

# PREPARATION DU GROUPE CONSULTATIF

## LES SECTEURS DES ROUTES ET DE L'IMMOBILIER

### LE SECTEUR DES ROUTES

#### I. INTRODUCTION

Le réseau routier joue un rôle capital dans le développement économique du pays et notamment dans la croissance du produit de l'agriculture et de l'élevage (environ 45% du PIB) et le développement du monde rural (où vit 90% de la population). Le réseau routier est également un élément essentiel du système de transports internationaux, notamment du corridor Nord vers Mombassa et du corridor central vers Dar-es-Salam dont l'une des variantes est entièrement routière.

#### **Le réseau routier du Burundi**

Le Burundi dispose d'un réseau routier de plus de 11.000 kilomètres. Le réseau classé (dont l'entretien incombe à l'Office des Routes) a une longueur de 7059 km, dont 1.418 km de routes revêtues. Il comprend trois catégories de routes :

- Les routes nationales (RN) : 1.950 km, dont 49 km en Mairie de Bujumbura. Ce réseau relie les chefs-lieux des provinces entre eux et avec les principaux postes frontières.
- Les routes provinciales (RP) : 2.522 km, qui relient les chefs-lieux des communes entre eux et avec les chefs-lieux des provinces.
- Les routes communales (RC) 2.587 km dont l'intérêt stratégique et économique justifie qu'elles appartiennent au réseau classé. Le réseau non classé, dont l'entretien est à la charge des collectivités locales, comprend 6.150 km de routes d'intérêt communal et de pistes agricoles, et 462 km de routes à l'intérieur de Bujumbura.<sup>1</sup>

Avant la crise, le Burundi disposait d'une infrastructure routière de qualité, répartie sur tout le territoire. Cette infrastructure s'est fortement détériorée au cours de la crise. Après une analyse de l'impact des conflits des années 1990, la présente Note :

- S'efforce d'établir le bilan des mesures prises par le gouvernement pour redresser la situation et réhabiliter le réseau ;
- Décrit une vision de l'avenir à moyen terme du secteur ;
- Présente une matrice récapitulative des actions jugées prioritaires par le gouvernement.

#### II. IMPACT DE LA CRISE DES ANNEES 1990 SUR LE RESEAU ROUTIER

---

<sup>1</sup> Le réseau urbain de Bujumbura comprend aussi une cinquantaine de kilomètres qui sont le prolongement de routes nationales et provinciales classées et à la charge de l'Office des Routes.

L'une des conséquences des conflits des années 1990 a été la destruction de plusieurs ponts et autres ouvrages. Mais le plus grave a été l'arrêt quasi-total des travaux d'entretien routier en raison : (i) du manque de crédits et (ii) d'une situation d'insécurité quasi permanente dans plusieurs régions du pays. Un autre facteur a été la suspension de l'aide extérieure et des projets d'investissement pour la réhabilitation du réseau existant et pour la construction de routes nouvelles : c'est seulement à partir de 2002 que les institutions internationales ont repris leurs activités traditionnelles d'assistance dans le secteur routier.

### III. BILAN DES MESURES PRISES PAR LE GOUVERNEMENT POUR REHABILITER LE RESEAU ROUTIER

Une réforme importante du système de gestion du secteur routier est intervenue vers 2002. Une structure centralisée – la Direction Générale des Routes – et les brigades mécanisées qui en dépendaient ont été remplacées par une structure plus opérationnelle séparant la planification, le financement et les travaux.

- C'est désormais l'Office des Routes (OdR), qui est chargé de planifier l'entretien, la réhabilitation et la construction de routes.
- C'est le Fonds Routier National (FRN) qui gère les recettes fiscales affectées au secteur (une partie du produit de la taxation des carburants).
- Enfin, l'Agence de Location de Matériel (ALM) loue le matériel dont dispose le ministère aux entreprises privées et autres institutions chargées de l'entretien ; l'ALM est particulièrement utile pour permettre aux petites et moyennes entreprises de participer à l'exécution de travaux routiers, même quand leurs moyens financiers ne leur permettent pas d'acheter et d'utiliser à plein temps leur propre matériel.

Comme le montre le tableau ci-dessous, l'augmentation de la part de la taxation des carburants affectée au FRN a permis d'accroître sensiblement les ressources dont dispose le Fonds : de 1,3 milliards de Fbu en 2003 à 8,1 milliards en 2009.

