégie nationale des transports 2018-2027 initiée dans le cadre d'un projet financé par la Banque mondiale visant à renforcer la résilience des infrastructures. Une première ébauche de stratégie globale du secteur devrait être disponible en fin d'année.

Le cadre stratégique de l'UE s'articule autour de l'Agenda 2030 des Nations unies et du nouveau consensus européen pour le développement «notre monde, notre dignité, notre avenir»⁶. L'Agenda 2030 prévoit notamment de :

- (§9.1) « mettre en place une infrastructure de qualité, fiable, durable et résiliente, y compris une infrastructure régionale et transfrontière, pour favoriser le développement économique et le bien-être de l'être humain, en mettant l'accent sur un accès universel, à un coût abordable et dans des conditions d'équité »;
- (§9.a) « faciliter la mise en place d'une infrastructure durable et résiliente dans les pays en développement en renforçant l'appui financier, technologique et technique apporté aux pays d'Afrique, aux pays les moins avancés, aux pays en développement sans littoral et aux petits États insulaires en développement »;

Le nouveau consensus européen pour le développement spécifie par ailleurs que :

- (§52) « l'Union européenne et ses États membres promouvront et faciliteront le commerce et les investissements dans les pays en développement pour favoriser le développement durable. L'Union européenne continuera de promouvoir le commerce et l'intégration régionale, principaux facteurs de croissance et de réduction de la pauvreté dans les pays en développement. (...) »;
- (§58) « l'Union européenne et ses États membres soutiendront (...) le développement de réseaux de mobilité et de transport durables, à faible taux d'émission,

⁵ Technologies de l'information et de la communication.

⁶ OJ C 210 du 30.6.2017

interconnectés et sûrs (...). Ils intégreront systématiquement dans les projets d'infrastructure l'objectif consistant à réduire les émissions de gaz à effet de serre. ».

Les priorités politiques de l'UE pour la région sont l'approfondissement de l'intégration économique en vue de la création d'emplois, le renforcement de la sécurité, de la stabilité et des capacités de gestion des ressources naturelles. L'intégration économique passe par la possibilité d'échanges commerciaux entre pays, et par conséquent, par un bon réseau de voies de communication transfrontalières (routes, rail, voies navigables, etc.).

Plus précisément le programme indicatif régional (PIR) 11^e FED, pour la région tripartite Afrique de l'Est, du Sud et de l'Océan Indien, réserve d'importantes ressources pour appuyer l'intégration économique régionale (secteur de priorité n° 2): 68 000 000 EUR pour les pays du Marché commun pour l'Afrique orientale et australe (COMESA) et 85 000 000 EUR pour les pays de l'EAC. Ainsi, l'appui au COMESA vise de manière spécifique la « réduction du coût du commerce transfrontalier par suppression des barrières internes en conformité avec les accords tripartites ». Le Burundi est membre à la fois du COMESA et de l'EAC, tandis que la RDC fait seulement partie du COMESA. L'action proposée est compatible avec la stratégie de la Communauté économique des pays des Grands Lacs (CEPGL) de libre circulation des personnes et des biens en améliorant durablement la qualité de l'infrastructure et en diminuant les coûts de transport.

1.1.2 Analyse des parties prenantes

Les parties prenantes à ce projet sont :

- l'ordonnateur national du Fonds européen de développement (FED) du Burundi, maître d'ouvrage des travaux à réaliser. Cet ordonnateur est assisté par une cellule spécialisée dans la gestion du FED, la CELON (Cellule d'appui à l'ordonnateur national) ;
- le ministère des transports, des travaux publics et de l'équipement, et l'office des routes (ODR). L'ODR est l'organe en charge de la construction et l'entretien des routes classées (réseau primaire) et non classées (réseau secondaire provincial) ;
- les autorités de contrôle aux frontières (douanes, migration, police) ;
- les opérateurs privés (principalement les entreprises de travaux publics et leurs fournisseurs et les bureaux d'études) qui participeront à l'exécution des travaux prévus ;
- dans une moindre mesure, le Fonds routier national (FRN) : cette structure devra ultérieurement pourvoir les fonds nécessaires à l'entretien de la route réhabilitée.

Étant donné la nature et la faible ampleur du volume des travaux pour ce tronçon, la mise à jour des études de faisabilité existantes n'apparaît pas nécessaire. L'ODR préparera le dossier d'appel des offres des travaux de réhabilitation restants, qui sera validé par l'ON et approuvé par la Délégation. Les spécifications techniques seront identiques à celles du premier tronçon de 4,5 km construit en béton bitumineux. De même, il ne devrait pas y avoir de nouvelles carrières de gisement de matériaux ou de nouvelles centrales d'enrobage; les installations déjà en cours d'exploitation seront utilisées.

