

REPUBLIQUE DU BURUNDI



MINISTRE DES INFRASTRUCTURES, DE
L'EQUIPEMENT ET DES LOGEMENTS SOCIAUX



PROJET DE RÉSILIENCE DES TRANSPORTS AU BURUNDI « PRT »

N° Projet : P172988

Source de financement : IDA



Tome IV : Procédures de communication et de suivi - évaluation

Version 1.0 : Rapport final, Avril 2023

LISTE DES ABRÉVIATIONS ET ACRONYMES

ANSR	Agence Nationale de Sécurité Routière
APP	Avance de Préparation de Projet
ARB	Agence Routière du Burundi
AT	Assistance technique
BAD	Banque Africaine de Développement
BM	Banque Mondiale
CERC	Composante d'intervention d'urgence (<i>Contingency Emergency Response Component</i>)
CES	Cadre Environnemental et Social
CFCIB	Chambre Fédérale de Commerce et d'Industrie du Burundi
CGES	Cadre de Gestion Environnementale et Sociale
COVID-19	Maladie à coronavirus de 2019
CP	Comité de pilotage de projet
CPPA	Cadre de planification en faveur des peuples autochtones
CPR	Cadre de politique de réinstallation
DGPCGC	Direction Générale de la Protection Civile et de la Gestion des Catastrophes
E&S	Environnemental et Social
EAS	Exploitation et abus sexuels
EAS/HS	Exploitation, Abus Sexuel/ Harcèlement Sexuel
EHS	Directives Environnementales, Hygiène et Sanitaires
EPI	Équipement de Protection Individuel
ERB	Ordre National des Ingénieurs (Engineers Registration Board)
FCV	Fragilité, Conflit et Violence
GdB	Gouvernement du Burundi
GEMS	Geo-Enabling initiative for Monitoring and Supervision (Initiative de géo-activation pour le suivi et la supervision)
GPS	Système de positionnement mondial
IDA	International Development Association (Association Internationale pour le Développement)
IGEUB	Institut Géographique du Burundi

iRAP	Programme international d'évaluation des routes
IPF (FPI)	Investment Project Financing (Financement des Projets d'Investissement)
MCTIT	Ministère du Commerce, du Transport, de l'Industrie et du Tourisme
MEP	Manuel d'Exécution de Projet
MENRS	Ministère de l'Éducation Nationale et de la Recherche Scientifique
MFBPE	Ministère des Finances, du Budget et de la Planification Économique
MGP	Mécanisme de Gestion des Plaintes
MIELS	Ministère des Infrastructures, de l'Équipement et des Logements Sociaux
MIDCSP	Ministère de l'Intérieur, du Développement Communautaire et de la Sécurité Publique
MINEAGRIE	Ministère de l'Environnement, de l'Agriculture et de l'Elevage
MRI	Mécanisme de Réponse Immédiate
NES	Normes environnementales et sociales
NIES	Notice d'Impact Environnemental et Social
OBPE	Office Burundais pour la Protection de l'Environnement
ONG	Organisation Non Gouvernementale
PAD	Document d'évaluation du Projet (Project Appraisal Document)
PAR	Plan d'Action de Réinstallation
PEES	Plan d'Engagement Environnemental et Social
PGES	Plan de Gestion Environnementale et Sociale
PGMO	Procédures de Gestion de la Main-d'œuvre
PMPP	Plan de Mobilisation des Parties Prenantes
PPM	Plan de Passation des Marchés
PPSD	Stratégie de Passation des marchés du Projet pour promouvoir le Développement
PRT	Projet de Résilience des Transports au Burundi
RAF	Responsable Administratif et Financier
RAM	Rapport d'achèvement de la mise en œuvre et des résultats
RMP	Revue à mi-parcours
RSM	Rapport sur la Situation de Mise en œuvre
S&E	Suivi et évaluation

SDIRL-RC	Schéma-directeur pour des infrastructures routières et une logistique résilientes au changement climatique
SFN	Solution fondée sur la nature
SIIRL-RC	Stratégie intégrée pour des infrastructures routières et une logistique résiliente au changement climatique
SLTR-RC	Stratégie pour une logistique du transport routier résilient au changement climatique
SPM	Spécialiste en Passation des Marchés
SST	Santé et sécurité au Travail
TDR	Termes de Référence
TNM	Transport non motorisé
UB	Université du Burundi
UGP	Unité de Gestion du Projet
UNDB	United Nations Development Business (Développement des Affaires des Nations Unies)
USD	United States Dollars
VBG	Violences Basées sur le Genre

TABLE DES MATIÈRES

LISTE DES ABRÉVIATIONS ET ACRONYMES	i
TABLE DES MATIÈRES	iv
I. APERÇU 1	
1.1. Contexte	1
1.2. Présentation du Projet	1
1.2.1. Données de base.....	1
1.2.2. Composantes du Projet	2
1.3. Manuel d'exécution du projet.....	4
II. PROCÉDURES DE COMMUNICATION	6
2.1. Stratégie de sensibilisation et de communication.....	6
2.2. Objectifs spécifiques des actions de communication.....	6
2.3. Plan de communication	7
III. PROCÉDURES DE SUIVI-ÉVALUATION	9
3.1. Aperçu des objectifs dans le Suivi-évaluation	9
3.1.1. Objectif de développement du projet	9
3.1.2. Objectifs du suivi-évaluation.....	9
3.1.3. Objectifs du plan de suivi-évaluation.....	9
3.2. Responsabilités de suivi-évaluation.....	10
3.3. Modalités de suivi et d'évaluation des résultats	11
3.3.1. Planification du suivi-évaluation	11
3.3.2. Suivi de l'Objectif de Développement du Projet et des résultats intermédiaires ..	11
3.3.2.1. Système de suivi-évaluation	11
3.3.2.2. Suivi de l'ODP et des résultats intermédiaires	12
3.4. Cadre de résultats et plan de suivi et d'évaluation	13
3.4.1. Indicateurs de l'Objectif de Développement du Projet	13
3.4.2. Indicateurs de résultats intermédiaires par composantes	14
3.4.3. Plan de suivi et d'évaluation	16
3.5. Dispositifs de rapportage, audits et supervision	26
3.5.1. Rapportage des activités.....	26
3.5.2. Audits externes	27
3.5.3. Supervision par la Banque.....	27
3.5.4. Revue à mi-parcours	28
3.5.5. Rapport d'achèvement de la mise en œuvre et des résultats	28

Liste des Tableaux

Tableau 1: Coût des composantes et des sous-composantes	3
Tableau 2: Indicateurs des Objectifs de Développement du Projet	13
Tableau 3: Indicateurs de résultats intermédiaires par composantes	14
Tableau 4: Plan de suivi-évaluation des indicateurs ODP	17
Tableau 5: Plan de Suivi-évaluation des indicateurs de résultats intermédiaires	20

I. APERÇU

1.1. Contexte

Les dommages subis par les infrastructures routières et les perturbations dues aux risques climatiques occasionnent des coûts d'entretien et de réhabilitation élevés et influent négativement sur l'économie et la performance des routes au Burundi. Le Gouvernement du Burundi, avec le soutien des partenaires au développement, a identifié des investissements prioritaires dans le secteur qui, s'ils ne sont pas mis en œuvre, augmenteront le risque d'isolement du pays. Cela comprend la RN - 3 et le contournement de l'ouest de Bujumbura, l'une des principales routes reliant Bujumbura au reste du pays et à ses voisins par les corridors nord et central.