Ces ressources supplémentaires ont permis d'augmenter le nombre de kilomètres de routes entretenues (de 202 Km en 2003 à 1555 km en 2009).

Tableau 1 : Evolution des ressources du Fonds Routier National

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Montants affectés au FRN (en milliards de Fbu)	1,3	2,7	3,1	4,3	5,6	7,3	8,1
Kilomètres de routes entretenues (RN et RP confondues)	202	643	612	1.144	1.350	1.518	1.555

Source : Fonds Routier National du Burundi.

**Note : quand l'augmentation des ressources ne correspond pas à une augmentation du nombre de km entretenus, c'est en raison d'interventions d'urgence du FRN telles que**

***l'enlèvement d'éboulements causés par de fortes précipitations et la stabilisation des glissements.***

Une innovation du programme d'entretien routier a été l'introduction de mécanismes privilégiant l'emploi de la main-d'oeuvre locale et visant à offrir un emploi et un revenu aux familles résidant le long des routes entretenues. Ces familles sont constituées en Associations Communautaires de Développement (ACD) d'une dizaine de membres, qui assument en permanence la responsabilité de l'entretien d'une dizaine de kilomètres de route (1 km par membre de l'ACD). Chaque membre reçoit 55.000 Fbu/mois pour sa contribution. Cette formule semble en voie de réussir. Outre les bénéficiaires d'un entretien continu des routes visées, elle représente un instrument efficace de réduction de la pauvreté au profit de la population rurale.

Un autre développement important a été la reprise des flux d'aide extérieure. Trois principaux projets ont permis d'entreprendre la construction, la réhabilitation et l'entretien d'axes prioritaires du réseau routier :

**1. Les principales composantes du Projet de Développement du Secteur Routier (PDSR : financement Banque Mondiale) sont ;**

- La réhabilitation de routes revêtues classées : (a) la réhabilitation de 162km des routes RN 3,4 et 10 ; et (b) la réhabilitation des points critiques des routes RN 1 et 7.
- La réhabilitation de 350km de routes non revêtues classées.
- L'entretien et la gestion de 680km de routes revêtues avec la nouvelle approche de PME/ACD.

2. La Banque Mondiale, la Banque Africaine de Développement, la Belgique financent l'aménagement des routes pavées dans les grandes villes du pays. Ces projets de pavage contribuent énormément dans la réduction de la pauvreté par la création des emplois et la distribution des revenus à la population.

**3. Les principales composantes du Projet de construction de la RN12 : Gitega-Karuzi-Muyinga (104km) : financement Union Européenne sont :**

- La construction de la route,
- L'aménagement d'une bretelle à Gitega,
- L'aménagement d'une bretelle à Karuzi.

L'Union Européenne et la Belgique sont également en train de financer l'amélioration de la voirie urbaine de Bujumbura par une réhabilitation des principaux axes par le pavage des rues des quartiers de la Capitale et des villes de l'intérieur du pays.

**4. Les principales composantes du Projet de construction de la RN14 : Kirundo-Gasenyi (35km) : financement FAD+OFID sont :**

- La construction de la route,
- La réhabilitation de 80km de pistes connexes.

Au total, quand la RN 12 sera terminée, c'est 139 kilomètres de routes nationales qui auront été bitumés, 162 kilomètres de routes nationales qui auront été réhabilités et 680 km de routes revêtues qui auront été entretenus dans le cadre de ces projets. En outre, 430km de routes non revêtues auront été réhabilités dans ce cadre. Le Tableau 2 ci-dessous montre l'augmentation graduelle, mais forte du total des décaissements sur ces trois projets.

Tableau 2 : Décaissements sur trois projets financés par l'aide multilatérale (en millions de dollars EU)

Projet	2004	2005	2006	2007	2008
PDSR	1,1	3,7	9,2	8,2	7,1
Construction de la RN12	0	0	0	0	16,8
Construction de la RN14	0	0	0	6,2	8,1
<b>Total</b>	<b>1,1</b>	<b>3,7</b>	<b>9,2</b>	<b>14,4</b>	<b>32</b>

Source : Cellule de gestion du PDSR et Unités d'Exécution des autres Projets.