Les bénéficiaires du projet seront les communautés locales, vivant du commerce transfrontalier, en particulier les commerçantes, pour lesquelles les conditions de transit seront sensiblement améliorées, et plus généralement, les populations et les producteurs de la région d'intervention : les axes projetés leur ouvriront un meilleur accès au marché régional.

1.1.3 Domaines d'appui prioritaires/analyse des problèmes

La région des grands lacs a été longtemps touchée par des conflits et est encore partiellement victime de groupes armés. Les infrastructures économiques ont été gravement détériorées, tant à l'occasion d'actes de guerre que par leur abandon généralisé, ou suite aux aléas et risques engendrés par le changement climatiques (inondations, glissements de terrain, mauvaises pratiques agricoles, etc.).

Dans cette zone, les infrastructures de transport, notamment les axes transfrontaliers, sont de ce fait souvent dégradés. Ainsi, les délais de transport et les coûts de transaction augmentent, pénalisant de ce fait la petite économie de survie existante et constituant dès lors un frein important au développement d'échanges d'envergure qui profiteraient aussi bien à l'économie formelle qu'informelle, aussi bien au niveau national qu'au niveau régional.

Au-delà des carences en matière d'infrastructures, les problèmes qui affectent l'efficacité opérationnelle du commerce transfrontalier dans la région sont multiples : difficultés et faibles capacités de certification, de labélisation et de standardisation, pertes post-récoltes importantes à cause du manque de capacités de stockage et d'absence de chaîne de froid, entreprises de transport avec des capacités et moyens limités, douanes mal équipées pour l'inspection de la qualité des produits, tout cela combiné à un réseau de pistes en terre en mauvais état du côté de la RDC. À titre d'exemple, en RDC, il n'existe aucune route goudronnée sur tout l'axe nord-sud d'importance régionale entre Bukavu, Uvira et Fizi, Kalémie, soit 400 km de pistes.

La somme de ces facteurs crée des retards et un déséquilibre entre l'offre et la demande de services de transport, un manque de continuité dans le lien entre producteurs, intermédiaires, vendeurs et acheteurs finaux de part et d'autre de la frontière. Ainsi, la région autour de la RN4 qui est très fertile (plaine de la Ruzizi et la plaine de l'Imbo) est fortement pénalisée par le manque d'une infrastructure routière en bon état qui facilite l'écoulement de la production agricole, notamment à travers le commerce transfrontalier.

Afin de contribuer à la paix et au redressement de cette région, l'UE, au côté d'autres bailleurs de fonds, s'est engagée dans un ensemble d'actions contribuant à (i) améliorer l'accès aux services de base (santé, éducation, etc.); à (ii) créer les condition d'une relance économique par la construction d'infrastructures énergétique et de transport de proximité et de connexion régionale, et à (iii) faciliter les échanges par le renforcement des capacités de gestion intégrée des frontières et de facilitation du commerce.

C'est ainsi que la construction des axes transfrontaliers dans cette zone avait été entamée dans le cadre du 10^e FED. Les travaux ont été complétés au Rwanda, tandis qu'au Burundi et en RDC ils sont restés inachevés principalement à cause de problèmes liés au groupement d'entreprise initialement chargé des travaux.

L'achèvement de la reconstruction des axes transfrontaliers au Burundi et en RDC est crucial pour relier les segments de routes déjà réalisés et desservir les postes frontières qui sont, ou seront construits, avec l'aide de la communauté internationale. Sans ces axes, les bénéfices économiques et politiques des autres investissements seront pénalisés.

Dans le cas spécifique du Burundi, la ville de Bujumbura est le principal centre d'approvisionnement pour la région autour de la ville d'Uvira et le Sud-Kivu en RDC. La Route Nationale n°4 est le principal lien terrestre entre les deux pays. Elle relie la ville de Bujumbura à la frontière de la RDC – poste frontière de Gatumba (Burundi)/Uvira (RDC) – sur un linéaire de 15,5 Km. Pour le Burundi, il est donc crucial de terminer la réhabilitation de

cet axe. Ces travaux sont complémentaires à ceux prévus par la RDC de son côté, entre la frontière avec le Burundi et Uvira.

1.2 Autres Domaines d'évaluations

S.O.

