

資料 5-3. 討議議事録 (M/D) 第 2 回 英文 (正)

Minutes of Discussions
on the Preparatory Survey for the Project for
Improvement of the southeastern bypass of Ouagadougou
(Explanation on Draft Preparatory Survey Report)

With reference to the minutes of discussions signed between the Department General of Roads (hereinafter referred to as "DGR") and the Japan International Cooperation Agency (hereinafter referred to as "JICA") on February 19, 2016 and in response to the request from the Government of Burkina Faso (hereinafter referred to as "Burkina Faso"), JICA dispatched the Preparatory Survey Team (hereinafter referred to as "the Team") for the explanation of Draft Preparatory Survey Report (hereinafter referred to as "the Draft Report") for the Project for Improvement of the southeastern bypass of Ouagadougou (hereinafter referred to as "the Project"), headed by Mr. Hiroyuki Ogino, Infrastructure and Peacebuilding Department, JICA from May 14 to 18, 2017.

As a result of the discussions, both sides agreed on the main items described in the attached sheets.

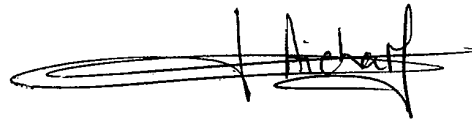
Ouagadougou May 18, 2017



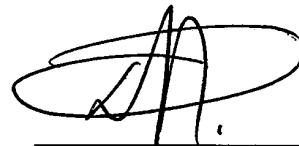
Hiroyuki Ogino
Leader
Preparatory Survey Team
Japan International Cooperation Agency
Japan



Sanata KONE
Acting Director-General of Cooperation
Ministry of Economy and Finance
Burkina Faso



Aïcha Hafçatou NABARE/TOURE
Director-General of the normalization
and technical studies
Ministry of Infrastructure
Burkina Faso



Vincent de Paul K DABIRE
Director-General of the Infrastructure of
Road
Ministry of Infrastructure
Burkina Faso

ATTACHMENT

1. Executing Agency

Both sides confirmed the executing agencies as follows:

For the stage of preparatory study and instructions of project, the executing agency is Director-General of the normalization and technical studies, Ministry of Infrastructure (hereinafter referred to as "DGNET").

For the implementation of work, the executing agency will be Director-General of the Infrastructure of Road (hereinafter referred to as "DGIR").

2. Contents of the Draft Report

After the explanation of the contents of the Draft Report by the Team, the Burkina Faso side agreed to its contents.

3. Cost estimate

Both sides confirmed that the cost estimate including the contingency described in the Annex 1 is provisional and will be examined further by the Government of Japan for its approval. The contingency would cover the additional cost against natural disaster, unexpected natural conditions, etc.

4. Confidentiality of the cost estimate and technical specifications

Both sides confirmed that the cost estimate and technical specifications in the Draft Report should never be duplicated or disclosed to any third parties until all the contracts under the Project are concluded.

5. Timeline for the project implementation

The Team explained to the Burkina Faso side that the expected timeline for the project implementation is as attached in Annex 2. The Burkina Faso side requested to examine the reduction of timeline for the project implementation under consideration of important section and strong expectation of the population.

6. Project component

The Team explained to exclude the service road from the component of the project. The reason are described as bellows;

- The estimated cost exceeded the requested cost.
- As for the budget limitation, it transpires that the service road had to exclude to



prioritize the principal carriage way.

- Large number of Paps settle down on the service road is important.

Both sides agreed with the component of the project.

The Burkina Fado side expressed strongly that particular attention be paid to the construction of service road, in case of the balance after a tender.

7. Expected outcomes and indicators

Both sides agreed that key indicators for expected outcomes by project.

The Burkina Faso side shall be responsible for the achievement of agreed key indicators targeted in year 2024 and shall monitor the progress based on those indicators.

[Quantitative indicators]

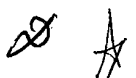
Effect	Base Value (2016)	Target Value (2024)
Average daily traffic volume(units/day)	15,500	31,800
Average traffic speed (km/h)	37	44
Average daily passenger (number /day)	39,100	92,300
Average cargo weight (ton/day)	4,500	6,900

[Qualitative Effect]

- (1) Reduction of the transportation cost in a targeted section by shortening of time
- (2) Safety improvement by lane separation of a two-wheeled vehicle and other vehicles
- (3) Safety improvement of the walker by the setting of the pedestrian road and bridge

8. Undertakings of the Project

Both sides confirmed the undertakings of the Project as described in Annex 3. The



Burkina Faso side assured to take the necessary measures and coordination including allocation of the necessary budget which are preconditions of implementation of the Project. It is further agreed that the costs are indicative, i.e. at Outline Design level. More accurate costs will be calculated at the Detailed Design stage.

Both sides also confirmed that the Annex 3 will be used as an attachment of G/A.

8.1 The Burkina Faso side confirmed that the customs duties, internal taxes and other fiscal levies, imposed in Burkina Faso with respect to the purchase of the products and the services shall be exempted in accordance with the Exchange of Notes (hereinafter referred to as "E/N") between both governments.

8.2 The Burkina Faso side agreed to clear existing utilities and facilities on the ground before the construction starts. As for existing utilities and facilities in the ground, they will be relocated during the construction.

9. Monitoring during the implementation

The Project will be monitored by the Executing Agency and reported to JICA by using the form of Project Monitoring Report (PMR) attached as Annex 4. The timing of submission of the PMR is described in Annex 3.

10. Project completion

Both sides confirmed that the project completes when all the facilities constructed and equipment procured by the grant are in operation. The completion of the Project will be reported to JICA promptly by the Burkina Faso side, not later than six months after completion of the Project.

11. Ex-Post Evaluation

JICA will conduct ex-post evaluation after three (3) years from the project completion, in principle, with respect to five evaluation criteria (Relevance, Effectiveness, Efficiency, Impact, Sustainability). The result of the evaluation will be publicized. The Burkina Faso side is required to provide necessary support for the data collection.

12. Schedule of the Study

JICA will finalize the Preparatory Survey Report based on the confirmed items. The



report will be sent to the Burkina Faso side around July 2017.