Compte tenu de l'état de délabrement dans lequel se trouvait le réseau routier au début des années 2000, c'est progressivement que la combinaison d'un programme d'entretien plus performant et de projets de réhabilitation et de construction a nettement amélioré l'infrastructure routière et facilité une relance substantielle du trafic routier.

#### IV. LES PRIORITES POUR L'AVENIR A MOYEN TERME DU SECTEUR ROUTIER

##### A. Les Objectifs

Les objectifs du gouvernement dans le secteur sont :

- De préserver et améliorer le patrimoine routier existant ;
- D'assurer le désenclavement de toutes les régions du pays ;
- D'assurer également le transit vers les autres pays de la sous-région ;
- De participer à la lutte contre la pauvreté et offrir aux communautés rurales l'accès aux infrastructures sociocommunitaires.

Dans ce contexte, les principales priorités sont les suivantes :

- Améliorer constamment l'entretien du réseau routier existant, notamment des routes dont la réhabilitation vient d'être terminée ;

- Mieux organiser le trafic dans la Mairie de Bujumbura et sur les routes du pays;
- Assurer le désenclavement intérieur de toutes les régions du pays par un programme de construction et de réhabilitation de routes prioritaires ;
- Assurer le désenclavement extérieur vers les pays de la sous-région.

### **B. Entretien du Réseau Routier Existant**

Le gouvernement est satisfait des progrès réalisés dans le domaine de l'entretien routier grâce notamment à la création de l'OdR, de l'ALM et du FRN. Pour l'avenir, il veillera à ce que le Fonds Routier dispose toujours des ressources nécessaires à l'exécution de ses tâches prioritaires. Si l'augmentation progressive des importations de produits pétroliers et des taxes affectées au FRN ne suffit pas, il examinera avec ses partenaires les moyens de mieux répondre aux besoins du secteur.

Le gouvernement compte améliorer la planification de l'entretien routier. A ce stade, l'OdR répond surtout aux appels des communautés, vérifiant sur place la justification des travaux sollicités. Une banque de données routières est en cours de préparation qui renseignera l'OdR et les collectivités locales sur l'état des routes et l'intensité du trafic sur chacune d'elles, donc permettra de rationaliser la programmation des travaux en fonction de l'urgence et du volume du trafic.

Le gouvernement va poursuivre les efforts déjà entrepris pour impliquer les communautés et les PME dans les travaux d'entretien et évaluera les résultats (efficacité et coût unitaire) du mécanisme d'entretien permanent par les ACD. Quand l'entretien nécessite des moyens et une expertise spécifiques, c'est surtout aux PME que seront confiés de tels travaux.

### **C. Organisation du Trafic en Mairie de Bujumbura**

La circulation sur les routes de Bujumbura montre des signes de congestion qui ne manqueront pas de s'aggraver au cours des prochaines années. Pour améliorer la circulation dans la ville, le gouvernement a deux priorités : a) aménager et réhabiliter des ronds-points là où la congestion est maximale ; b) actualiser la signalisation horizontale et verticale sur toutes les routes de la capitale et installer des feux tricolores aux grands croisements où se multiplient les encombrements et les accidents. A terme, le gouvernement envisagera la construction d'autres infrastructures (parkings, 2 gares routières et 3 échangeurs).

Une autre action importante sera la construction d'un Centre National de Contrôle Technique des véhicules dans le cadre de la sécurité routière.

### **D. Désenclavement Intérieur de Toutes les Régions du Pays**

Le gouvernement a un grand programme d'études et/ou d'aménagement de routes vitales pour l'économie burundaise. L'ordre dans lequel les projets sont présentés reflète la priorité relative

de chacun d'eux. Leur réalisation dépendra du rythme avec lequel le Burundi pourra achever les études et mobiliser les financements nécessaires :