2 RISQUES ET HYPOTHESES

Comme la route à réhabiliter existe déjà, sans modifications du tracé, il est clair qu'il n'y aura pas de conséquences socio-économiques négatives du fait des travaux. Les travaux vont rester essentiellement dans l'emprise existante.

Risques	Niveau de risque (E/M/F)	Mesures d'atténuation
Risque de dépassement du budget pour les travaux.	Faible	Recherche de l'entreprise qui offre le meilleur rapport qualité/prix et en tous les cas une priorisation des actions sera réalisée pour optimiser l'utilisation des ressources disponibles.
Incapacité/difficulté de l'entreprise à mettre en œuvre ou finaliser les travaux.	Moyen	Sélection rigoureuse de l'entreprise et suivi rapproché des travaux .
Retard d'exécution des travaux suite aux aléas climatiques (inondations ou autres).	Faible	Prise en compte des mesures de prévention des risques nécessaires pour limiter au minimum les retards à cause des aléas climatiques.
Limitation de la durabilité de l'infrastructure à cause des risques climatiques.	Faible	Prise en compte dans la mise en œuvre des travaux pour assurer la durabilité de l'ouvrage.
Hypothèses		
<ul style="list-style-type: none"> - La situation socioéconomique et sécuritaire reste stable ou s'améliore. La proximité avec la frontière de la RDC et l'évolution de la situation interne au Burundi peuvent influencer la situation sécuritaire. - La cellule d'appui à l'ordonnateur national (CELON) et l'office des routes (ODR) sont efficaces dans la résolution des problèmes liés à l'importation des biens et fournitures (notamment les délais de dédouanement), et aux éventuels visas d'entrée des experts de la mission de contrôle et du contractant. 		

3 ENSEIGNEMENTS TIRES, COMPLEMENTARITE ET QUESTIONS TRANSVERSALES

3.1 Enseignements tirés

Dans le cadre du *Programme de relance de la Communauté économique des Grands Lacs* financé sur le PIR Afrique centrale 10^e FED, il avait été initialement convenu qu'un appel d'offres unique soit lancé par la Délégation de l'UE (DUE) au Rwanda pour l'ensemble des travaux des axes transfrontaliers, avec un lot par pays devant faire chacun l'objet d'un contrat signé par l'ordonnateur national concerné, le Chef de Délégation au Rwanda conservant le rôle d'ordonnateur principal délégué. Finalement, les trois lots, donc les trois contrats, avaient été attribués au même groupement d'entreprises (constitué d'une entreprise congolaise et d'une entreprise rwandaise). Pour le contrôle, un seul contrat en gestion centralisée par la DUE Rwanda avait été passé.

Par la suite, les contrats de travaux ont été résiliés pour défaut de résultats. Les fonds du projet ont permis de terminer les travaux au Rwanda, tandis que les travaux prévus en République démocratique du Congo et au Burundi n'ont pas pu être achevés. La résiliation du contrat a permis d'appliquer une procédure négociée avec une seule offre gérée entièrement par le Burundi, ce qui a beaucoup facilité le processus de ré-contractualisation avec une entreprise de compétences et expériences avérées. Ainsi, au Burundi, un pont a été construit à Gatumba, à la frontière Burundi-RDC, en remplacement d'un ouvrage ancien et obsolète et 12 km sur les 15,5 km initialement prévus ont été réalisés. Toutefois, sur 8,3 km de la partie réhabilitée, la couche de roulement devra être renforcée car à cause de ressources insuffisantes, il a été réalisé uniquement un enduit superficiel bicouche moins durable que l'enduit traditionnel utilisé sur le premier tronçon. En République démocratique du Congo, les travaux de liaison au nouveau pont de Gatumba et au poste frontière restent à faire.

Les leçons tirées de cette expérience sont en premier lieu relatives à la gestion des contrats, en particulier la difficulté de gestion à distance des contrats de travaux par une Délégation établie dans un pays différent de celui du maître d'ouvrage et la nécessité d'avoir la même autorité contractante pour les travaux et leur supervision.

Il ressort aussi de l'expérience que les travaux inachevés ou qui traînent exagérément ont un très fort impact sur la perception de l'appui de l'UE par les autorités locales/régionales et par les habitants de la zone. Lorsqu'il s'agit de projets régionaux, l'achèvement des activités dans un seul des pays concernés aggrave encore cette perception. Les autorités nationales, maîtres d'ouvrages ou maîtres d'œuvres, ne sont pas mises en cause dans ce processus. À souligner aussi qu'au Burundi, malgré la crise suivie aux élections de 2015 et l'application de l'art. 96, les travaux se sont déroulés dans des bonnes conditions avec une implication effective des services techniques de l'État et ont été terminés dans les délais prévus.