13. Environmental and Social Considerations

13-1 General Issues

13-1-1 Environmental Guidelines and Environmental Category

The Team explained that 'JICA Guidelines for Environmental and Social Considerations (April 2010)' (hereinafter referred to as "the Guidelines") is applicable for the Project. The Project is categorized as B because the Project is not located in a sensitive area, nor has it sensitive characteristics, nor falls it into sensitive sectors under the Guidelines, and its potential adverse impacts on the environment are not likely to be significant.

13-1-2 Environmental Checklist

The environmental and social considerations including major impacts and mitigation measures for the Project are summarized in the Environmental Checklist attached as Annex 5. Both sides confirmed that in case of major modification of the content of the Environmental Checklist, the Burkina Faso side shall submit the modified version to JICA in a timely manner.

13-2 Environmental Issues

13-2-1 Environmental Impact Assessment (EIA)

Both sides confirmed the EIA report shall be approved by National Bureau of Environmental Assessments by December, 2017.

13-2-2 Environmental Monitoring Plan

Both sides confirmed Environmental Monitoring Plan (EMoP) of the Project is shown as Annex 6. Both side agreed that environmental mitigation measures and monitoring shall be conducted based on the EMoP, which may be updated during the detailed design stage.

13-3 Social Issues

13-3-1 Stakeholder meeting

The Burkina Faso side explained that stakeholder meeting was held for Paps and Paps didn't disagree with the project.

13-3-2 Resettlement

Both sides confirmed 852 people would be affected due to the implementation of the Project.

Such resettlement shall be implemented based on the Abbreviated Resettlement Action Plan (ARAP) as Annex 7 which was prepared in line with the Guidelines and authorized by the Burkina Faso side in before commencement of the construction.

13-4 Environmental and Social Monitoring

13-4-1 Environmental Monitoring

Both sides agreed that the Burkina Faso side will submit results of environmental monitoring to JICA with PMR by using the monitoring form attached as Annex 8. The timing of submission of the monitoring form is described in Annex 3.

13-4-2 Social Monitoring

Both sides confirmed that the Burkina Faso side will implement social monitoring about resettlement proposed in the ARAP. The Burkina Faso side and the Team agreed that DGIR will submit results of social monitoring to JICA with PMR by using the monitoring form attached as Annex 8.

13-4-3 Information Disclosure of Monitoring Results

Both sides confirmed that the Burkina Faso side will disclose results of environmental and social monitoring to local stakeholders through their website / in their field offices.

The Burkina Faso side agreed JICA will disclose results of environmental and social monitoring submitted by the Burkina Faso side as the monitoring forms on its website.

14. Other Relevant Issues

14-1. Disclosure of Information

Both sides confirmed that the Preparatory Survey Report from which project cost is excluded will be disclosed to the public after completion of the Preparatory Survey. The comprehensive report including the project cost will be disclosed to the public after all the contracts under the Project are concluded.

14-2. Validity of the Previous Minutes of Discussions

Both sides confirmed that all the agreements in the Minutes of Discussions of the preceding Preparatory Survey signed on February 19, 2016 continue to be valid unless information is updated by the draft Preparatory Survey Report

14-3. Quality Management Meeting

Both sides confirmed that JICA, DGIR, consultant and contractor shall have quality management meetings approximately once in a half year during the implementation stage. The meetings should be convened by DGIR before the commencement of construction works and during the construction to solve serious problems such as delay of utility relocation, resettlement exercise, construction works, etc.

14-4. Safety Measures

To minimize accidents on site during the implementation of the Project, the Burkina Faso side agreed to cause the consultant and the contractor to enforce safety measures such as setting safety assurance to the site, providing information for security control to public, and deploying adequate security personnel, based on “The Guidance for Management of Safety for Construction Works in Japanese ODA Projects” which has been published on JICA’s URL below.

http://www.jica.go.jp/activities/schemes/oda_safety/ku57pq00001nz4eu-att/guidance_en.pdf

14-5. Operation and Maintenance of the Facilities

The team explained the importance of operation and maintenance of the facilities constructed by the Project considering that proper asset management impacts greatly on life-span of the facilities and its maintenance cost. The Burkina Faso side shall secure enough staff and budgets necessary for appropriate operation and maintenance of the facilities. The annual operation and maintenance costs are estimated and shown in Annex 3.

Annex 1 Project Cost Estimation

Annex 2 Project Implementation Schedule

Annex 3 Major Undertakings to be taken by the Government of Burkina Faso

Annex 4 Project Monitoring Report (template)

Annex 5 Environmental Check List (Draft)

Annex 6 Environmental Monitoring Plan (Draft)

Annex 7 Abbreviated Resettlement Action Plan (Draft)

Annex 8 Environmental and Social Monitoring Form (Draft)



CONFIDENTIAL

(1) Cost Borne by the Government of Japan

Components		Cost Estimation (Million Yen)
Building Construction	Construction of road embankment	593
	Construction of Pavement	1,975
	Construction of Drainage	1,433
	Construction of other facilities	1,138
Detailed Design and Procurement Supervision		300
Contingencies		272
Total		5,713

(2) Cost Borne by the Royal Government of Burkina Faso

Items	Cost Estimation (Million CFA)
Payment of bank commission	32
Resettlement of economical affected persons	155
To remove and relocate obstacles at sites	549
Total	736

(3) Conditions of Cost Estimation

- Estimated timing: September 2016
- Exchange rates: USD1.00 = 105.63 JPY
EUR 1.00 = 116.64 JPY
F.CFA1.00= 0.17781JPY

Others: The project is implemented in accordance with the system of Japan's Grant Aid. The above cost estimation is not final, and GoJ is responsible for finalizing the ceiling amount of the Grant Aid assistance of the Project.