C'est dans ce contexte que le Gouvernement de la République du Burundi a sollicité et obtenu un financement de la Banque Mondiale pour couvrir le coût du Projet de Résilience des Transports « PRT – 172988 », dans le but de faciliter la circulation efficace, sûre et durable des personnes et des biens sur les routes ciblées et améliorer la capacité de gestion des routes au Burundi. Le Projet s'attaquera ainsi à certains défis urgents en matière de réhabilitation des routes, assurant le respect des normes de résilience au changement climatique et renforçant la capacité globale à prendre des décisions qui contribuent à la résilience au changement climatique dans le secteur routier.

1.2. Présentation du Projet

1.2.1. Données de base

Carte postale du Projet

Bénéficiaire	République du Burundi
Nom du Projet	Projet de Résilience des Transports au Burundi « PRT »
Agence d'exécution	Unité de Gestion du Projet
Numéro du Don pour le Burundi	Don N° E1280-BI
Numéro du Projet	P172988
Durée du Projet	5 ans
Date de signature de l'Accord de Financement	13 octobre 2022
Date butoir de mise en vigueur (prorogée)	10 mai 2023
Date prévue de clôture du Projet	31 décembre 2027
Coût total du Projet	\$US 120 millions

L'Objectif de développement de Projet (ODP) est de fournir une connectivité routière efficiente, sûre et résiliente au changement climatique le long du corridor principal reliant le Burundi, un pays enclavé, à la Tanzanie, et de renforcer la capacité institutionnelle à planifier, développer et préserver de façon durable un patrimoine routier résilient au changement climatique.

1.2.2. Composantes du Projet

Le Projet comporte quatre composantes auxquelles s'ajoute la composante CERC et dont une brève description est faite ci-après. La description détaillée des composantes et sous-composantes pourra être consultée dans le PAD (paragraphe 31 à 56) et leur mise en œuvre est décrite dans le Manuel d'exécution du Projet (Tome I : Manuel des arrangements institutionnels et de mise en œuvre des composantes).

Composante 1 : Réhabilitation de routes et services sociaux résilients au changement climatique

Dans le cadre de cette composante, le Projet réhabilitera les boulevards de Ndadaye et de Mwambutsa ainsi que le tronçon route Bujumbura-Gitaza selon des normes de résilience climatique, en intégrant des solutions techniques et fondées sur la nature dans le cadre des mesures de résilience climatique dans la conception du projet.

La composante comprend deux sous-composantes suivantes :

- **Sous-composante 1.1:** Mise aux normes de résilience au changement climatique de certaines routes critiques ;
- **Sous-composante 1.2:** Services sociaux pour des communautés résilientes au changement climatique.

Composante 2 : Amélioration des transports non motorisés et de la sécurité routière

Dans le cadre de la Composante 2, le Projet renforcera la sécurité routière en accordant une attention particulière aux usagers de la route les plus vulnérables, les piétons et les cyclistes. En renforçant les capacités institutionnelles pour la gestion de la sécurité routière et l'application de la loi, les routes seront mieux adaptées aux transports non motorisés.

La composante comprend trois sous-composantes à savoir :

- **Sous-composante 2.1 :** Gestion de la Sécurité routière ;
- **Sous-composante 2.2 :** Amélioration de la sécurité des routes et de la mobilité ;
- **Sous-composante 2.3 :** Programme Pilote de soins post-traumatiques.

Composante 3 : Renforcement institutionnel pour des infrastructures routières et planification logistique résilientes au changement climatique

La composante 3 renforcera la capacité institutionnelle pour la planification d'infrastructures routières et logistiques résilientes au climat et l'appui à la politique et à la planification d'un secteur des transports résilient au climat et à faible émission de carbone.

La composante comprend quatre sous-composantes à savoir :

- **Sous-composante 3.1** : Infrastructures routières et planification logistique résilientes au changement climatique ;
- **Sous-composante 3.2** : Appui aux politiques et à la planification pour un secteur des transports à faible émission de carbone résilient au changement climatique ;
- **Sous-composante 3.3** : Première génération de spécialistes des transports résilients au changement climatique et appui au Comité de certification des ingénieurs ;
- **Sous-composante 3.4** : Renforcement institutionnel pour des infrastructures routières et une planification logistique résilientes au changement climatique.

Composante 4 : Appui à la gestion du Projet

L'objectif de cette composante est de soutenir la capacité de gestion et de coordination du Projet du Bénéficiaire, y compris la passation de marchés, la gestion financière, le suivi et l'évaluation, ainsi que la gestion des sauvegardes environnementales et sociales. En outre, cette composante financera les coûts opérationnels et administratifs du Projet, y compris le renforcement de l'UGP du Projet.

Composante 5 : Réponse d'urgence contingente (CERC)

La composante CERC permettra de réaffecter rapidement les fonds du Projet en cas de crise naturelle ou d'origine humaine à l'avenir, pendant la mise en œuvre du Projet, pour répondre aux besoins d'urgence admissibles dans les conditions établies dans l'Accord de financement du Projet.

Le tableau ci-après montre les répartitions des coûts et les poids respectifs des composantes dans le coût du Projet.

Tableau 1: Coût des composantes et des sous-composantes

Composantes/Sous- composantes du Projet	Coût (Millions de dollars US)
Composante 1 : Réhabilitation de routes et services sociaux résilients au changement climatique	75.00
1.1: Mise aux normes de résilience au changement climatique de certaines routes critiques	68.50
(a) Réhabilitation du tronçon routier de Bujumbura-Gitaza (25 km)	53,00
(b) Fourniture d'infrastructures de TNM (4 km)	3,30
(c) Autres activités (PPA, Études, travaux et supervision liés à la canalisation et à la fourniture de services publics urbains, etc.)	6,2
(d) Frais de réinstallation	6,00
1.2: Services sociaux pour des communautés résilientes au changement climatique	6.50
Composante 2 : Amélioration des transports non motorisés et de la sécurité routière	9.50

Composantes/Sous- composantes du Projet	Coût (Millions de dollars US)
2.1 : Gestion de la sécurité routière	6,00
2.2 : Amélioration de la sécurité des routes et de la mobilité	2,00
2.3 : Programme pilote de soins post-traumatiques	1,50
Composante 3 : Renforcement institutionnel pour des infrastructures routières et planification logistique résilientes au changement climatique	28,50
3.1 : Infrastructures routières et planification logistique résilientes au changement climatique	8,50
3.2 : Appui aux politiques et à la planification pour un secteur des transports à faible émission de carbone résilient au changement climatique	8,00
3.3 : Première génération de spécialistes des transports résilients au changement climatique et appui au Comité de certification des ingénieurs	10,50
3.4 : Renforcement institutionnel pour des infrastructures routières et une planification logistique résilientes au changement climatique	1,50
Composante 4 : Appui à la mise en œuvre du Projet	7,00
Composante 5 : Composante de l'intervention d'urgence contingente	0,00
Coût total de base	120,00

1.3. Manuel d'exécution du projet

Dans le cadre de la mise en œuvre du Projet de Résilience des Transports au Burundi « PRT », il est mis en place un Manuel d'Exécution du Projet (MEP). Le MEP est conçu pour établir et maintenir au sein du Projet une pratique de gestion transparente des processus opérationnels dans un souci d'efficacité et d'efficience.

Le MEP comprend six Tomes ci-après :

- Tome I : Les arrangements institutionnels et de mise en œuvre des composantes du Projet,
- Tome II : Les Procédures Administratives, Budgétaires, Financières, Comptables, audit et contrôle,
- Tome III : Les procédures de passation des marchés,
- Tome IV : Les procédures de communication et suivi-évaluation,
- Tome V : Les procédures de normes environnementales et sociales,
- Tome VI : Les Opérations du mécanisme d'intervention d'urgence (Manuel CERC)

C'est dans le Tome I qu'il est présenté en détails le Manuel proprement dit et les procédures de sa mise à jour, ainsi qu'une description du Projet, ses composantes et son financement. À noter

que le Manuel est un document **vivant et dynamique**, qui peut être révisé à tout moment que la situation le permet.