Enfin, lorsqu'un objectif aussi complexe que le développement régional est visé, nécessitant des projets divers et des financements de diverses sources, l'échec d'un seul de ces projets peut remettre en cause l'efficacité de l'ensemble et nuire à l'image du partenaire au développement.

3.2 Complémentarité, synergie et coordination des donateurs

Complémentarité et synergie :

Le projet complète les actions financées par les PIR Afrique centrale 10^e et 11^e FED, respectivement sur la relance de la CEPGL et sur la sécurisation des activités transfrontalières de la région. Il s'inscrit également dans un ensemble d'actions financées par divers bailleurs de fonds, concourant à l'amélioration de la situation sociale et économique de la région et à la

paix. Seules sont reprises ici les actions touchant le Burundi et ayant un lien direct avec la facilitation des transports et du commerce dans la proximité immédiate du pôle urbain transfrontalier de Gatumba – Uvira.

a) Route dans la zone du projet

Sur le 10^e FED, l'Union européenne a financé le pont de la frontière Uvira-Gatumba, et 12 km de la Route Nationale n°4 Bujumbura-Gatumba (sur les 15,5 km que compte la RN4).

b) Postes frontaliers et marchés :

Dans le cadre de leurs projets de renforcement des capacités de gestion frontalière intégrale et de facilitation du commerce, la Banque mondiale et l'Union européenne financent des postes frontaliers regroupant tous les services de contrôle et des mesures institutionnelles. La Banque mondiale finance les postes de Gatumba et Uvira (Kavimvira) ainsi que la construction d'un marché régional par un promoteur à Gatumba, tandis que l'UE finance les postes de Bukavu (RDC) et Cyangugu (Rwanda). La RN 4 réhabilitée sera très complémentaire du marché transfrontalier qui sera bientôt construit à Gatumba avec les fonds de la Banque mondiale, dans la zone immédiate du projet (projet de facilitation du commerce transfrontalier dans la région des Grands Lacs).

c) Autres projets relatifs aux transports :

La Banque africaine de développement finance actuellement les travaux de réhabilitation de la RN 5 (route multinationale Bujumbura- frontière Rwanda à Ruhwa) et étudie le cofinancement de l'aménagement et de la réhabilitation du port de Bujumbura, tandis que l'UE finance la réhabilitation du port de Kalundu (Uvira). L'agence de coopération japonaise JICA est aussi impliquée dans la réhabilitation de certaines infrastructures du port de Bujumbura. La Banque mondiale lance un important projet de transport (65 000 000 USD) concernant l'infrastructure et la logistique pour le lac Tanganyika. Un dernier projet pour la modernisation de l'aéroport de Bujumbura, tout proche de la RN 4, est en cours de préparation.

L'effet combiné de tous ces projets (routes, ports, aéroports, marchés) aura un impact positif significatif dans la zone du projet RN 4.

Coordination des bailleurs :

Depuis 2015, le Comité national de coordination des aides (CNCA) n'assure plus, au Burundi, la coordination des bailleurs de fonds. Les nombreux groupes sectoriels qui existaient à l'époque ont cessé de fonctionner et seulement récemment, certains ministères sectoriels semblent être intéressés à réactiver ces instances de concertation. C'est le cas par exemple du ministère de la santé. De leur côté les partenaires techniques et financier se sont organisés pour créer des groupes de coordination entre partenaires dans plusieurs secteurs; c'est le cas par exemple du secteur de la santé, de la sécurité alimentaire, du secteur foncier, etc.

Quant spécifiquement aux infrastructures de transport, le ministère des transports et le ministère de l'énergie et des mines ont assuré la coordination sectorielle jusqu'en 2015, à travers le Groupe sectoriel infrastructures et énergie (GSIE). Les ministères présidaient le GSIE tandis qu'un partenaire jouait le rôle de co-président du GSIE. Ce mécanisme de coordination a arrêté de fonctionner en 2015. À partir de cette époque, les interactions entre les partenaires et les autorités ont continué sur un plan bilatéral. C'est dans ce contexte que la Délégation de l'UE a récemment proposé de mettre en place une instance de coordination entre partenaires travaillant dans les infrastructures de transport et de l'énergie. À cette date deux réunions ont déjà eu lieu (juillet et août).