Tentative Project Implementation Schedule

	Year 2017				Year 2018								
	Month	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8
Design for Execution													
Contract of Consultant	▲												
Detailed Design (Burkina Faso)		■	■	■									
Detailed Design (Japan)			■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Assistance of Tender					■	■	■	■	■	■	■	■	■
Tender												▲	
Contract of Enterprise													▲

	Year 2018				Year 2019												Year 2020				Year 2021					
	Month	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	
Execution Work																										
Zoning																										
Mobilisation, Preparation Work	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Demolition of Existing Structure, Earthwork																										
Drainage Work																										
Base Course, Sub-base Work																										
Pavement Work																										
Footway Work																										
Road Ancillary Works																										
Completion Inspection, Handover																										▲

: Rainy Season

26

Handwritten signature

Major Undertakings to be taken by the Government of Burkina Faso

1. Specific obligations of the Government of Burkina Faso which will not be funded with the Grant

(1) Before the Tender

Currency Unite 1,000 CFA

NO	Items	Deadline	In charge	Estimated Cost	Ref.
1	To open bank account (B/A)	within 1 month after the signing of the G/A	MINEFID		
2	To issue A/P to a bank in Japan (the Agent Bank) for the payment to the consultant	within 1 month after the signing of the contract	MINEFID		
3	To approve EIA Report and secure the necessary budget for implementation.	within 3 month after the signing of the G/A	BUNEE MI		
4	To secure the necessary budget and implement resettlement (including preparation of resettlement sites), and compensation with full replacement cost in accordance with RAP	before start of the construction	MI Town Hall (5, 10, 11)	154,510	
5	To adopt the ministerial ordinance for declaration of public utility in the right of way	before start of the construction	Inter-Ministerial Comity		
6	To remove the obstacle on the ground the following sites 1) 48 power poles and power distribution for Sta. 0+150-Sta.5+900, 2) existing facilities (376 signboards, 33 trees) in the right of way	before start of the construction	DGNETC ONATEL SONABEL ONEA	536,541	
	To relocate the obstacle in the ground the following sites, To secure the allocation for necessary budget for the implementation and obtain the commitment of concessions for the relocation. 1) remove utilities total 240 meter water pipes, 1,200 meter telephone cable including optical fiber cable, 600 meter of electric cable)	During the construction	MI Concession		
7	To submit Project Monitoring Report (with the result of Detail Design)	before preparation of bidding documents	MI		

MINEFID : Ministry of Economy, Finance and Development

BUNEE : National Bureau of Environmental Assessments

(2) During the Project Implementation

NO	Items	Deadline	In charge	Estimated Cost	Ref.
----	-------	----------	-----------	----------------	------

NO	Items	Deadline	In charge	Estimated Cost	Ref.
1	To issue A/P to a bank in Japan (the Agent Bank) for the payment to the Supplier(s)	within 1 month after the signing of the contract(s)	MINIFID		
2	To bear the following commissions to a bank in Japan for the banking services based upon the B/A		MINIFID		
	1) Advising commission of A/P	within 1 month after the signing of the contract(s)	MINIFID		
	2) Payment commission for A/P	every payment		32,164	
3	to ensure prompt customs clearance and to assist the Supplier(s) with internal transportation in recipient country	during the Project	MINEFID		
4	To accord Japanese nationals and/or physical persons of third countries whose services may be required in connection with the supply of the products and the services such facilities as may be necessary for their entry into the country of the Recipient and stay therein for the performance of their work	during the Project	MINEFID MAEC-BE MS MATD		
5	To ensure that customs duties, internal taxes and other fiscal levies except fuel tax which may be imposed in the country of the Recipient with respect to the purchase of the products and/or the services be exempted by its designated authority without using the Grant	during the Project	MINEFID		
6	To bear all the expenses, other than those covered by the Grant, necessary for the implementation of the Project	during the Project	MINEFID		
7	1) To submit Project Monitoring Report	every month	MI		
	2) To submit Project Monitoring Report (final)	within one month after signing of Certificate of Completion for the works under the contract(s)			
8	To submit a report concerning completion of the Project	within six months after completion of the Project	MI		
9	To provide facilities for distribution of electricity, water supply and drainage and other incidental facilities necessary for the implementation of the Project outside the site(s)		MI Ministry of Water and Sewage Ministry of Energy		
	1) Electricity To assist Contractor for the work of distribution line cable to the sites	before start of the construction			
	2) Water Supply To assist Contractor for the work of distribution line city water to the sites	before start of the construction			
	3) Drainage To assist Contractor for the work of distribution line city drainage (for storm, sewer and others) to the sites	before start of the construction			
10	To take necessary measure for safety construction - To Assist Contractor for traffic control	during the construction	MI Arrondis- ements MTMUSR		
11	To hold the quality control meeting	Every six month	MI		
12	To implement EMP and EMoP As for the reference, there are, - Awareness campaign on road safety	during the construction	CES		

2h 9

⊙ A

NO	Items	Deadline	In charge	Estimated Cost	Ref.
	- Speed limit control				
13	To submit results of environmental monitoring to JICA, by using the monitoring form, on a quarterly basis as a part of Project Monitoring Report	during the construction	MI		
14	To implement RAP (livelihood restoration program, if needed)	for a period based on livelihood restoration program	MI Arrondissements		
15	To implement social monitoring, and to submit the monitoring results to JICA, by using the monitoring form, on a quarterly basis as a part of Project Monitoring Report - Period of the monitoring may be extended if affected persons' livelihoods are not sufficiently restored. Extension of the monitoring will be decided based on agreement between Burkina Faso side and JICA.	until the end of livelihood restoration program (In case that livelihood restoration program is provided)	MI Arrondissements		

MAEC-BE : Ministry of Foreign Affairs, Cooperation and Burkina Faso Exterior

MATD : Ministry of Territorial Administration and Decentralization

MS : Ministry of Security

MTMUSR : Ministry of Transport, Urban Mobility and Road Safety

CES : Committee of Environmental Surveillance

(3) After the Project

NO	Items	Deadline	In charge	Estimated Cost	Ref.
1	To implement EMP and EMoP As for the reference, there are, - Awareness campaign on road safety - Speed limit control	for a period based on EMP and EMoP	CREFTH		
2	To submit results of environmental monitoring to JICA, by using the monitoring form, semiannually - The period of environmental monitoring may be extended if any significant negative impacts on the environment are found. The extension of environmental monitoring will be decided based on the agreement between Burkina Faso side and JICA.	three years after the completion of the construction	CREFMI		
3	To maintain and use properly and effectively the facilities constructed and equipment provided under the Grant Aid 1) Allocation of maintenance cost 2) Operation and maintenance structure 3) Routine check/Periodic inspection	After completion of the construction	MI Community	388,967	

CREF : Committee of restricted environmental follow-up

TH : Town Hall

DGER : General Direction of Road Maintenance

Note : The given amount in this Annex are provisional.