- L'aménagement et le bitumage de la RP 101 (Campus Kiriri-Rushubi-Bugarama – 45 km). En effet, il est urgent de lancer les études d'exécution puis la construction de cette route, qui non seulement dessert une zone de grande production vivrière, mais encore est une alternative au tronçon Bugarama-Bujumbura de la RN 1, qui relie Bujumbura au Rwanda. En effet, ce tronçon est très instable et peut être coupé à tout moment.
- La construction de la RN 19 (Cankuzo-Muyinga 60 km). L'Union Européenne va financer les études de cette route, qui traverse une région très touristique (parc de la Ruvubu). En outre, l'U.E. est en train de financer le bitumage des tronçons Ruyigi-**Cankuzo**- et Gitega-Karuzi-**Muyinga**. La jonction est donc nécessaire.
- L'aménagement et le bitumage de la RN 18 (Nyakararo-Mwaro-Gitega – 56 km). Cette route relie le Kirimiro (production vivrière et café) à Bujumbura. Les études sont disponibles depuis 2001, mais doivent être actualisées.
- L'aménagement et le bitumage des RN 16 et 17 (Gitega-Bururi-Makamba – 127 km). Ce sont des routes de désenclavement intérieur qui relient trois provinces du Burundi. Les études sont disponibles depuis 2003 et devront être actualisées.
- Etudes de l'aménagement et du bitumage de la RN 11 (Gihofi-Kinyinya-Cankuzo – 125 km), qui longe l'est du pays et relie trois provinces (Bururi, Rutana et Cankuzo). L'est du pays est très productif. La route facilitera les échanges et le contrôle d'activités le long de la frontière.
- Etude de la réhabilitation de la RN 7 (Bujumbura-Rutovu-Gitaba – 131 km). Elle relie trois provinces (Bujumbura, Bururi, Rutana), traverse des régions où la production vivrière est importante et conduit à la Source du Nil. Cette route est ancienne et nécessite une réhabilitation globale).

#### **E. Désenclavement Extérieur Vers les Pays de la Sous-région**

Dans ce domaine, les projets d'études et/ou d'aménagements suivants ont été retenus :

- L'aménagement et le bitumage de la RN15 (Gitega-Ngozi-Kanyaru Bas – 107 km) et le contournement de la ville de Ngozi (10,2 km). Le gouvernement a financé l'étude d'une grande partie de cette route, qui relie le Burundi au Rwanda via la Kanyaru Bas en direction de Butare et Kigali.
- La construction de la RN 3 (Mabanda-Mugina vers Kigoma – 21 km), qui relie le Burundi à la Tanzanie via Mugina/Manyovu vers Kigoma – 21 km). Le gouvernement a financé les études.

- La construction de deux ponts sur les rivières Rumpungwe et Malagarazi et la construction de routes d'accès. Ces ouvrages permettront le désenclavement du Burundi vers la Tanzanie et faciliteront l'extension de la production de sucre de Mosso.
- La réhabilitation de la RN 3 (Rutunga-Mabanda vers Kigoma – 117 km), qui relie le Burundi à la Tanzanie. La réhabilitation du tronçon Bujumbura-Rutunga a été financée par le projet PDSR. Les études des autres tronçons ont été financées par le gouvernement. Le tronçon Rutunga-Mabanda est bitumé mais nécessite une réhabilitation urgente. Quant au tronçon Mabanda-Mugina, son bitumage jusqu'à la frontière tanzanienne est une priorité, la Tanzanie ayant déjà entrepris le bitumage de la route après Mugina.
- Etudes de la réhabilitation de la RN 1 (Bujumbura-Kanyaru Haut – 130 km), qui relie le Burundi au Rwanda et par où passe une grande partie du trafic venant de Mombassa. En effet, cette route menace d'être coupée.

Le programme proposé ne comprend pas de financement direct pour le réseau non classé. Il s'agit surtout de pistes à thé (2630 km), à café (243 km) et à coton (195 km). Normalement ces pistes sont entretenues par les projets correspondants. Notons également que dans le cadre des travaux communautaires certaines routes communales sont entretenues de façon sommaire mais régulière.

## LE SECTEUR DE L'IMMOBILIER

### I. INTRODUCTION

Le Ministère des Travaux Publics et de l'Équipement doit entretenir un parc immobilier existant et chercher à initier d'autres projets de construction de nouveaux bâtiments publics. La note sur le secteur immobilier :

- Évalue l'impact de la crise et s'efforce d'établir le bilan des mesures prises par le gouvernement pour redresser la situation et réhabiliter le réseau ;
- Décrit une vision de l'avenir à moyen terme du secteur ;
- Présente une matrice récapitulative des actions jugées prioritaires par le gouvernement.

Après l'enquête immobilière réalisée en 2000-2001, le parc immobilier de l'Etat comprend entre 2500 et 2600 propriétés bâties. Le tableau 3 ci-dessous présente ce patrimoine.