Le présent document constitue le Tome IV et porte sur les procédures de communication et de suivi-évaluation. Les autres Tomes sont développés distinctement.

Il est indéniable que le **Suivi-Évaluation (S&E)** est une composante essentielle dans la mise en œuvre d'un Projet. Le MEP aborde ainsi les aspects suivants à ce niveau (i) les objectifs dans le S&E, (ii) les responsabilités dans le suivi-évaluation (iii) les modalités de suivi et d'évaluation des résultats, (iv) le cadre de résultats et le plan de suivi -évaluation, et (v) les dispositifs de rapportage, contrôles et supervision. Le Spécialiste en Suivi-évaluation aura la responsabilité première de superviser les activités de Suivi-évaluation.

La **communication** est également importante dans la mise en œuvre d'un projet. Le Manuel décrit ainsi les grandes lignes de la Stratégie de sensibilisation et de communication qui sera développée au démarrage du Projet, les objectifs spécifiques des actions de communication et par voie de conséquence le plan de communication. Le Spécialiste en communication aura la charge de piloter les opérations.

II. PROCÉDURES DE COMMUNICATION

2.1. Stratégie de sensibilisation et de communication

Au démarrage du Projet, l'UGP recrutera un Consultant qui aura la mission d'élaborer une stratégie de communication et un plan d'action détaillé de communication à mettre en œuvre au cours de l'exécution des activités du Projet.

La mise en œuvre de la stratégie se fera sous la responsabilité du **Spécialiste en Communication de l'UGP en collaboration avec le Spécialiste en Suivi-Évaluation, les Spécialistes en sauvegardes E&S et du Genre ainsi que les agences sectorielles.**

Les grands axes de la stratégie de communication du PRT qui sera développée sont notamment :

- Être alignée avec le Plan de Mobilisation des Parties Prenantes (PMPP) et la norme NES10, en ce qui concerne notamment la consultation publique et la diffusion de l'information ;
- Être inclusive et prendre en considération les besoins et préférences des populations locales,
- Assurer la communication interne pour (i) permettre à toutes les parties prenantes à la mise en œuvre du Projet, notamment l'UGP et les agences techniques d'exécution, d'être au même niveau d'information et de s'impliquer totalement dans l'exécution du Projet ; et (ii) assurer une bonne coordination des activités,
- Utiliser une gamme de moyens et canaux de communications, y compris entre autres de courtes vidéos documentaires, d'autres programmes médiatiques, des sites web et l'utilisation des médias sociaux ou communautaires pour sensibiliser sur les notions de changement climatique et ses impacts sur les infrastructures de transport, y compris les routes et les équipements socio-économiques ;
- Des modules de formation, des discussions informelles entre pairs et des réunions informelles d'experts constitueront d'autres moyens de partager les connaissances et accroître la sensibilisation aux objectifs du Projet,
- Assurer le plaidoyer auprès des politiques (gouvernements, institutions, etc.) pour (i) l'adoption des décisions politiques (textes réglementaires, par exemple) nécessaires pour la réalisation des objectifs du PRT, (ii) poursuivre la construction d'infrastructures résilientes au climat (iii) faire le lien avec les partenaires techniques et financiers pour la complémentarité des financements d'autres bailleurs,

2.2. Objectifs spécifiques des actions de communication

La mise en œuvre de la stratégie de communication nécessite l'élaboration d'un plan d'actions avec des objectifs précis, détaillant les activités spécifiques à mettre en œuvre pour soutenir la mise en œuvre du Projet. Ce plan d'actions sera élaboré sur une base annuelle et sera ainsi budgétisé et intégré dans les plans de travail annuels. De façon concrète, les objectifs spécifiques du Plan d'actions de communication sont, entre autres, de :

- Mettre en place des cadres de concertation appropriés pour mobiliser les acteurs et promouvoir le partage d'information sur le Projet, en conformité avec le PEES et PMPP. Ceci implique la création d'une base de données des acteurs pour assurer une bonne diffusion des informations et communiquer d'une façon efficace avec les cibles du Projet,
- Soutenir la mise en œuvre du Projet à travers des activités de communication spécifiques à chacune des composantes du Projet et vis-à-vis des bénéficiaires potentiels pour les informer, les sensibiliser, avoir leurs avis et les mobiliser par des actions spécifiques,
- Soutenir les actions axées sur l'implication effective des femmes et des jeunes de la zone du Projet dans mise en œuvre des composantes,
- Assurer une bonne visibilité au Projet : faire comprendre les grands objectifs visés par le Projet, ainsi que les activités spécifiques retenues dans le cadre de chaque composante,
- Assurer une bonne visibilité aux résultats du Projet (en lien aussi avec les indicateurs du suivi-évaluation) pour montrer les situations de départ ainsi que l'évolution,
- Communiquer sur les réussites du Projet (*success stories*), mais aussi sur les contraintes pour promouvoir l'apprentissage des uns auprès des autres (clients internes) et confirmer la pertinence du Projet (auprès des bénéficiaires, des partenaires, des clients externes et du grand public).

2.3. Plan de communication

En début de Projet, une communication efficace sera consacrée à la sensibilisation des bénéficiaires potentiels du PRT. Sur base des outils de communication contenus dans la stratégie de communication qui aura été adoptée dans le cadre du Projet, le plan de communication sera préparé et portera entre autres sur :

- Lancement des activités pour les composantes ou sous-composantes du Projet, portant notamment sur le déploiement d'infrastructures résilientes au climat, la sécurité routière, etc.,
- La production des dépliants ou des flyers sur le projet à destination des bénéficiaires.
- Les informations sur les risques et impacts sociaux et environnementaux, ainsi que sur le MGP/EAS/HS, en concertation avec les Spécialistes en Sauvegardes sociales et Genre,
- Large diffusion des informations auprès des bénéficiaires du PRT, de l'Association des Femmes Ingénieurs du Burundi, de la CFCIB ou autres associations en vue de maximiser le nombre de participants en particulier les femmes et jeunes, en coordination avec les différentes agences de mise en œuvre du Projet (par exemple ARB, MCTIT, Police de la Route, autres),
- Les informations sur le projet dont comment est faite la sélection des bénéficiaires,
- Identification des médias traditionnels et modernes suivis par les Bénéficiaires du Projet et les utiliser aussi pour la diffusion des spots publicitaires, de courtes vidéos documentaires et d'autres programmes médiatiques, pour sensibiliser sur la

participation des femmes à la Première génération de Spécialistes des Transports résilients au changement climatique,

- Multiplier des documents de présentation du programme sur transport résilient au climat (des notes d'information, des plaquettes et des Termes de Référence sur l'organisation des ateliers),
- Organiser des modules de formation, des discussions informelles entre pairs et des réunions informelles d'experts afin de partager les connaissances et accroître la sensibilisation aux objectifs du Projet.

.

III. PROCÉDURES DE SUIVI-ÉVALUATION

Le Suivi-Évaluation (S&E) est une composante essentielle dans la mise en œuvre d'un Projet. Il doit être basé sur le « cadre de résultats » du Projet et les modalités de suivi convenus avec la Banque mondiale. Les indicateurs ont été définis dans le cadre de résultats contenu dans le PAD et repris au paragraphe 3.4 ci-bas, pour aider à mesurer les activités du Projet. Les responsabilités du Suivi-évaluation sont indiqués au paragraphe 3.2 ci-après.