3.3 Questions transversales

Les travaux auront lieu essentiellement en rase-campagne pour le dernier tronçon de 2,7 km (missing link) vers la frontière avec la RDC et en milieu péri-urbain pour la zone de Gatumba (couche de béton bitumineux). Les emprises sont libres et il n'y aura ni déplacements de populations ou de biens, ni expropriations ou indemnités à faire. Aucun bâti, aucune zone de culture ne seront directement affectés par cette action car les travaux resteront dans l'emprise générale de la route actuelle. Il n'y a donc pas de mesures de mitigation des impacts à prévoir.

S'agissant de travaux sur une route déjà existante, malgré le fait qu'elle longe une aire protégée (Réserve de la Ruzizi), l'impact environnemental et social de la réhabilitation de la route est limité. Par contre, comme impact positif, l'action devrait créer de l'emploi et générer des revenus pendant la durée des travaux. Par ailleurs des mesures spécifiques seront prises pour (i) réduire au minimum l'impact de l'installation du chantier et (ii) prévenir le risque de dégâts important à cause des aléas climatiques, en particulier des inondations, et (iii) assurer l'appropriation des futures utilisateurs/trices de la route.

Une fois les travaux achevés, l'accès transfrontalier entre le Burundi et la RDC deviendra plus facile et avantagera nettement les petits commerçants et maraîchers, pour la plupart des femmes, qui exercent le « petit commerce » transfrontalier de manière quotidienne, pour vendre leurs fruits et légumes et autres produits frais. Ce genre de commerce contribue également à des prix compétitifs, moins élevés, donc à l'amélioration du niveau de vie des habitants.

4 DESCRIPTION DE L'ACTION

4.1 Objectifs/résultats

Objectif global : Promouvoir l'intégration régionale et le développement économique des pays de la région des Grands Lacs.

Objectif spécifique : Amélioration de l'état de la RN 4, des conditions de circulation des personnes et des biens et le développement du commerce transfrontalier et des activités agricoles et industrielles dans la zone frontalière Burundi/RDC.

Ce programme s'inscrit dans le programme des Nations unies de développement durable à l'horizon 2030. Il contribue principalement à atteindre progressivement l'objectif des ODD 9 (bâtir une infrastructure résiliente, promouvoir une industrialisation durable qui profite à tous et encourager l'innovation), mais il favorise aussi les progrès vers l'obtention des objectifs 8 (promouvoir une croissance économique soutenue, partagée et durable, le plein emploi productif et un travail décent pour tous), 1 (éliminer l'extrême pauvreté et la faim) et 11 (faire en sorte que les villes et les établissements humains soient ouverts à tous, sûrs, résilients et durables). Cela n'implique pas d'engagement de la part des pays bénéficiaires qui bénéficient de ce programme.

Résultat attendu : La route (RN 4) entre Bujumbura et Gatumba à la frontière du Burundi avec la RDC est entièrement réhabilitée.

Les travaux permettront d'uniformiser la durée de vie de tout le linéaire réhabilité (15,5 Km), de contribuer à améliorer la résilience de l'infrastructure face aux aléas dus au changement climatique, de diminuer le coût et le temps de transport de/vers la frontière et améliorer les conditions de circulation des personnes motorisées, en vélo et piétons, des biens et des marchandises dans les quartiers et villages traversés.

Le commerce transfrontalier sera développé, favorisant aussi une amélioration de la situation socioéconomique dans la sous-région.

4.2 Principales activités

Exécution des travaux: Complétion des travaux de réhabilitation de la Route Nationale n°4 (terrassements généraux, construction de la chaussée et des ouvrages d'art, assainissement longitudinal et transversal, signalisation et mesures d'accompagnement) du tronçon n°3 sur 2,7 km à partir de la frontière de la RDC, et renforcement de la couche de roulement du tronçon n°2 sur 8,3 km par un béton bitumineux (respectivement les segments n°3 et n°2 du plan de la situation ci-dessous).

Plan de situation:



Vue en plan de la RN 4 le long de la baie de Bujumbura au nord du Lac Tanganyika.

La ligne mauve est la frontière Burundi-République démocratique du Congo. Le "missing link" qui reste à réhabiliter est le segment n°3 indiqué en pointillés rouges.

Les tronçons n°1 de 4,5 km (en pointillés verts) et n°2 de 8,3 km (en pointillés bleus) ont été réhabilités en 2016. Le tronçon n°1 est en enrobés et ne nécessite pas d'autre intervention, tandis que le tronçon n°2 est revêtu par un enduit superficiel bicouche et sa structure doit être renforcée par un béton bitumineux. Ceci permettra d'uniformiser et de mettre en cohérence la durée de vie de tout le linéaire (15,5 Km) et d'éviter que le tronçon n°2 (durée de vie d'environ 8 ans) ne se dégrade longtemps avant le tronçon n°3 (durée de vie après travaux estimée à environ 15 ans).