Tableau 3 : Parc Immobilier de l'Etat.

N°	Etat des bâtiments	Nombre en %
1	Propriétés en très bon état	19
2	Propriétés en bon état	44
3	Propriétés en mauvais état	37

Source : Politique sectorielle 2006-2010.

### II. IMPACT DE LA CRISE DE 1993 SUR LE SECTEUR DE L'IMMOBILIER

Le Burundi vient de traverser une crise qui a duré plus d'une décennie et qui a fortement affecté l'économie nationale en général, et le secteur du bâtiment en particulier.

En effet, les destructions des infrastructures sociales qu'on a observées à travers tout le pays ont lourdement affecté les bâtiments publics qui n'ont pas connu de réhabilitation conséquente. La faiblesse de l'épargne intérieure ainsi que la réticence des institutions financières sur place de consentir des crédits dans le secteur de l'immobilier handicapent le développement de ce secteur.

La non-affectation du budget de l'Etat dans la construction des bâtiments publics pour ses services, oblige le gouvernement à louer des bureaux qui ne sont pas pour la plupart des cas adaptés à cette destination.

Ainsi, le Gouvernement dépense chaque année des sommes énormes pour louer des bureaux aussi bien au Burundi qu'au près du service Extérieur.

Lors de la crise qui vient de traverser notre pays, un suivi régulier du patrimoine immobilier de l'Etat n'a pas pu être effectué, des maisons sont tombées en ruine, tandis que des individus sont entrés en possession des immeubles de l'Etat à l'insu des gestionnaires de ce secteur.

D'autres effets importants de la crise sont :

Les financements extérieurs ont été gelés et les investissements publics et privés pour des constructions nouvelles ont été anéantis. En conséquence les loyers ont été exorbitants, e raison de la pénurie de bâtiments à louer.

### **III. BILAN DES MESURES PRISES PAR LE GOUVERNEMENT POUR REHABILITER LE SECTEUR IMMOBILIER**

La sortie de la crise actuelle dans le secteur de l'immobilier passera par la prise de mesures énergiques à la fois politiques et techniques, tenant notamment à la mobilisation des financements, aux méthodes de constructions et d'aménagement urbain, à la fiscalité, au crédit bancaire, au recrutement des compétences, etc.

Les mesures prises à court Terme ont consisté principalement à :

- Encourager l'épargne logement individuel ;
- Encourager les organismes de prévoyance sociale à orienter une partie de leurs réserves dans le secteur de l'immobilier ;
- Inciter les institutions bancaires à mobiliser les fonds à investir dans le secteur de l'immobilier ;
- Assurer la mobilisation des financements extérieurs et raviver la coopération de nos bailleurs traditionnels et non traditionnels ;
- Construire des immeubles à usage de bureaux ;
- Procéder à l'acquisition des immeubles de l'Etat en location vente ;
- Créer un Centre Administratif et des Affaires au Centre Ville de Bujumbura.

### **IV. LES PRIORITES POUR L'AVENIR A MOYEN TERME DU SECTEUR IMMOBILIER**

Les principaux objectifs poursuivis dans le secteur sont :

- De reconstruire et réhabiliter le parc immobilier existant ;
- D'entretenir et assurer le parc immobilier existant ;
- De se doter de nouvelles constructions administratives et sociales.

Afin de rompre avec le cercle vicieux de locataire éternel des maisons des privés, l'Etat doit mettre sur pied une politique claire d'acquisition progressive de ses propres bâtiments, aussi bien au Burundi qu'auprès du service extérieur.

Avant cette opération, l'Etat doit procéder d'abord à l'inventaire exhaustif de son patrimoine, le réhabiliter en sa totalité et procéder à une affectation plus rationnelle pour en assurer un meilleur suivi.

L'acquisition progressive des immeubles propres à l'Etat doit d'abord passer par un choix des priorités, au regard des montants mis en jeu et des besoins énormes à satisfaire.

#### **A. Construction d'un Centre de Conférences Internationales à Bujumbura**

En observant le noyau du centre ville de Bujumbura, on constate que les constructions y érigées datent de l'époque coloniale et les édifices ne sont pas du tout rénovés. On remarque de plus en plus que le Burundi accueille des conférences de niveau régional et international, par voie de conséquences, le pays doit être doté des infrastructures capables de recevoir ces événements. La construction d'un centre de conférence international s'avère d'une importance capitale et revêt un caractère urgent.