La présente section sur les procédures de suivi-évaluation comprend (i) aperçu des objectifs dans le S&E, (ii) les responsabilités dans le suivi-évaluation (iii) les modalités de suivi et d'évaluation des résultats, (iv) le cadre de résultats et le plan de suivi -évaluation, et (v) les dispositifs de rapportage, contrôles et supervision.

3.1. Aperçu des objectifs dans le Suivi-évaluation

3.1.1. Objectif de développement du projet

L'objectif de développement du Projet est de fournir une connectivité routière efficiente, sûre et résiliente au changement climatique le long du corridor principal reliant le Burundi, un pays enclavé, à la Tanzanie, et de renforcer la capacité institutionnelle à planifier, développer et préserver de façon durable un patrimoine routier résilient au changement climatique.

À cette fin, le Projet a défini un cadre de résultats comprenant des indicateurs de l'ODP et des indicateurs de résultats intermédiaires ainsi qu'un plan de suivi-évaluation tels que repris dans le paragraphe 3.4 du présent Manuel.

3.1.2. Objectifs du suivi-évaluation

Le suivi-évaluation vise à informer et améliorer la mise en œuvre du projet et l'atteinte de résultats, et spécifiquement à :

- Apprécier l'atteinte des résultats escomptés au niveau de chacune des composantes,
- Améliorer le pilotage des activités et les outils de prise de décision au sein du Projet,
- Renforcer l'efficacité, l'efficience, la durabilité dans l'atteinte des résultats du Projet.

3.1.3. Objectifs du plan de suivi-évaluation

Le plan de Suivi & Évaluation du PRT décrira : (i) comment les résultats seront mesurés ; (ii) comment seront élaborés les rapports sanctionnant ce suivi ; et (iii) comment les évaluations seront conduites.

Plus particulièrement, le plan de suivi & évaluation :

- Explique en détail comment le MIELS et le MCTIT, la BM, l'UGP et les autres agences impliquées dans la mise en œuvre du Projet vont : (i) suivre la mise en œuvre des différentes composantes du Projet en vue de déterminer si les activités prévues permettent d'atteindre les résultats attendus « Outputs » et « Outcomes » ; (ii)

mesurer les impacts du Projet à travers les évaluations du Projet et les enquêtes spécifiques,

- Sert de guide pour la mise en œuvre et la gestion du Projet afin de permettre au Comité de Pilotage, à l'UGP, aux bénéficiaires et aux autres acteurs de mieux s'approprier les objectifs et les cibles à atteindre,
- Établit les circuits d'information pour collecter les données nécessaires afin de renseigner les indicateurs,
- Définit les mécanismes institutionnels permettant d'analyser les données et d'alerter à temps le Comité de Pilotage sur tout problème pouvant survenir dans la mise en œuvre du Projet et en affecter les résultats,
- Décrit le système de collecte, traitement, analyse, rapportage et diffusion de l'information au sein du Projet et auprès des partenaires,
- Définit les types de rapport, les délais et les canevas.

3.2. Responsabilités de suivi-évaluation

La responsabilité ultime du S&E du Projet incombe à l'UGP qui assurera la coordination du processus de S&E (avec les partenaires en particulier l'ARB, les Points focaux ou les agences sectorielles, les experts de la Banque mondiale, les Consultants, etc.) y compris la collectes de données, la facilitation de visites sur le terrain, l'élaboration des différents rapports, la mise à jour des indicateurs, etc. Il incombe à l'UGP d'élaborer le système de S&E en se basant sur le plan de S&E présenté ci-bas au paragraphe 3.4.3. Ce plan précise en particulier les responsabilités pour la collecte, le traitement et la communication des données au niveau du Projet.

Le **Spécialiste en Suivi-Évaluation** de l'UGP aura la responsabilité première de valider et compiler les données, les informations, etc. dans des rapports pertinents. Le Spécialiste en Suivi-Évaluation produira un rapport annuel sur les enseignements tirés/d'audit technique et effectuera une évaluation objective des progrès réalisés. Plus précisément, ses responsabilités en suivi-évaluation sont plus larges et définies dans ses Termes de références.

Le **Coordonnateur** de l'UGP devra notamment (i) appuyer le Spécialiste en Suivi-évaluation dans la mise en place du système de suivi-évaluation du Projet conformément aux orientations définies dans le PAD, (ii) s'assurer que le Spécialiste en Suivi-Évaluation collecte les données et les informations nécessaires pour le suivi et l'évaluation du Projet et (iii) s'assurer que les plans de travail et les activités du Projet sont préparés, exécutés, mis à jour et évalués régulièrement.

Les **Spécialistes en sauvegardes environnementales et sociales** devront notamment (i) s'assurer que les aspects environnementaux et sociaux sont pris en compte dans la mise en œuvre du projet, (ii) rédiger les rapports d'activités périodiques sur les mesures de sauvegardes environnementales et sociales des projets en y intégrant la situation des indicateurs à suivre prévus dans les instruments de sauvegardes et particulièrement la prise en compte du Genre.

Les Ingénieurs de Projet et les **Points focaux des Ministères** impliqués auront la responsabilité d'appuyer dans la collecte des données d'indicateurs de suivi-évaluation, selon la sous-composante d'intervention.

3.3. Modalités de suivi et d'évaluation des résultats

3.3.1. Planification du suivi-évaluation

La première étape du suivi-évaluation est l'élaboration d'un plan de travail, à l'instar d'autres outils de planification en l'occurrence le PTBA, les autres plans et documents de projet tels que la PPSD, le PPM et les instruments de sauvegardes environnementales et sociales (CGES, CPR, PGMO, etc.). En particulier, les cadres de sauvegardes environnementales et sociales ont défini des indicateurs à suivre et à affiner régulièrement. Ces différents outils contiennent des informations détaillées qui pourraient faciliter l'élaboration d'un plan de suivi-évaluation à utiliser tout au long du cycle du projet. Au démarrage du projet, le Spécialiste en Suivi-évaluation cherchera ainsi à intérioriser le cadre conceptuel du projet y compris les éléments de planification du projet sur lesquels le suivi et l'évaluation seront basés.

Ce plan devrait inclure, entre autres : (i) identifier les parties prenantes impliquées et leurs rôles, (ii) déterminer et mettre à jour les indicateurs et cibles appropriés pour les processus de mise en œuvre du projet, et (iii) identifier les sources et les outils de collecte et d'analyse des données, ainsi que le suivi du progrès et de l'impact.

3.3.2. Suivi de l'Objectif de Développement du Projet et des résultats intermédiaires

Pour rappel, l'objectif de développement du Projet est de fournir une connectivité routière efficiente, sûre et résiliente au changement climatique le long du corridor principal reliant le Burundi, un pays enclavé, à la Tanzanie, et de renforcer la capacité institutionnelle à planifier, développer et préserver de façon durable un patrimoine routier résilient au changement climatique.

3.3.2.1. Système de suivi-évaluation

Sous la supervision du Coordonnateur, le Spécialiste en suivi-évaluation concevra un système de S&E à mettre en place au sein de l'UGP. Ce système permettra d'héberger et gérer les données opérationnelles des indicateurs du Projet, conformément au cadre de résultats et au plan du suivi-évaluation détaillé au paragraphe 3.4 du présent Manuel. Le système pourra également identifier des indicateurs additionnels à prendre en compte et créer un plan d'analyse et des modèles de rapports de suivi-évaluation. Le système de S&E sera appuyé par l'initiative de géo-activation pour le suivi et la supervision (GEMS) de la Banque, qui s'appuie sur l'utilisation d'outils TIC portables (smartphones et tablettes) pour collecter des données de Projet géoréférencées qui sont directement intégrées à la base de données centrale.