2. Other obligations of the Government of Burkina Faso funded with the Grant

NO	Items	Deadline	Amount (Million Japanese Yen)*
1	Construction of road - Improvement of Road 1) To conduct the following transportation a) Marine(Air) transportation of the products from Japan to the recipient country b) Internal transportation from the port of disembarkation to the project site	June, 2021	/
2	To implement detailed design, bidding support and construction supervision (Consulting Service)		
	Total		
			5,713

* The Amount in the table is provisional. This is subject to the approval of the Government of Japan.

Zhu 



Project Monitoring Report
on
Project Name
Grant Agreement No. XXXXXXXX
 20XX, Month

Organizational Information

Signer of the G/A (Recipient)	Person in Charge <u>(Designation)</u> <hr/> Contacts <u>Address:</u> <u>Phone/FAX:</u> <u>Email:</u>
Executing Agency	Person in Charge <u>(Designation)</u> <hr/> Contacts <u>Address:</u> <u>Phone/FAX:</u> <u>Email:</u>
Line Ministry	Person in Charge <u>(Designation)</u> <hr/> Contacts <u>Address:</u> <u>Phone/FAX:</u> <u>Email:</u>

General Information:

Project Title	
E/N	Signed date: Duration:
G/A	Signed date: Duration:
Source of Finance	Government of Japan: Not exceeding JPY _____ mil. Government of (_____): _____




1: Project Description

1-1 Project Objective

1-1-1 Basic Principles

The basic principles of this design aim to improve the traffic flow with good security, taking into account the request of the Burkinabe government, as well as the results of the field study and the consultations engaged in. These basic principles are:

Targeted Section

The target section is 6.87 km long and begins at the end of the Porte de l'Est interchange and ends at the end of the roundabout before the Ouaga 2000 interchange.

Right-of-way

The actual right-of-way (60 m between buildings on both sides of the road) will be used, but the geometry of part of the road will be corrected to meet the design speed restriction and limit the social impact as far as possible, minimizing any further expropriation.

Project components

a) Widening of pavement and creation of a new lane for two-wheeled vehicles:

The road will be widened to create a new lane for two-wheeled vehicles and improve the current traffic conditions, which mean cars and motorcycles and other two-wheeled vehicles are obliged to avoid holes in the shoulders due to road wear and to separate their traffic.

b) Renovation and improvement of road surface:

The actual surface layer having deteriorated will be cut on all tracks to rebuild the surface on the existing roadbed layer. The planned road height will also be elevated to take the drainage plan into account.

c) Construction of new sidewalks:

Sidewalks will be constructed all along the road, separating them from the adjacent lane, to avoid traffic accidents due to the proximity of vehicles with pedestrians.

d) Drainage works:

Only part of the section targeted by the study had gutters, which did not perform their role of road drainage. Conversely, the lack of any drainage facility causes water puddles to form on the road surface in some places when it rains. The existing cross-sectional culverts only function partially and are not connected to any outlet, so we have adopted the principle of constructing a new drainage network in the catchment area of this zone.

e) Bus stops:

It was decided to install 24 bus stops (in both directions) following discussions between the General Direction for Standardization of Technical Studies and Control (DGNETC) of the Ministry of Infrastructures, Access Improvement and Transportation (MIDI) and the Public Transportation Authority of Ouagadougou (SOTRACO).

f) Public lighting poles:

Given heavy road traffic, even at night, the actual road is equipped with road lighting. We will also install new road lighting.

g) Traffic signals:

All existing intersections are equipped with traffic signal in working order. Also, since the field study has indicated satisfactory behavior of road users, we will install traffic signals.

h) Pedestrian decks:

Since the distance between different intersections is about 500 m, pedestrian crosswalks will be arranged at regular intervals. However, at the intersections, where the numbers of pedestrians crossing the road peaks (up to 200 people at busiest times) as well as in the area near the hospital and the Ouagadougou International Craft Salon (SIAO), which is particularly crowded, pedestrian decks will be built.

i) Speed bumps

Given the local behavior of road users, speed bumps will be installed on the by-pass connecting secondary roads to the main road.

j) Side paths (at the expense of the Burkinabe government):

Side paths will be constructed to separate the road traffic from the local situation, taking the land use along the road and parking conditions on the pavement into account. They will also help streamline the traffic flow by limiting access from the secondary roads, but have to be constructed at the expense of the Burkinabe government.

1-2 Project Rationale

- Higher-level objectives to which the project contributes (national/regional/sectoral policies and strategies)
- Situation of the target groups to which the project addresses

(1) Pertinence

Taking the achievement level into account on completion of the project, implementing this Project as works under cooperation through Grant Aid is deemed justifiable from the perspective of the following criteria:

- In the higher-level plan, the objective is to promote trade and regional economic integration by continuing active participation in infrastructure projects that boost regional integration and harmonization toward a common regional structure. In this framework, the road sector development plan encompasses work to enhance the road network development and improve regional traffic conditions on international corridors; highlighting the main strategic inter-city and international road traffic. Repairing of sections targeted by the study is also important, since the road plays a role in the interregional transport of goods and serves as a circular boulevard for urban traffic in Ouagadougou.
- Alongside the target sections are public facilities such as hospitals, municipal offices, schools, museums, commercial facilities and residential areas as well as numerous beneficiaries from the project among the public.
- Separating ordinary and two-wheeled vehicles in the target sections, which currently both use the same road, would help streamline traffic and improve security.
- In addition, enhancing connectivity along the road would help improve social and economic activities, regional development and the efficient transportation of goods.

Repairing the existing road is not considered problematic in terms of the environmental or social impacts, since implementing this project will not result in either environmental damage or relocation of residents.