#### **B. Construction d'un Palais du Parlement**

Depuis l'accession du Burundi à l'Indépendance, le pays ne dispose pas d'infrastructures dites de souveraineté nationale. En outre, le pays est affilié à des organisations politiques internationales et est appelé à recevoir des hôtes de marque qui représentent les différentes institutions. Il s'avère donc nécessaire de construire un immeuble moderne capable d'accueillir tous les services des deux chambres du parlement.

#### **C. Etudes du Programme de Modernisation de la Commune BUYENZI dans la Ville de Bujumbura**

Au cours de la séance du conseil des Ministres du 24 juin 2009, une nouvelle politique de logement et d'acquisition d'immeubles à usage de bureaux a été adoptée. Une des priorités retenues étant la modernisation de la commune Buyenzi par la construction des logements en hauteur tout en intégrant les anciens propriétaires. Cette politique est dictée par l'exigüité des terres en milieu urbain tout en préservant les terres agricoles jugées fertiles à l'intérieur du périmètre urbain de Bujumbura.

Les promoteurs immobiliers privés et les bailleurs de fonds potentiels seront mis à contribution pour le financement de ce programme aux côtés du Gouvernement.

#### **D. Etudes pour la Création d'un Centre Administratif et des Affaires dans la Ville de Bujumbura**

En observant le noyau du centre ville de Bujumbura, on constate que les constructions y érigées datent de l'époque coloniale et les édifices ne sont pas du tout rénovés. On remarque de plus en plus que le Burundi accueille des conférences de niveau régional et international, par voie de conséquences, le pays doit être doté des infrastructures capables de recevoir ces événements.

La construction d'un centre de conférence international s'avère d'une importance capitale et revêt un caractère urgent.

#### **E. Construction des Pavillons Ministériels.**

Le pays ne dispose pas d'assez de bâtiments pour loger ses services, il recourt à la location des immeubles souvent inappropriés pour caser les différents services et cela occasionne des dépenses énormes que l'Etat suppose très difficilement.

Pour pouvoir faciliter la tâche aux fonctionnaires, les services doivent être groupés et les constructions de ce complexe viendraient résoudre ce problème qui semble se poser avec beaucoup d'acuité.

## BESOINS PROGRAMMES POUR LES ROUTES ET L'IMMOBILIER – CGM

République du Burundi

### 45 Ministère des Travaux Publics et de l'Équipement

#### BUDGET PROGRAMMES : PAR PROJETS

#### COUTS GLOBAUX (Million de \$US)

Code	Description	2009	2010	2011	2012	Total triennal
	<b>Total</b>	<b>0,0</b>	<b>71,8</b>	<b>298,4</b>	<b>545,1</b>	<b>915,2</b>
<b>1</b>	<b>Secteur routier</b>	<b>0,0</b>	<b>64,3</b>	<b>261,9</b>	<b>464,6</b>	<b>790,7</b>
<b>11</b>	<b>Sauvegarde du réseau routier National</b>	<b>0,0</b>	<b>14,0</b>	<b>8,0</b>	<b>8,0</b>	<b>30,0</b>
<b>1101</b>	<b>Entretien du réseau routier national existant</b>	<b>0,0</b>	<b>14,0</b>	<b>8,0</b>	<b>8,0</b>	<b>30,0</b>
110101	Entretien du réseau routier revêtu	0,0	7,0	4,0	4,0	15,0
110102	Entretien du réseau routier en terre	0,0	7,0	4,0	4,0	15,0
<b>12</b>	<b>Amélioration du trafic dans les villes</b>	<b>0,0</b>	<b>13,2</b>	<b>30,4</b>	<b>32,7</b>	<b>76,3</b>
<b>1201</b>	<b>Organisation du trafic en Mairie de Bujumbura</b>	<b>0,0</b>	<b>10,2</b>	<b>26,2</b>	<b>27,2</b>	<b>63,6</b>
120101	Aménagement et Réhabilitation des ronds points	0,0	2,0	2,0	2,0	6,0
120102	Mise en Place des feux tricolores en Mairie de Bujumbura	0,0	2,0	2,0	2,0	6,0
120103	Construction de deux Gares routières en Mairie de Bujumbura	0,0	2,0	5,0	5,0	12,0
120104	Construction de 3 échangeurs en Mairie de Bujumbura	0,0	2,0	10,0	10,0	22,0
120105	Signalisation routière	0,0	0,2	0,2	0,2	0,6
120106	Aménagement des voies cyclables et des Passerelles pour piétons	0,0	1,0	5,0	5,0	11,0
120107	Construction d'un centre National de contrôle technique des Véhicules	0,0	1,0	2,0	3,0	6,0
<b>1202</b>	<b>Organisation du trafic dans les villes de Gitega, Ngozi, Kayanza et Rumonge</b>	<b>0,0</b>	<b>3,0</b>	<b>4,2</b>	<b>5,5</b>	<b>12,7</b>
120201	Aménagement et réhabilitation des ronds points	0,0	2,0	2,0	3,0	7,0
120202	Signalisation routière	0,0	0,0	0,2	0,0	0,2
120203	Aménagement des voies cyclable et des passerelles pour piétons	0,0	1,0	2,0	2,5	5,5