La méthode GEMS permet à l'UGP d'utiliser des outils de technologie de l'information et de la communication à source ouverte pour la collecte sur le terrain de données numériques structurées qui alimentent automatiquement un système centralisé de S&E en temps réel et un système géoréférencé. Les données intégrées peuvent inclure tout type d'indicateurs, sur la base de formulaires adaptés, de photos, d'enregistrements audio et vidéo, d'horodatages

et de coordonnées GPS qui réalisent une géo cartographie automatisée des informations. L'utilisation systématique de ces outils permet au Projet d'améliorer la transparence et la précision de la planification du projet ainsi que le suivi, l'évaluation et le contrôle indépendant tout au long du cycle du Projet. En outre, GEMS permet d'établir une plateforme numérique pour la supervision à distance, la gestion adaptative des risques et la géo cartographie des sites de mise en œuvre pour la coordination entre les composantes du projet ainsi qu'avec d'autres opérations dans la région. Enfin, l'outil GEMS sera également utilisé pour la mobilisation des citoyens par la conduite de concertation avec les parties prenantes géo localisées et la communication visuelle de l'avancement du projet aux homologues locaux. À cet égard, le projet bénéficiera de l'expérience acquise à l'échelle du portefeuille pour intégrer le GEMS à la mobilisation citoyenne au Burundi.

3.3.2.2. Suivi de l'ODP et des résultats intermédiaires

La présentation des différentes catégories d'indicateurs s'inspire du « Cadre de résultats » contenu dans le PAD du Projet, qui distingue, d'une part, l'Objectif de Développement avec une valeur de référence et une cible finale qui lui sont rattachées et, d'autre part, les « indicateurs de résultats intermédiaires » davantage centrés sur les composantes. Le Document d'évaluation du Projet prévoit des valeurs de référence, des valeurs intermédiaires et des valeurs cibles. Il est alors attendu de l'UGP de mettre à jour les indicateurs annuellement.

Le **Spécialiste en Suivi-évaluation de l'UGP**, sous la supervision du **Coordonnateur** et en collaboration avec les **Spécialistes en sauvegardes et les agences sectorielles**, aura la responsabilité de suivre et rendre compte de l'état d'avancement de la réalisation des indicateurs et sous-indicateurs au niveau de l'ODP, des indicateurs de résultats intermédiaires qui sont énumérés dans le Cadre de résultats. Le Plan de suivi-évaluation quant à lui précise notamment les sources de données et les méthodologies de collecte de données et les agences en charge de la collecte des données.

L'analyse semestrielle des informations de gestion du Projet effectuée par l'UGP orientera les processus du Projet, permettant de mettre en œuvre des mesures et d'apporter des ajustements en temps voulu. Des suivis réguliers seront effectués par les agences d'exécution de première ligne (c'est-à-dire l'UGP et les agences sectorielles) sous forme de brèves études de traçage agiles. Des enquêtes auprès des bénéficiaires seront effectuées chaque année pour mesurer la réalisation des résultats et orienter les ajustements qui devraient être apportés à la conception du Projet et aux modalités d'exécution. Une revue à mi-parcours impliquera les parties prenantes du Projet dans la revue collective des résultats du Projet et des modalités d'exécution.

Pour compléter le suivi interne et les rapports, des visites de suivi inopinées et représentatives pourront également être menées sur des échantillons par le Comité de Pilotage (CP) avant la fin de chaque année civile. Le rapport du CP devrait être remis aux Ministres ayant en charge les infrastructures et le Commerce au plus tard 20 jours après chaque visite, avec copie à l'UGP. Pour question d'efficacité, le Spécialiste en Suivi-évaluation de l'UGP préparerait un

canevas de cueillette de données et de rapport le cas échéant. Après analyse du rapport, le CP transmettra ses observations à l'UGP pour exploitation.

3.4. Cadre de résultats et plan de suivi et d'évaluation

Comme on le verra dans les tableaux ci-dessous, la plupart d'indicateurs sont exprimés en termes de nombre ou en pourcentage, la mesure est donc aisée, puisqu'elle consistera à relever les quantités réalisées au fur et à mesure de la mise en œuvre des différentes composantes du Projet.

3.4.1. Indicateurs de l'Objectif de Développement du Projet

Tableau 2: Indicateurs des Objectifs de Développement du Projet

N°	Énoncé de l'indicateur	Valeur de référence	Valeur 1 ^{ère} année	Valeur 2 ^{ème} année	Valeur 3 ^{ème} année	Valeur 4 ^{ème} année	Cible finale
Fournir une connectivité routière efficiente, sûre et résiliente au changement climatique le long du corridor principal							
1	Temps de trajet sur le tronçon Bujumbura-Gitaza de la RN-3 (Minutes)	50	50	50	50	25	25
2	Nombre d'accidents mortels le long du tronçon de la RN-3 (Nombre)	50	50	50	50	15	15
3	Nombre de jours par an où le tronçon Bujumbura-Gitaza de la RN-3 est impraticable (Nombre)	5	5	5	5	0	0
Renforcer la capacité institutionnelle à planifier, développer et préserver de façon durable un patrimoine routier résilient au changement climatique							
4	Pourcentage du tronçon burundais du Corridor central vers le port maritime tanzanien de Dar Es Salaam en bon et passable état (Pourcentage)	27	27	27	50	70	90
5	Personnes tirant avantage de l'amélioration des routes en routes résilientes au changement climatique (Nombre)	0	0	0	300 000	550 000	550 000
	Dont : Personnes tirant avantage de l'amélioration des routes en routes résilientes au changement climatique - Femmes (Nombre)	0	0	0	0	350 000	350 000

Source : PAD du PRT, septembre 2022

3.4.2. Indicateurs de résultats intermédiaires par composantes

Des indicateurs de résultats intermédiaires par composantes ont été évalués au cours de la préparation du Projet par le Gouvernement et la Banque, et repris à la Section VII du PAD (Cadre de résultats et suivi).

Tableau 3: Indicateurs de résultats intermédiaires par composantes

N°	Énoncé de l'indicateur	Valeur de référence	Valeur 1ère année	Valeur 2ème année	Valeur 3ème année	Valeur 4ème année	Cible finale
Composante 1 : Réhabilitation de routes et services sociaux résilients au changement climatique							
1	Longueur des tronçons de route réhabilités/améliorés en routes résilientes au changement climatique conformément aux normes et cahier des charges techniques définis dans les contrats de travaux (Kilomètres)	0,00	0,00	0,00	15,00	25,00	25,00
2	Longueur des tronçons de route pilotes améliorées de manière à inclure des installations de TNM (Kilomètres)	0,00	0,00	1,80	4,00	4,00	4,00
3	Nombre d'infrastructures sociales mises en place (Nombre)	0,00	0,00	0,00	2,00	4,00	5,00
4	Installations de stockage/marché réservées/louées aux femmes (Pourcentage)	0,00	0,00	0,00	30,00	30,00	30,00
5	Consultations menées auprès des femmes et des groupes vulnérables, en vue de sélectionner le type et l'emplacement de mise en place des services sociaux (Pourcentage)	0,00	0,00	100,00	100,00	100,00	100,00
Composante 2 : Amélioration des transports non motorisés et de la sécurité routière							
1	Stratégie de sécurité routière et plan d'action préparés (Oui/Non)	Non	Non	Non	Oui	Oui	Oui