1-3 Indicators for measurement of "Effectiveness"

Quantitative indicators to measure the attainment of project objectives

Indicators	Original (Yr)	Target (Yr)
Annual average daily traffic (vehicle/day)	15 545 (71 799)	31 785 (113 620)
Improvement of average flow speed (km/h)	37	44
Annual average number of passengers (people/day)	39 062	92 301
Annual average load capacity (T/day)	4 479	6 942

Qualitative indicators to measure the attainment of project objectives

Qualitative effects of implementing the project include:

- Reducing transit time will help reduce the transportation cost.
- Increasing road traffic capacity will smoothen the urban traffic flow in Ouagadougou.
- Ensuring punctuality of human and goods traffic as well as express deliveries will enhance access in Ouagadougou, which, in turn, will help boost the economic and social revitalization of Burkina Faso.
- Implementing this project will ensure a secure traffic flow under good conditions by separating vehicles driving at normal speed and two-wheeled vehicles.

2: Details of the Project

2-1 Location

Components	Original	Actual
	<i>(proposed in the outline design)</i>	
1. Improving the Southwest by-pass of the Boulevard	Length of 6.97km, single lane (3.5m*2), two-wheeled lane (3.5m*2), 100mm asphalt concrete pavement (all lanes)	Length of 6.97km, single lane (3.5m*2), two-wheeled lane (3.5m*2), 100mm asphalt concrete pavement (all lanes)

2-2 Scope of the work

Components	Original*	Actual*
	<i>(proposed in the outline design)</i>	
1.		

Reasons for modification of scope (if any).

(PMR)

2-3 Implementation Schedule

Items	Original		Actual
	<i>(proposed in the outline design)</i>	<i>(at the time of signing the Grant Agreement)</i>	

Reasons for any changes of the schedule, and their effects on the project (if any)

2-4 Obligations by the Recipient

2-4-1 Progress of Specific Obligations

See Attachment 2.

2-4-2 Activities

See Attachment 3.

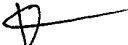
2-4-3 Report on RD


See Attachment 11.

2-5 Project Cost

2-5-1 Cost borne by the Grant(Confidential until the Bidding)

Components	Cost (Million Yen)			
	Original <i>(proposed in the outline design)</i>	Actual <i>(in case of any modification)</i>	Original ^{1),2)} <i>(proposed in the outline</i>	Actual

26 



			<i>design)</i>	
	1.			
Total				

Note: 1) Date of estimation:
 2) Exchange rate: 1 US Dollar = Yen

2-5-2 Cost borne by the Recipient

Components			Cost (1,000 Taka)	
	Original <i>(proposed in the outline design)</i>	Actual <i>(in case of any modification)</i>	Original ^{1),2)} <i>(proposed in the outline design)</i>	Actual
	1.			
Total				

Note: 1) Date of estimation:
 2) Exchange rate: 1 US Dollar =

Reasons for the remarkable gaps between the original and actual cost, and the countermeasures (if any)

(PMR)

2-6 Executing Agency

- Organization's role, financial position, capacity, cost recovery etc,
- Organization Chart including the unit in charge of the implementation and number of employees.

<p>Original <i>(at the time of outline design)</i> name: role: financial situation: institutional and organizational arrangement (organogram): human resources (number and ability of staff):</p>
<p>Actual (PMR)</p>

2-7 Environmental and Social Impacts

- The results of environmental monitoring based on Attachment 5 (in accordance with Schedule 4 of the Grant Agreement).
- The results of social monitoring based on in Attachment 5 (in accordance with Schedule 4 of the Grant Agreement).
- Disclosed information related to results of environmental and social monitoring to local

stakeholders (whenever applicable).

3: Operation and Maintenance (O&M)

3-1 Physical Arrangement

- Plan for O&M (number and skills of the staff in the responsible division or section, availability of manuals and guidelines, availability of spareparts, etc.)

Original (at the time of outline design)

Actual (PMR)

3-2 Budgetary Arrangement

- Required O&M cost and actual budget allocation for O&M

Original (at the time of outline design)

Actual (PMR)

4: Potential Risks and Mitigation Measures

- Potential risks which may affect the project implementation, attainment of objectives, sustainability
- Mitigation measures corresponding to the potential risks

Assessment of Potential Risks (at the time of outline design)

Potential Risks	Assessment
1. (Description of Risk)	Probability: High/Moderate/Low
	Impact: High/Moderate/Low
	Analysis of Probability and Impact:
	Mitigation Measures:
	Action required during the implementation stage:
2. (Description of Risk)	Contingency Plan (if applicable):
2. (Description of Risk)	Probability: High/Moderate/Low
	Impact: High/Moderate/Low
	Analysis of Probability and Impact:

	Mitigation Measures:
	Action required during the implementation stage:
	Contingency Plan (if applicable):
	3. (Description of Risk)
	Probability: High/Moderate/Low
	Impact: High/Moderate/Low
	Analysis of Probability and Impact:
	Mitigation Measures:
	Action required during the implementation stage:
	Contingency Plan (if applicable):
Actual Situation and Countermeasures	
(PMR)	

5: Evaluation and Monitoring Plan (after the work completion)

5-1 Overall evaluation

Please describe your overall evaluation on the project.

5-2 Lessons Learnt and Recommendations

Please raise any lessons learned from the project experience, which might be valuable for the future assistance or similar type of projects, as well as any recommendations, which might be beneficial for better realization of the project effect, impact and assurance of sustainability.

5-3 Monitoring Plan of the Indicators for Post-Evaluation

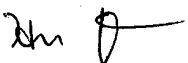
Please describe monitoring methods, section(s)/department(s) in charge of monitoring,

frequency, the term to monitor the indicators stipulated in 1-3.