4.3 Logique d'intervention

La mise en œuvre de cette action permettra d'avoir une infrastructure durable et résiliente, favorable aux échanges commerciaux et à l'intégration régionale. Le financement sur le PIR AO-AA-OI 11^e FED permettra la finalisation des axes routiers restés inachevés suite à la résiliation des marchés de travaux financés sur le PIR Afrique centrale 10^e FED. Plus précisément, pour le Burundi le présent projet vise à terminer le tronçon manquant de 2,7 km et de renforcer la couche de roulement d'une première partie du tronçon déjà réhabilité.

Pour avoir un impact plus positif sur les droits de l'Homme et pour les femmes commerçantes qui fréquentent la RN 4, la conception géométrique des ouvrages adaptés et la construction

des voies spécialement aménagées pour les piétons et le vélo sont prévues, ainsi que des mesures de sécurité personnelle. Une attention particulière sera accordée à ces deux aspects, avant, pendant et après les travaux.

Afin d'assurer une exécution efficace et en vue de prévenir le risque d'interruption ou de retards dans l'exécution des travaux, il est prévu de faire recours à une entreprise compétente et bien équipée, bien implantée localement, familière des institutions burundaises du secteur et des marchés publics ainsi que des contraintes liées à l'enclavement du pays (approvisionnement en matériels, matériaux et équipements, etc.).

L'ensemble des fonds prévu par le projet sera consacré aux travaux.

La Facilité de coopération technique (FCT) « régionale » et/ou « nationale » sera mobilisée pour assurer les services de surveillance et de contrôle des travaux, visibilité, audit et évaluation.

5 MISE EN ŒUVRE

5.1 Convention de financement

Pour mettre en œuvre la présente action, il est envisagé de conclure une convention de financement avec le pays partenaire.

5.2 Période indicative de mise en œuvre

La période indicative de mise en œuvre opérationnelle de la présente action, au cours de laquelle les activités décrites à la section 4.2 seront menées et les contrats et accords correspondants seront mis en œuvre, est de **36** mois à compter de la date d'entrée en vigueur de la convention de financement.

La prolongation de la période de mise en œuvre peut être approuvée par l'ordonnateur compétent de la Commission, qui modifiera la présente décision et les contrats et accords concernés; les modifications apportées à la présente décision constituent des modifications non substantielles au sens de l'article 9, paragraphe 4 du règlement (UE) 2015/322.

5.3 Mise en œuvre de la composante relative à l'appui budgétaire

S.O.

5.4 Modalités de mise en œuvre

Tant en gestion indirecte qu'en gestion directe, la Commission et les partenaires en gestion indirecte veilleront au respect des règles et procédures appropriées de l'UE pour l'octroi de financements à des tiers, y compris les procédures de recours, le cas échéant, et à la conformité de l'action aux mesures restrictives⁷ affectant les pays de mise en œuvre concernés.

⁷ Les mesures restrictives de l'UE prévoient l'interruption ou la réduction, en tout ou en partie, des relations économiques et financières avec un ou plusieurs pays tiers, entités non étatiques, personnes physiques ou morales et groupes. Elles sont publiées sur internet à l'adresse suivante: http://eeas.europa.eu/archives/docs/cfsp/sanctions/docs/measures_en.pdf

5.4.1 Gestion indirecte avec le Burundi

La présente action sera mise en œuvre en gestion indirecte avec la République du Burundi conformément aux modalités suivantes :

Le pays partenaire, représenté par l'ordonnateur national du FED, agit en tant que pouvoir adjudicateur dans le cadre des procédures de passation de marchés et d'octroi de subventions. La Commission procède à un contrôle ex ante de toutes les procédures de passation de marchés et d'octroi de subventions. Les risques de violation des droits de l'Homme (travail des mineurs, violence contre les femmes) dans le cadre de ces travaux par les entreprises privées sont insignifiants mais seront tout de même monitorés pour s'assurer qu'aucune violation ne se matérialise. La question des droits humains est suivie de façon plus générale sur l'ensemble du pays dans le cadre de la Décision (UE) 2016/394 du Conseil du 14 mars 2016 (Article 96 de l'accord de Cotonou).

Les paiements sont exécutés par la Commission.