N°	Énoncé de l'indicateur	Valeur de référence	Valeur 1ère année	Valeur 2ème année	Valeur 3ème année	Valeur 4ème année	Cible finale
2	Longueur de réseau routier dont la sécurité a été évaluée (Kilomètres)	0,00	100,00	1 000,00	2 500,00	3 500,00	3 500,00
3	Système pilote de consignation et d'analyse des données sur les accidents de véhicule installé (Oui/Non)	Non	Non	Non	Non	Oui	Oui
Composante 3 : Renforcement institutionnel pour des infrastructures routières et une planification logistique résilientes au changement climatique							
1	Schéma-directeur pour des infrastructures routières et une logistique résilientes au changement climatique (SDIRL-RC) et Stratégie intégrée pour des infrastructures routières et une logistique résilientes au changement climatique (SIIRL-RC) élaborés et adoptés (Oui/Non)	Non	Non	Non	Non	Oui	Oui
2	Nombre de personnes inscrites aux Programmes des spécialistes des transports résilients au changement climatique de première génération (Nombre)	0,00	0,00	0,00	50,00	50,00	50,00
3	Dont Proportion de personnes inscrites au Programme - Femmes (pourcentage)	0,00	0,00	0,00	20,00	20,00	20,00
4	Ouvriers sur le chantier de construction ayant signé le code de conduite (CdC) et suivi la formation sur le CdC (Pourcentage)	0,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00
4	Système en place pour recevoir et consigner les doléances en rapport à la conception, à la construction et à l'exploitation des tronçons de route du projet, y compris les cas de VBG,	Non	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui

N°	Énoncé de l'indicateur	Valeur de référence	Valeur 1ère année	Valeur 2ème année	Valeur 3ème année	Valeur 4ème année	Cible finale
	dans le cadre des services stipulés (Oui/Non)						
5	Pourcentage de sortants ayant déclaré être employés 12 mois après avoir terminé le stage - Femmes (pourcentage)	0,00	0,00	0,00	0,00	20,00	20,00

Source : PAD du PRT, septembre 2022

3.4.3. Plan de suivi et d'évaluation

Un plan de suivi et d'évaluation des indicateurs PDO et des indicateurs de résultats intermédiaires a été également préparé et détaillé dans le PAD (Section VII – Cadre de résultats et suivi). Il indique pour chaque indicateur la définition/description, la fréquence de collecte de données, la source des données, la méthodologie de collecte des données et le responsable de la collecte des données.

Tableau 4: Plan de suivi-évaluation des indicateurs ODP

Énoncé de l'indicateur	Définition/Description	Fréquence	Source de données	Méthodologie de collecte des données	Responsabilité de la collecte des données
1. Temps de trajet sur le tronçon Bujumbura-Gitaza de la RN-3	L'indicateur mesure le temps de trajet sur la route du projet au fur et à mesure de sa réhabilitation et de sa construction. A la fin du projet, une réduction du temps de trajet est attendue en conséquence de l'amélioration de l'état des routes. Cet indicateur est en rapport à la partie de l'ODP sur l'efficacité et la résilience de la connectivité routière.	Chaque année	Rapports de mise en œuvre du projet par l'entité d'exécution	Des mesures de temps seront effectuées à l'aide d'odomètre de véhicule avant et après le démarrage des projets. Les mesures seront prises à partir d'un camion chargé sur le tronçon Bujumbura-Gitaza de la RN-3. L'indicateur représentera le temps de trajet moyen calculé à partir des données d'une enquête menée sur sept jours consécutifs	UGP
2. Nombre d'accidents mortels le long du tronçon de la RN-3	Cet indicateur mesurera le nombre d'accidents mortels sur le tronçon amélioré de 25 km de la RN-3. Cet indicateur est en rapport à la partie de l'ODP sur la sécurité.	Chaque année	Rapport de l'agence d'exécution du projet	Les informations seront recueillies et tirées des statistiques provenant des rapports de police et des hôpitaux. La valeur de référence sera établie au démarrage du projet. Le projet vise à réduire de 10 à 15 pour cent le nombre de décès sur le tronçon de la RN-3 du projet.	UGP

Énoncé de l'indicateur	Définition/Description	Fréquence	Source de données	Méthodologie de collecte des données	Responsabilité de la collecte des données
3. Nombre de jours par an où le tronçon Bujumbura-Gitaza de la RN-3 est impraticable	Cet indicateur comptera le nombre de jours pendant lesquels le tronçon routier de 25 km entre Bujumbura et Gitaza est impraticable.	Chaque année	Suivi du projet	Cet indicateur mesurera la réduction du nombre de jours où le tronçon routier de 25 km entre Bujumbura et Gitaza est impraticable à la circulation motorisée. Les jours impraticables seront comptés une fois que la route sera ouverte à l'exploitation après l'amélioration.	UGP
4. Pourcentage du tronçon burundais du Corridor central vers le port maritime tanzanien de Dar Es Salaam en bon et passable état	Cet indicateur mesurera l'augmentation du nombre de kilomètres en bon et passable état dans la zone du projet. Plus précisément, la zone du projet est considérée être le principal corridor reliant le Burundi à la Tanzanie. Cet indicateur sera utilisé comme mesure indirecte de la partie en rapport à la planification institutionnelle de l'ODP.	Chaque année	Rapport de l'agence d'exécution du projet	Cet indicateur mesurera l'augmentation du nombre de kilomètres en bon et passable état dans la zone du projet. Plus précisément, la zone du projet est considérée être le principal corridor reliant le Burundi à la Tanzanie. Cet indicateur sera utilisé comme mesure indirecte de la partie en rapport à la planification institutionnelle de l'ODP.	UGP
5. Personnes tirant avantage de l'amélioration des routes en routes résilientes au changement climatique	Nombre de personnes vivant dans un périmètre de 2 km autour des routes améliorées par le projet à travers des interventions de renforcement	Chaque année	Rapports de l'agence d'exécution étayés par les données du bureau	Nombre de personnes vivant dans le secteur des routes améliorées par le projet à travers des interventions de renforcement de la résilience au changement climatique. Le	UGP

Énoncé de l'indicateur	Définition/Description	Fréquence	Source de données	Méthodologie de collecte des données	Responsabilité de la collecte des données
	de la résilience au changement climatique. Cet indicateur est en rapport à la partie de l'ODP sur la résilience de la connectivité routière.		des statistiques	secteur désigne la zone de 2 km située de chaque côté de la route. Les routes à inclure dans cet indicateur sont celles qui doivent être améliorées ou réhabilitées pour réaliser les normes de résilience climatique (dans le cadre de la Composante 1 - Sous-composante 1.1 Cet indicateur sera calculé à l'aide d'un SIG et de données démographiques sous forme de valeurs aux points de grille (telles que des informations WorldPop), de recensements ou d'enquêtes.	
Personnes tirant avantage de l'amélioration des routes en routes résilientes au changement climatique - Femmes	Indicateur permettant de suivre le nombre de femmes tirant avantage de la réhabilitation des routes du projet en routes résilientes au changement climatique.	Chaque année	Bureau des statistiques	Nombre de personnes vivant dans le secteur des routes améliorées par le projet à travers des interventions de renforcement de la résilience au changement climatique - Femmes Le secteur désigne la zone de 2 km située de chaque côté de la route. Les routes à inclure dans cet indicateur sont celles qui doivent être améliorées ou réhabilitées pour réaliser les normes de résilience	UGP

Énoncé de l'indicateur	Définition/Description	Fréquence	Source de données	Méthodologie de collecte des données	Responsabilité de la collecte des données
				climatique (sous la Composante 1 - Sous-composante 1.1 Cet indicateur sera calculé à l'aide d'un SIG et de données démographiques sous forme de valeurs aux points de grille (telles que des informations WorldPop), de recensements ou d'enquêtes.	