Attachment

1. Project Location Map
 2. Specific obligations of the Recipient which will not be funded with the Grant
 3. Monthly Report submitted by the Consultant
- Appendix - Photocopy of Contractor's Progress Report (if any)
- Consultant Member List
 - Contractor's Main Staff List
4. Check list for the Contract (including Record of Amendment of the Contract/ Agreement and Schedule of Payment)
 5. Environmental Monitoring Form / Social Monitoring Form
 6. Monitoring sheet on price of specified materials (Quarterly)
 7. Report on Proportion of Procurement (Recipient Country, Japan and Third Countries) (PMR (final) only)
 8. Pictures (by JPEG style by CD-R) (PMR (final) only)
 9. Equipment List (PMR (final) only)
 10. Drawing (PMR (final) only)
 11. Report on RD (After project)



Monitoring sheet on price of specified materials

1. Initial Conditions (Confirmed)

	Items of Specified Materials	Initial Volume A	Initial Unit Price (¥) B	Initial total Price C=A×B	1% of Contract Price D	Condition of payment	
						Price (Decreased) E=C-D	Price (Increased) F=C+D
1	Item 1	●●t	●	●	●	●	●
2	Item 2	●●t	●	●	●		
3	Item 3						
4	Item 4						
5	Item 5						

2. Monitoring of the Unit Price of Specified Materials

(1) Method of Monitoring : ●●

(2) Result of the Monitoring Survey on Unit Price for each specified materials

	Items of Specified Materials	1st	2nd	3rd	4th	5th	6th
		● month, 2015	● month, 2015	● month, 2015			
1	Item 1						
2	Item 2						
3	Item 3						
4	Item 4						
5	Item 5						

(3) Summary of Discussion with Contractor (if necessary)

-
-
-

Report on Proportion of Procurement (Recipient Country, Japan and Third Countries)
 (Actual Expenditure by Construction and Equipment each)

	Domestic Procurement (Recipient Country) A	Foreign Procurement (Japan) B	Foreign Procurement (Third Countries) C	Total D
Construction Cost	(A/D%)	(B/D%)	(C/D%)	
Direct Construction Cost	(A/D%)	(B/D%)	(C/D%)	
others	(A/D%)	(B/D%)	(C/D%)	
Equipment Cost	(A/D%)	(B/D%)	(C/D%)	
Design and Supervision Cost	(A/D%)	(B/D%)	(C/D%)	
Total	(A/D%)	(B/D%)	(C/D%)	

Annex 5 Environmental Checklist

Category	Environmental Item	Main Check Items	Yes: Y No: N N/A: -	Confirmation of Environmental Considerations (Reasons, Mitigation Measures)
1 Permits and Explanation	(1) EIA and Environmental Permits	(a) Have EIA reports been already prepared in official process? (b) Have EIA reports been approved by authorities of the host country's government? (c) Have EIA reports been unconditionally approved? If conditions are imposed on the approval of EIA reports, are the conditions satisfied? (d) In addition to the above approvals, have other required environmental permits been obtained from the appropriate regulatory authorities of the host country's government?	(a) Y (b) N (c) Y (d) N	(a) The preliminary EIA was prepared and submitted. (b) The proponent has submitted the report to BUNEE, the examination agency and the procedures are currently underway. (c) The cost for approval. As of now, the report is expected to be approved in December 2017. (d) No more approval than BUNEE.
	(2) Explanation to the Local Stakeholders	(a) Have contents of the project and the potential impacts been adequately explained to the Local stakeholders based on appropriate procedures, including information disclosure? Is understanding obtained from the Local stakeholders? (b) Have the comment from the stakeholders (such as local residents) been reflected to the project design?	(a) Y (b) N	(a) The contents of the project have been explained to local stakeholders (two stakeholder meetings were held) (b) A stakeholder meeting has not yet been organized since preparing the preliminary document, but will be held in future. The comments raised at the meeting will be reflected in this checklist. There were no objections from the stakeholder meetings as stated in (a). (their minutes are as per attached).
	(3) Examination of Alternatives	(a) Have alternative plans of the project been examined with social and environmental considerations?	(a) Y	(a) After examining three alternative plans, including cases in which the project is not implemented, Plan A, which will have less impact on PAPs, was selected for implementation.
2 Pollution Control	(1) Air Quality	(a) Is there a possibility that air pollutants emitted from the project related sources, such as vehicles traffic will affect ambient air quality? Does ambient air quality comply with the country's air quality standards? Are any mitigating measures taken? (b) Where industrial areas already exist near the route, is there a possibility that the project will make air pollution worse?	(a) Y (b) Y	(a) No substantial increase in vehicle traffic is expected and the impact on air quality is thus assumed to be similar, taking into account less frequent starting/stopping of vehicles thanks to the pavement improvement of the road surface and shoulder and streamlined traffic. The present air pollutant concentration measured is below the baseline. During construction, measures will be taken to promote the use of low-emission construction machines and vehicles, maintain vehicles and construction machines on a daily basis, sprinkle water and suppress pollutant sources by installing a cover. Once the service is underway, inspection and maintenance will be regularly enforced and a campaign to promote traffic safety manners will be implemented. (b) Vehicle inspections and regular inspection systems have been implemented and the use of unleaded gasoline has been introduced.