Le pays partenaire applique les règles de passation de marchés et d'octroi de subventions de la Commission. Ces règles seront fixées dans la convention de financement conclue avec le pays partenaire.

5.5 Champ d'application de l'éligibilité géographique pour les marchés et les subventions

L'éligibilité géographique au regard du lieu d'établissement pour la participation aux procédures de passation de marchés et d'octroi de subventions et au regard de l'origine des fournitures achetées, telle qu'elle est établie dans l'acte de base et énoncée dans les documents contractuels pertinents, est applicable, sous réserve des dispositions suivantes.

Conformément à l'article 22, paragraphe 1, point a), de l'annexe IV de l'accord de partenariat ACP-UE, la Commission décide que les personnes physiques ressortissantes de, et les personnes morales établies dans, les pays suivants, qui entretiennent traditionnellement des liens économiques, commerciaux ou géographiques avec des pays partenaires voisins, sont éligibles à la participation aux procédures de passation de marchés et d'octroi de subventions: pays de la CEPGL, de la CEA, CEAC et du COMESA. Les fournitures en provenance de ces pays sont également éligibles.

L'ordonnateur compétent de la Commission peut étendre l'éligibilité géographique conformément à l'article 22, paragraphe 1, point b), de l'annexe IV de l'accord de partenariat ACP-UE en cas d'urgence ou d'indisponibilité de produits et services sur les marchés des pays concernés, ou dans d'autres cas dûment justifiés si l'application des règles d'éligibilité risque de rendre la réalisation de la présente action impossible ou excessivement difficile.

5.6 Budget indicatif

Description	Contribution de l'UE (EUR)
5.4.1. Gestion indirecte avec le Burundi, dont (montants indicatifs)	3 000 000
<i>Travaux</i>	2 900 000
<i>Provisions pour travaux divers et imprévus</i>	100 000
TOTAL	3 000 000

5.7 Structure organisationnelle et responsabilités

L'ordonnateur national du FED pour le Burundi sera l'autorité contractante et assurera la maîtrise d'ouvrage et la coordination des travaux. Il n'est pas prévu de comité de pilotage mais des réunions hebdomadaires de suivi de chantier. La Délégation de l'UE participe aux réunions de chantier en tant qu'observateur.

La maîtrise d'œuvre sera assurée par l'office des routes (ODR), pour le compte du ministère des transports, travaux publics, équipement et aménagement du territoire.

5.8 Suivi des résultats et rapports

Le suivi technique et financier courant de la mise en œuvre de la présente action est un processus continu et fait partie intégrante des responsabilités du partenaire de mise en œuvre. À cette fin, le partenaire de mise en œuvre doit établir un système de suivi interne, technique et financier permanent pour l'action et élaborer régulièrement des rapports d'avancement (au moins une fois par an) et des rapports finaux. Chaque rapport rendra compte avec précision de la mise en œuvre de l'action, des difficultés rencontrées, des changements mis en place, ainsi que des résultats obtenus (réalisations et effets directs), mesurés par rapport aux indicateurs correspondants, en utilisant comme référence la matrice du cadre logique. Le rapport sera présenté de manière à permettre le suivi des moyens envisagés et employés et des modalités budgétaires de l'action. Le rapport final, narratif et financier, couvrira toute la période de mise en œuvre de l'action.

La Commission peut effectuer d'autres visites de suivi du projet, par l'intermédiaire de son propre personnel et de consultants indépendants directement recrutés par la Commission pour réaliser des contrôles de suivi indépendants (ou recrutés par l'agent compétent engagé par la Commission pour mettre en œuvre ces contrôles).

5.9 Évaluation

Eu égard à la nature de l'action, il n'est, en principe, pas prévu de procéder à une évaluation pour cette action. Cependant, la Commission peut, au cours de la mise en œuvre, décider de procéder à une évaluation pour des raisons dûment justifiées, soit de son propre chef soit à l'initiative du partenaire.

Dans ce cas, les rapports d'évaluation seront communiqués au pays partenaire et aux autres parties prenantes clés. Les partenaires de mise en œuvre et la Commission analyseront les

conclusions et les recommandations des évaluations et décideront d'un commun accord, le cas échéant en accord avec le pays partenaire, des actions de suivi à mener et de toute adaptation nécessaire et notamment, s'il y a lieu, de la réorientation du projet.

5.10 Audit

Sans préjudice des obligations applicables aux marchés conclus pour la mise en œuvre de la présente action, la Commission peut, sur la base d'une évaluation des risques, commander des audits indépendants ou des missions de vérification des dépenses pour un ou plusieurs contrats ou conventions.