Tableau 5: Plan de Suivi-évaluation des indicateurs de résultats intermédiaires

Énoncé de l'indicateur	Définition/Description	Fréquence	Source des données	Méthodologie de collecte des données	Responsable de la collecte des données
Longueur des tronçons de route résilients au changement climatique réhabilités/améliorés conformément aux normes et cahier des charges techniques définis dans les contrats de travaux	Cet indicateur mesure en kilomètres la longueur des tronçons de route réalisés dans le respect des cahiers des charges techniques, environnementaux, sécuritaires et sociaux définis dans les contrats de travaux. Il s'agit d'un indicateur de résilience au changement	Chaque trimestre	Rapports mensuels et annuels de la Mission de contrôle des travaux ; rapports d'avancement de l'UGP	Les contrats de travaux exigeront que le cabinet de la Mission de contrôle résidente fournisse des rapports mensuels et annuels. Ces rapports seront régulièrement revus et validés par l'UGP.	UGP

Énoncé de l'indicateur	Définition/Description	Fréquence	Source des données	Méthodologie de collecte des données	Responsable de la collecte des données
	climatique et de sécurité des infrastructures. Cet indicateur prend en compte les 25 km du tronçon Bujumbura-Gitaza.				
Longueur des tronçons de route pilotes améliorés pour inclure des installations de TNM	Cet indicateur mesure en kilomètres la longueur des tronçons de route des infrastructures à circulation non motorisée réhabilités/construits dans le respect des cahiers des charges techniques, environnementaux, sécuritaires et sociaux définis dans les contrats de travaux. Il s'agit d'un indicateur de résilience au changement climatique et de sécurité.	Chaque trimestre	Rapports mensuels et annuels de la Mission de contrôle des travaux ; rapports d'avancement de l'UGP	Les contrats de travaux exigeront que le cabinet de la Mission de contrôle résidente fournisse des rapports mensuels et annuels. Ces rapports seront régulièrement revus et validés par l'UGP	UGP
Nombre d'infrastructures sociales mises en place	Nombre de projets d'infrastructures sociales mis en œuvre dans la zone du projet	Chaque année	Suivi du projet	Cet indicateur mesurera le nombre de sous-projets d'infrastructures sociales mis en œuvre le long de la zone du projet. Le projet mènera des consultations significatives auprès des	UGP

Énoncé de l'indicateur	Définition/Description	Fréquence	Source des données	Méthodologie de collecte des données	Responsable de la collecte des données
				bénéficiaires le long de la zone du projet afin de définir les besoins en infrastructures, équipements et services. Chaque petite installation ou chaque équipement d'installation pourrait être compté comme un projet d'infrastructure	
Installations de stockage/marché réservées/louées aux femmes	Cet indicateur mesurera le pourcentage d'installations de stockage ou de marché qui ont été réservées ou louées à des groupements ou associations de femmes pendant un certain temps.	Chaque année	Suivi du projet	Cet indicateur mesurera le pourcentage d'installations de stockage ou de marché qui ont été réservées ou louées à des groupements ou associations de femmes. Les installations seront aménagées dans le cadre de la Sous-composante 1.2, et les consultations permettant de sélectionner les emplacements et le type d'infrastructures sociales nécessaires porteront également sur les régimes de location.	UGP
Pourcentage de consultations menées auprès des femmes et des groupes vulnérables, en vue de sélectionner le type et l'emplacement de mise en place des services sociaux	Cet indicateur mesurera le pourcentage de consultations qui faisait participer significativement les femmes et les autres groupes vulnérables à la sélection des interventions dans le cadre de la sous-	Chaque année	Rapports de mise en œuvre du projet	Rapports de supervision du projet et rapports des consultants	

Énoncé de l'indicateur	Définition/Description	Fréquence	Source des données	Méthodologie de collecte des données	Responsable de la collecte des données
	composante des services sociaux.				
Stratégie de sécurité routière et plan d'action préparés	Cet indicateur montrera si la stratégie et le plan d'action en matière de sécurité routière sont élaborés sur la base de la revue de la capacité de gestion de la sécurité routière.	Chaque année	Suivi du projet	La stratégie et le plan d'action en matière de sécurité routière devraient inclure des objectifs à court, moyen et long terme ainsi que des dispositions visant à assurer la sécurité des utilisateurs de TNM. Le plan devrait être intégré aux documents d'orientation.	UGP
Longueur de réseau routier dont la sécurité a été évaluée	Longueur de réseau évaluée à l'aide de l'iRAP. L'indicateur reflète le nombre kilomètres cumulé.	Chaque année	Suivi du projet	Cet indicateur mesurera le nombre de kilomètres évalués à l'aide de la méthodologie iRAP.	UGP
Système pilote de consignation et d'analyse des données sur les accidents de véhicule installé	Description qualitative de l'état de préparation du système pilote. Cet indicateur évaluera la mise en œuvre pilote de l'outil de consignation et d'analyse des accidents sur la route du projet du RN-3	Chaque année	Suivi du projet	Rapports trimestriels des consultants chargés de la conception et des tests de la mise en œuvre pilote ; rapports d'avancement de l'UGP	UGP

Énoncé de l'indicateur	Définition/Description	Fréquence	Source des données	Méthodologie de collecte des données	Responsable de la collecte des données
Schéma-directeur pour des infrastructures routières et une logistique résiliente au changement climatique (SDIRL-RC) et Stratégie intégrée pour des infrastructures routières et une logistique résilientes au changement climatique (SIIRL-RC) élaborés et adoptés	Les SDIRL-RC et SIIRL-RC sont élaborés et adoptés par l'autorité de planification du Burundi	Chaque année	Suivi du projet	Les contrats de conseil définiront les étapes-jalons et les produits livrables à soumettre au fil du temps, du démarrage à la clôture. Les produits livrables comprendront l'étude diagnostique du secteur du transport, le SDIRL-RC, la SIIRL-RC, le PIPT-RC et le plan d'action de renforcement institutionnel	UGP
Nombre de personnes inscrites aux Programmes des spécialistes des transports résilients au changement climatique de première génération	Nombre de personnes inscrites aux Programmes des spécialistes des transports résilients au changement climatique de première génération	Chaque année	Rapports d'état de l'UdB et de l'UGP	L'accord de partenariat à conclure entre les ministères sectoriels et l'Université du Burundi exigera que l'université fournisse à cette dernière des rapports trimestriels sur les inscriptions et l'avancement de la mise en œuvre des programmes.	UGP
Proportion de femmes dans les personnes inscrites au Programme	Proportion de femmes dans les personnes inscrites au programme (Pourcentage)	Chaque année	Suivi du projet	Cet indicateur mesurera la proportion de femmes parmi les personnes inscrites au Programme de deux ans en Master en planification et logistique des transports résilients au changement climatique à l'Université du Burundi en partenariat avec une université de renom.	UGP

Énoncé de l'indicateur	Définition/Description	Fréquence	Source des données	Méthodologie de collecte des données	Responsable de la collecte des données
Ouvriers sur le chantier de construction ayant signé le code de conduite (CdC) et suivi la formation sur le CdC	Pourcentage d'ouvriers sur l'ensemble des chantiers de construction des travaux, ayant signé le code de conduite et suivi la formation dessus.	Chaque semestre	Rapports mensuels et annuels de la mission de supervision ; rapports d'avancement de l'UGP	La mission de contrôle des travaux de génie civil sera tenue dans son contrat d'intégrer ces informations à ses rapports mensuels et annuels.	UGP
Système en place pour recevoir et consigner les doléances en rapport à la conception, à la construction et à l'exploitation des tronçons de route du projet, y compris les cas de VBG, dans le cadre des services stipulés	Une réponse affirmative ou négative à la question pour savoir si un mécanisme de gestion des doléances est en place pour consigner et traiter les doléances relatives à la conception, la construction et l'exploitation dans le cadre de l'aménagement des routes du projet	Chaque mois	Rapports d'avancement de l'UGP	L'accord de financement prescrira la mise en place du système sous la forme d'un engagement assorti de date. L'UGP inclura dans son cadre de suivi les étapes menant à la réalisation de l'engagement	UGP