	(2) Water Quality	(a) Is there a possibility that soil runoff from the bare lands resulting from earthmoving activities, such as cutting and filling will cause water quality degradation in downstream water areas? (b) Is there a possibility that surface runoff from roads will contaminate water sources, such as groundwater? (c) Do effluents from various facilities, such as parking areas/service areas comply with the country's effluent standards and ambient water quality standards? Is there a possibility that the effluents will cause areas not to comply with the country's ambient water quality standards?	(a) N (b) N (c) -	(a) After the renovation works, effluent is maintained so that no adverse impact of soil runoff on downstream water areas is expected. Since the project does not include large-scale drilling work, there will be less contamination of water sources during construction. If effluent is generated during construction, a grit chamber will be established to reduce the water contamination. (b) Since the drainage channel is utilized to drain the road surface, groundwater sources, etc. are not expected to be contaminated. (c) Parking areas/service areas are not included in the plan.
	(3) Wastes	(a) Are wastes generated from the project facilities, such as parking areas/service areas, properly treated and disposed of in accordance with the country's regulations?	(a) Y	(a) Parking areas/service areas are not included in the plan. During the construction, efforts are made to reduce waste by recycling paving materials, etc. and the current waste soil disposal site is utilized as a waste disposal site. Once the service is underway, a campaign to promote traffic manners and regular road surface cleaning will be implemented.
	(4) Noise and Vibration	(a) Do noise and vibrations from the vehicle and train traffic comply with the country's standards?	(a) Y	(a) The Study Team found that the current noise was below the baseline at the shoulder and is not expected to increase substantially after the road improvement, thanks to the improved pavement. Measures taken during construction include introducing low-noise machines, installing noise-proof covers as needed and banning night work around residential areas. Once the service is underway, a campaign to improve driving manners and inspect and maintain vehicles regularly will be thoroughly implemented.
3 Natural Environment	(1) Protected Areas	(a) Is the project site located in protected areas designated by the country's laws or international treaties and conventions? Is there a possibility that the project will affect the protected areas?	(a) -	(a) There are no protected areas around the project site as designated by the country's laws and international treaties and conventions.
	(2) Ecosystem	(a) Does the project site encompass primeval forests, tropical rain forests, ecologically valuable habitats (e.g., coral reefs, mangroves, or tidal flats)? (b) Does the project site encompass the protected habitats of endangered species designated by the country's laws or international treaties and conventions? (c) If significant ecological impacts are anticipated, are adequate protection measures taken to reduce the impacts on the ecosystem? (d) Are adequate protection measures taken to prevent impacts, such as disruption of migration routes, habitat fragmentation, and traffic accident of wildlife and livestock? (e) Is there a possibility that installation of roads will cause impacts, such as destruction of forest, poaching, desertification, reduction in wetland areas, and disturbance of ecosystems due to introduction of exotic (non-native invasive) species and pests? Are adequate measures for preventing such impacts considered? (f) In cases the project site is located at undeveloped areas, is there a possibility that the new development will result in extensive loss of natural environments?	(a) N (b) N (c) - (d) - (e) - (f) -	(a) The road improved by the project is located outside the city of Ouagadougou and the project site does not encompass primeval forests, tropical rainforest or other ecologically valuable habitats. (b) The project site does not encompass the precious species which is protected under the country's laws or international treaties and conventions. (c) The project involves renovating existing roads; hence no significant ecological impacts are anticipated. (d) The project site is an existing arterial road located in the city and does not encompass any wildlife habitat. (e) The project does not encompass forest, desert or wetland areas. Native trees and plants are planted alongside the road so that there is no possibility of introducing non-native species. (f) The project site is an existing arterial road located in the city; hence will not result in any extensive loss of the natural environment.
3 Natural Environment	(3) Hydrology	(a) Is there a possibility that alteration of topographic features and installation of structures, such as tunnels will adversely affect surface water and groundwater flows?	(a) -	Construction works of the project are not expected to adversely affect the hydrological environment.
	(4) Topography and Geology	(a) Is there any soft ground on the route that may cause slope failures or landslides? Are adequate measures considered to prevent slope failures or landslides, where needed? (b) Is there a possibility that civil works, such as cutting and filling will cause slope failures or landslides? Are adequate measures considered to prevent slope failures or landslides? (c) Is there a possibility that soil runoff will result from cut and fill areas, waste soil disposal sites, and borrow sites? Are adequate measures taken to prevent soil runoff?	(a) N (b) N (c) N	(a) The project involves renovating a plain road; hence will not result in any large-scale slope failures or landslides. (b) The project involves renovating plane road; hence will not result in any slope failures or landslides by civil works, such as filling and cutting. (c) The basic plan is to reuse paving materials and soil. The waste soil disposal site is sufficiently secured so that no soil runoff will occur. The borrow sites are purchased from the existing facility under the management. As laterite exists around 1 m beneath the surface, the possibility of soil runoff is extremely low.