<b>13</b>	<b>Désenclavement intérieur de toutes les régions du Pays</b>	<b>0,0</b>	<b>7,3</b>	<b>112,0</b>	<b>242,9</b>	<b>362,1</b>
<b>1301</b>	<b>Construction de nouvelles routes (Bitumage et en Terre)</b>	<b>0,0</b>	<b>5,3</b>	<b>96,0</b>	<b>229,9</b>	<b>331,1</b>
130101	Construction de la RN9: Bubanza -Ndora	0,0	1,3	12,0	25,9	39,1
130102	Aménagement et bitumage de la RP 101	0,0	0,0	20,0	21,0	41,0
130103	Construction de la RN19	0,0	4,0	25,0	25,0	54,0
130104	Aménagement et bitumage de la route nationale RN 18	0,0	0,0	5,0	38,0	43,0
130105	Aménagement et routes Nationales RN16 et 17	0,0	0,0	20,0	91,0	111,0
130106	Etudes d'aménagement et bitumage de la RP124-RP112	0,0	0,0	12,0	24,0	36,0
130107	Etudes d'aménagement et de bitumage de la RN11	0,0	0,0	2,0	5,0	7,0
<b>1302</b>	<b>Réhabilitation des routes revêtues existantes</b>	<b>0,0</b>	<b>2,0</b>	<b>16,0</b>	<b>13,0</b>	<b>31,0</b>
130201	Réhabilitation de la RN7	0,0	1,0	4,0	0,0	5,0
130202	Réhabilitation de la RN13	0,0	1,0	12,0	13,0	26,0
<b>14</b>	<b>Désenclavement extérieur vers les Pays de la sous Région</b>	<b>0,0</b>	<b>25,3</b>	<b>105,0</b>	<b>176,0</b>	<b>306,3</b>
<b>1401</b>	<b>Constructions de nouvelles routes (Bitumage et routes en terre)</b>	<b>0,0</b>	<b>7,8</b>	<b>72,5</b>	<b>106,0</b>	<b>186,3</b>
140101	Aménagement et bitumage de la RN 15	0,0	5,3	50,0	50,0	105,3
140102	Construction de la RN3 (Mabanda-Mugina-Kigoma)	0,0	1,5	7,5	10,0	19,0
140103	Construction d'un pont sur la Malagalazi et de la Route Gihofi- Tanzanie vers Kigoma	0,0	0,0	4,0	14,0	18,0
140104	Aménagement d'un pont sur la rivière Rumpungwe	0,0	1,0	1,0	0,0	2,0
140105	Etudes d'aménagement et de bitumage sur RN13 (Cankuzo-Gahumo)	0,0	0,0	10,0	32,0	42,0
<b>1402</b>	<b>Réhabilitation des routes revêtues existantes</b>	<b>0,0</b>	<b>17,5</b>	<b>32,5</b>	<b>70,0</b>	<b>120,0</b>
140201	Réhabilitation de la RN 5 (Bujumbura-Ruhwa)	0,0	15,0	25,0	0,0	40,0
140202	Réhabilitation de la RN3 (Rutunga-Mabanda)	0,0	0,0	5,0	70,0	75,0
140203	Etudes de la réhabilitation de la RN1 (Bujumbura-Kanyaru haut)	0,0	2,5	2,5	0,0	5,0
<b>15</b>	<b>Protection de l'environnement</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>1,0</b>	<b>1,0</b>	<b>2,0</b>
<b>1501</b>	<b>Amélioration de la sécurité routière sur le réseau routier</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>1,0</b>	<b>1,0</b>	<b>2,0</b>
150101	Balisage systématique des routes	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0
<b>16</b>	<b>Participation à la stratégie de réduction de la pauvreté</b>	<b>0,0</b>	<b>2,5</b>	<b>2,5</b>	<b>0,0</b>	<b>5,0</b>
<b>1601</b>	<b>Contribution à la réduction de la pauvreté par l'implication effective de la population</b>	<b>0,0</b>	<b>2,5</b>	<b>2,5</b>	<b>0,0</b>	<b>5,0</b>
160101	Formations des associations communautaires riveraines à l'entretien routier	0,0	1,0	1,0	0,0	2,0
160102	Dotations des équipements aux associations pour l'entretien des routes	0,0	1,0	1,0	0,0	2,0