3.5. Dispositifs de rapportage, audits et supervision

Selon l'Accord de financement en Annexe 2 section II, le Bénéficiaire du Don fournira à la Banque chaque rapport de Projet au plus tard un mois après la fin de chaque semestre civil, couvrant le semestre civil et, selon le paragraphe 83 du PAD, l'UGP mettra régulièrement à jour la matrice des résultats et produira des rapports trimestriels et annuels. L'UGP préparera des rapports d'avancement semestriels et annuels, avec les contributions des autres parties prenantes, et soumettra les rapports à l'IDA dans les 45 jours suivant la fin de la période de référence. Les rapports doivent couvrir l'avancement de l'exécution du Projet, conformément aux indicateurs du cadre de résultats, et doivent inclure des détails sur l'avancement physique des travaux ; un résumé de l'état d'avancement de la mise en œuvre du plan de gestion de l'environnement et des PAR ; et des informations sur l'état de conformité avec les sauvegardes E&S, l'engagement des citoyens et les MGP. Les rapports d'avancement seront soumis pour approbation à la Banque mondiale et seront discutés lors des revues de mise en œuvre pour orienter les discussions sur les principaux problèmes affectant le Projet.

L'UGP sera chargée de communiquer les informations requises pour alimenter les rapports de Projet obligatoires. Les rapports incluent :

- Des rapports d'activités,
- Des rapports semestriels de situation de la mise en œuvre,
- Le rapport de la revue à mi-parcours, et
- Le rapport d'achèvement de la mise en œuvre.

Pour chacun de ces rapports, l'équipe de Projet doit présenter des résultats actualisés pour les indicateurs. Le cadre de résultats doit donc être mis à jour avec les dernières données actualisées disponibles (provenant d'enquêtes trimestrielles ou semestrielles ou d'autres activités de collecte de données).

3.5.1. Rapportage des activités

Les informations obtenues de l'analyse des données et validées seront diffusées sous forme de tableaux de bord et de rapports selon des canevas préalablement définis de façon participative par les acteurs-clés de suivi-évaluation. Quatre types de rapports seront produits à des fréquences dépendant des besoins de prise de décision :

1. Quatre rapports trimestriels (techniques et financiers) rendant compte des réalisations obtenues de la mise en œuvre du PTBA dans le trimestre considéré ;
2. Deux rapports d'étape semestriels contenant des informations sur les décaissements, la gestion financière, la passation de marchés, les sauvegardes environnementales et sociales et l'état d'avancement général de la mise en œuvre, qui seront soumis à la Banque mondiale ;
3. Un rapport annuel (technique et financier) rendant compte de tous les résultats obtenus (réalisations, effets et impacts) ;
4. Des rapports spécifiques à la demande (Ministère de tutelle, autres demandes).

Le tableau ci-après résume les types de rapports à produire par les acteurs de suivi-évaluation du Projet.

Type de rapport	Fréquence	Responsabilité
Rapport trimestriel	Trimestrielle	SSE/RAF/SPM/Ingénieurs/Spécialistes sauvegardes
Rapport semestriel technique et financier	Semestrielle	SSE/RAF/SPM/Ingénieurs/Spécialistes sauvegardes
Rapport annuel technique et financier	Annuelle	SSE/RAF/SPM/Ingénieurs/Spécialistes sauvegardes
Rapports spécifiques	À la demande	SSE/RAF/SPM/Ingénieurs/Spécialistes sauvegardes

3.5.2. Audits externes

Un audit financier devra suivre l'utilisation des ressources financières afin de corroborer si les ressources sont fournies efficacement pour accomplir les objectifs du programme.

Le Projet devra produire des états financiers annuels audités, au plus tard dans les 6 mois qui suivent la clôture de l'exercice budgétaire au 30 juin de l'année X, soit le 31 décembre de l'année X. Un auditeur externe avec une qualification et une expérience acceptable pour la Banque mondiale sera recruté pour conduire des audits annuels des états financiers du Projet. Conformément aux normes relatives à l'audit, l'auditeur fournira un unique avis sur les états financiers annuels.

En plus des rapports d'audit, les auditeurs externes devront préparer une Lettre assortie d'observations, de commentaires et de recommandations pour l'amélioration du mécanisme de sous-subsidations accordées aux petits commerçants, des documents comptables, des systèmes, des contrôles et de la conformité avec les clauses financières de l'Accord de financement.

Le Projet devra établir et maintenir un système de gestion financière, incluant de la documentation, des comptes et la préparation des rapports financiers pertinents, en accord avec les standards de comptabilité. Les états financiers du Projet seront audités en accord avec les standards internationaux d'audits.

De plus, l'UGP devra préparer et fournir à l'IDA au plus tard 45 jours après la fin de chaque trimestre, des rapports financiers intermédiaires non-audités (RSF) pour le Projet. Le Projet se conformera à toutes les règles et procédures requises pour les retraits des Comptes Désignés.

3.5.3. Supervision par la Banque

La Banque mondiale mobilisera une solide équipe de supervision compétente en matière de passation de marchés, de gestion financière, de construction de routes et de gestion des contrats, de développement social, d'économie des transports et de suivi et d'évaluation.

Des missions assignées à chaque membre de l'équipe de travail sont également prévues au moins deux fois par an. Une supervision exhaustive des travaux de génie civil est essentielle pour éviter les dérapages en termes de coûts et de construction. La supervision dans les autres domaines de diligence raisonnable de la Banque mondiale (tels que l'environnement, le social, la passation des marchés et la gestion financière) sera planifiée selon les besoins, mais au moins deux fois par an. Le Projet comblera toutes les lacunes par la préparation et la mise en œuvre du Plan d'engagement environnemental et social (PEES) soumis par le Gouvernement et négocié avec la Banque mondiale pendant la phase de préparation du projet. Le PEES sera basé sur la préparation et la mise en œuvre des évaluations d'impact environnemental et social (EIES), du cadre de politique de réinstallation (CPR), et des PGES associés ultérieurs.

3.5.4. Revue à mi-parcours

Conformément au paragraphe 83 du PAD, une revue à mi-parcours du Projet (RMP) sera effectuée dans les 30 mois suivant l'entrée en vigueur du Projet, afin d'évaluer l'état d'avancement de la mise en œuvre du projet, par rapport à ses indicateurs de performance. La RMP est basée en partie sur les résultats et les recommandations des évaluations précisées au paragraphe précédent et permettront, pour la revue à mi-parcours, de faire les ajustements nécessaires à la bonne exécution du PRT.

3.5.5. Rapport d'achèvement de la mise en œuvre et des résultats

Avant la clôture du Projet, l'UGP-du PRT recrutera un Consultant en charge d'élaborer le rapport d'achèvement de la mise en œuvre du Projet. Au niveau du Suivi-évaluation, le rapport d'achèvement examinera l'adéquation entre les objectifs du Projet et les résultats obtenus en vue de tirer des leçons qui pourront être capitalisées dans la poursuite des activités similaires éventuelles, dans le cadre des projets de résilience des transports. Il inclura notamment les données finales de S&E se rapportant à tous les indicateurs du cadre de résultats qui auront été collectées et analysées à la clôture du Projet. Le rapport d'achèvement doit être soumis au plus tard six mois après la date de clôture du Projet et regroupera le rapport d'achèvement du Bénéficiaire ainsi que les commentaires sur ce rapport en version provisoire de la Banque mondiale.