Le financement de l'audit sera couvert par une autre mesure constituant une décision de financement.

5.11 Communication et visibilité

La communication et la visibilité de l'UE constituent des obligations légales pour toutes les actions extérieures financées par l'UE.

Pour la présente action, il y a lieu de prévoir des mesures de communication et de visibilité qui seront établies, au début de la mise en œuvre, sur la base d'un plan d'action spécifique dans ce domaine qui seront financées sur la Facilité de coopération technique.

En ce qui concerne les obligations légales en matière de communication et de visibilité, les mesures seront mises en œuvre par la Commission, le pays partenaire, les contractants, les bénéficiaires de subvention et/ou les entités en charge. Des obligations contractuelles adaptées seront respectivement prévues dans la convention de financement, les marchés, les contrats de subvention et les conventions de délégation.

Le plan de communication et de visibilité de l'action ainsi que les obligations contractuelles adaptées seront établis sur la base du manuel de communication et de visibilité pour les actions extérieures de l'Union européenne.

Le financement du plan de communication et de visibilité de l'action ainsi que les obligations contractuelles adaptées sera couvert par une autre mesure constituant une décision de financement.

6 PRE-CONDITIONS

S.O.

APPENDICE – MATRICE INDICATIVE DU CADRE LOGIQUE

Les activités, les produits escomptés et l'ensemble des indicateurs, avec leurs cibles et leurs valeurs de référence qui figurent dans la matrice du cadre logique sont fournis à titre indicatif et peuvent être mis à jour au cours de la mise en œuvre de l'action sans nécessiter la modification de la décision de financement. Quand il n'est pas possible de déterminer les produits d'une action durant la phase de formulation, des effets intermédiaires devraient être présentés et les produits définis au démarrage du programme et de ses composantes. La matrice indicative du cadre logique évoluera au cours de la durée de vie de l'action: des lignes supplémentaires seront insérées pour énumérer les activités, de même que des colonnes supplémentaires pour les objectifs intermédiaires (étapes) pour les indicateurs de produits et d'effets, s'il y a lieu, et pour suivre et rendre compte des résultats obtenus. Notez aussi que les indicateurs devraient être désagrégés par sexe quand il y a lieu.

	Chaîne des résultats	Indicateurs	Valeurs de référence (y compris année de référence)	Cibles (y compris année de référence)	Sources et moyens de vérification	Hypothèses
Objectif global : impact	Promouvoir l'intégration régionale et le développement économique des pays de la région des Grands Lacs.	1. Niveau des échanges entre le Burundi et la RDC	À déterminer pour 2018	Augmentation de 30% du volume et/ou de la valeur des échanges d'ici 10 ans	- Rapports des bailleurs de fonds - Statistiques	
Objectif(s) spécifique(s) : Effet(s) direct(s)	Amélioration de l'état de la RN 4, des conditions de circulation des personnes et des biens et le développement du commerce transfrontalier et des activités agricoles et industrielles dans la zone frontalière Burundi/RDC.	1.1 Trafic de personnes passant au poste frontière de Gatumba 1.2 Volume total de marchandises aux postes frontière de Gatumba, désagrégé par type (piétons, véhicules à usage individuel, véhicules de transports publics, véhicules de transport de marchandises...) et par sexe.	1.1 Nombre de personnes 1.2 Volume relevé par les services officiels de contrôle aux frontières pour l'année 2018	1.1 Augmentation moyenne de 15 % du nombre de personnes. 1.2 Augmentation de 15 % du volume de marchandises échangées pour chacune des villes frontalières concernées, après la réception provisoire du ou des axes concernés	Services de contrôle aux frontières : police et douanes	- Stabilité ou amélioration de la situation socioéconomique et sécuritaire - Pas d'augmentation importante des prix des travaux - L'importation des biens et fournitures nécessaires aux travaux se passe sans problèmes majeurs

Produits	<p>La route RN 4 entre Bujumbura et la frontière du Burundi avec la RDC à Gatumba est entièrement réhabilitée et utilisée suivant les normes qui respectent l'environnement et les droits de tous les usagers</p>	<p>Nombre de km de route entièrement réhabilitée</p>	<p>2,7 km dégradés (2018); 8,3 km revêtus en enduit superficiel bicouches; 4,5 km neufs et revêtus en enrobés (non concernés par l'action)</p>	<p>15,5 km revêtus en béton bitumineux (2024)</p>	<p>Rapports des missions de contrôle et certificats de réception provisoire</p>	
-----------------	---	--	--	---	---	--