160103	Dotations d'une prime d'encouragements aux différentes associations	0,0	0,5	0,5	0,0	1,0
<b>17</b>	<b>Développement à la base pour l'accès des communautés rurales aux infrastructures socio-Economiques</b>	<b>0,0</b>	<b>2,0</b>	<b>3,0</b>	<b>4,0</b>	<b>9,0</b>
<b>1701</b>	<b>Accroissement des ressources financières intérieures</b>	<b>0,0</b>	<b>2,0</b>	<b>3,0</b>	<b>4,0</b>	<b>9,0</b>
170101	Soutien des PME du secteur routier avec intégration genre	0,0	1,0	1,0	0,0	2,0
170102	lutte contre le VIH SIDA sur les chantiers	0,0	1,0	2,0	4,0	7,0
<b>2</b>	<b>Secteur Immobilier</b>	<b>0,0</b>	<b>7,5</b>	<b>36,5</b>	<b>80,5</b>	<b>124,5</b>
<b>21</b>	<b>Construction des Immeubles à usage international</b>	<b>0,0</b>	<b>5,0</b>	<b>15,0</b>	<b>11,0</b>	<b>31,0</b>
<b>2101</b>	<b>Construction des centres de conférence Internationales</b>	<b>0,0</b>	<b>5,0</b>	<b>15,0</b>	<b>11,0</b>	<b>31,0</b>
210101	Construction d'un centre de conférence internationale à Bujumbura	0,0	5,0	15,0	11,0	31,0
<b>22</b>	<b>Création d'un centre Administratif des Affaires au centre Ville de Bujumbura</b>	<b>0,0</b>	<b>0,5</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,5</b>
<b>2201</b>	<b>Construction d'un centre administratif et des Affaires à Bujumbura</b>	<b>0,0</b>	<b>0,5</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,5</b>
220101	Etudes de faisabilité pour la construction d'un centre administratif et des affaires	0,0	0,5	0,0	0,0	0,5
<b>23</b>	<b>Etude de modernisation de la ville de Bujumbura</b>	<b>0,0</b>	<b>2,0</b>	<b>5,0</b>	<b>4,5</b>	<b>11,5</b>
<b>2301</b>	<b>Etude de modernisation du Quartier Buyenzi</b>	<b>0,0</b>	<b>2,0</b>	<b>5,0</b>	<b>4,5</b>	<b>11,5</b>
230101	Densification du Quartier Buyenzi	0,0	2,0	5,0	4,5	11,5
<b>24</b>	<b>Construction des Immeubles à usage de Bureaux</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>16,5</b>	<b>65,0</b>	<b>81,5</b>
<b>2401</b>	<b>Construction des Pavillons Ministériels</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>10,0</b>	<b>40,0</b>	<b>50,0</b>
240101	Etudes	0,0	0,0	5,0	0,0	5,0
240102	Réalisation des Travaux	0,0	0,0	5,0	40,0	45,0
<b>2402</b>	<b>Construction du palais du Parlement</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>6,5</b>	<b>25,0</b>	<b>31,5</b>
240201	Etudes	0,0	0,0	1,5	0,0	1,5
240202	Réalisation des Travaux	0,0	0,0	5,0	25,0	30,0