4 Social Environment	(1) Resettlement	<p>(a) Is involuntary resettlement caused by project implementation? If involuntary resettlement is caused, are efforts made to minimize the impacts caused by the resettlement?</p> <p>(b) Is adequate explanation on compensation and resettlement assistance given to affected people prior to resettlement?</p> <p>(c) Is the resettlement plan, including compensation with full replacement costs, restoration of livelihoods and living standards developed based on socioeconomic studies on resettlement?</p> <p>(d) Are the compensations going to be paid prior to the resettlement?</p> <p>(e) Are the compensation policies prepared in document?</p> <p>(f) Does the resettlement plan pay particular attention to vulnerable groups or people, including women, children, the elderly, people below the poverty line, ethnic minorities, and indigenous peoples?</p> <p>(g) Are agreements with the affected people obtained prior to resettlement?</p> <p>(h) Is the organizational framework established to properly implement resettlement? Are the capacity and budget secured to implement the plan?</p> <p>(i) Are any plans developed to monitor the impacts of resettlement?</p> <p>(j) Is the grievance redress mechanism established?</p>	<p>(a) Y</p> <p>(b) Y</p> <p>(c) Y</p> <p>(d) Y</p> <p>(e) Y</p> <p>(f) Y</p> <p>(g) Y</p> <p>(h) Y</p> <p>(i) Y</p> <p>(j) Y</p>	<p>(a) Many shops, including canteens, kiosks and individual sellers, are operating their business in ROW, where the road renovation is planned and will have to be relocated. Measures to minimize the relocation of PAPs were adopted by selecting the project options and relocation and compensations are implemented in line with the resettlement plan based on guidelines of JICA and the World Bank.</p> <p>(b) A stakeholder meeting was organized based on RAP prior to implementing the project, at which policies for compensation and re-establishment of living conditions were explained to the participants and formed a basic consensus of PAPs.</p> <p>(c) After the census survey as provided for in RAP, the compensation is calculated based on the amount equivalent to the market price of a similar project recently implemented in Ouagadougou city.</p> <p>(d) According to RAP, the compensation is going to be paid before relocation.</p> <p>(e) The compensation policies are provided in RAP to be published.</p> <p>(f) RAP provides for the distribution of temporary money as compensation and preferential employment placing considering women, children, the elderly, ethnic minorities, people below the poverty line, etc.</p> <p>(g) It was confirmed that a stakeholder meeting based on RAP was held in three districts and consensus was established prior to relocation.</p> <p>(h) Based on the country's laws and RAP, an organization to implement relocation is established and a budget secured.</p> <p>(i) The recovery progress as planned in RAP, PAP living standards and people below the poverty line and their living conditions are monitored.</p> <p>(j) In accordance with the environmental and social consideration policies of JICA and the World Bank, grievances are redressed peacefully with the community in mind. Accordingly, before adopting official litigation procedures, mediation and services of a local conciliation committee should be pursued. For women and vulnerable people, in particular, ongoing consultation should be considered.</p>
	(2) Living and Livelihood	<p>(a) Where roads are newly installed, is there a possibility that the project will affect the existing means of transportation and the associated workers? Is there a possibility that the project will cause significant impacts, such as extensive alteration of existing land uses, changes in sources of livelihood, or unemployment? Are adequate measures considered for preventing these impacts?</p> <p>(b) Is there any possibility that the project will adversely affect the living conditions of the inhabitants other than the target population? Are adequate measures considered to reduce the impacts, if necessary?</p> <p>(c) Is there any possibility that diseases, including infectious diseases, such as HIV will be brought due to immigration of workers associated with the project? Are adequate considerations given to public health, if necessary?</p> <p>(d) Is there any possibility that the project will adversely affect road traffic in the surrounding areas (e.g., increase of traffic congestion and traffic accidents)?</p> <p>(e) Is there any possibility that roads will impede the movement of inhabitants?</p> <p>(f) Is there any possibility that structures associated with roads (such as bridges) will cause a sun shading and radio interference?</p>	<p>(a) Y</p> <p>(b) -</p> <p>(c) Y</p> <p>(d) N</p> <p>(e) -</p> <p>(f) -</p>	<p>(a) The project involves renovating existing roads and will not involve a substantial change in the use of land. For those PAPs operating their business in ROW, relocation is compensated for and their living conditions are re-established.</p> <p>(b) The project is not expected to adversely affect the living conditions of inhabitants, except during construction.</p> <p>(c) A program to prevent infectious diseases, such as HIV, due to the immigration of workers, is implemented based on the environmental management plan (PAPES/PGES).</p> <p>(d) Measures to minimize the impact of traffic congestion during construction are taken by installing a diversion and allocating a traffic guide based on EIA. Once the service is underway, traffic congestion is expected to be mitigated by maintaining interchanges and lanes.</p> <p>(e) The renovation plan will not include any additional installation of interchange, etc., meaning relocation of inhabitants will be unhindered except during construction.</p> <p>(f) Construction of elevated structures, etc. which will result in sun shading, is not included in the plan.</p>
	(3) Heritage	<p>(a) Is there a possibility that the project will damage the local archeological, historical, cultural, and religious heritage? Are adequate measures considered to protect these sites in accordance with the country's laws?</p>	<p>(a) -</p>	<p>(a) The project site does not include any local archeological, historical, cultural and religious heritage. Moreover, as this project involves renovating current road conditions, the project will not adversely affect such heritage.</p>
	(4) Landscape	<p>(a) Is there a possibility that the project will adversely affect the local landscape? Are necessary measures taken?</p>	<p>(a) -</p>	<p>(a) The project involves renovating the current road and will not include the installation of elevated structures, etc. in the plan. Therefore, the project will not adversely affect the local landscape.</p>
	(5) Ethnic Minorities and Indigenous Peoples	<p>(a) Are considerations given to reduce impacts on the culture and lifestyle of ethnic minorities and indigenous peoples?</p> <p>(b) Are all of the rights of ethnic minorities and indigenous peoples in relation to land and resources to be respected?</p>	<p>(a) -</p> <p>(b) -</p>	<p>(a) Neither ethnic minorities nor indigenous peoples reside in ROW within the project site.</p> <p>(b) The project is not subject to the corresponding item.</p>
4 Social Environment	(6) Working Conditions	<p>(a) Is the project proponent not violating any laws and ordinances associated with the working conditions of the country which the project proponent should observe in the project?</p> <p>(b) Are tangible safety considerations in place for individuals involved in the project, such as the installation of safety equipment which prevents industrial accidents, and management of hazardous materials?</p> <p>(c) Are intangible measures being planned and implemented for individuals involved in the project, such as the establishment of a safety and health program, and safety training (including traffic safety and public health) for workers etc.?</p> <p>(d) Are appropriate measures being taken to ensure that security guards involved in the project not to violate safety of other individuals involved, or local residents?</p>	<p>(a) Y</p> <p>(b) Y</p> <p>(c) Y</p> <p>(d) Y</p>	<p>(a) EIA stipulates that the project complies with working conditions provided for under the country's laws.</p> <p>(b) The EIA environmental management plan stipulates details of the implementation of safety measures related to industrial accidents and policies for managing hazardous materials.</p> <p>(c) The EIA environmental management plan stipulates details of the implementation of safety measures related to industrial accidents and policies for managing hazardous materials.</p> <p>(d) The EIA environmental management plan stipulates details of the implementation of safety measures related to industrial accidents and policies for managing hazardous materials.</p>
5 Others	(1) Impacts during Construction	<p>(a) Are adequate measures considered to reduce impacts during construction (e.g., noise, vibrations, turbid water, dust, exhaust gases, and wastes)?</p> <p>(b) If construction activities adversely affect the natural environment (ecosystem), are adequate measures considered to reduce impacts?</p> <p>(c) If construction activities adversely affect the social environment, are adequate measures considered to reduce impacts?</p>	<p>(a) Y</p> <p>(b) -</p> <p>(c) -</p>	<p>(a) The EIA environmental management plan stipulates anti-pollution measures e.g. combating noise, vibration, water contamination, coarse particulates and waste, etc.</p> <p>(b) By taking anti-pollution measures provided for under the environmental management plan, the project is not expected to adversely affect the natural environment (ecosystem).</p> <p>(c) By taking anti-pollution measures provided for under the environmental management plan, the project is not expected to adversely affect the social environment.</p>
	(2) Monitoring	<p>(a) Does the proponent develop and implement monitoring program for the environmental items that are considered to have potential impacts?</p> <p>(b) What are the items, methods and frequencies of the monitoring program?</p> <p>(c) Does the proponent establish an adequate monitoring framework (organization, personnel, equipment, and adequate budget to sustain the monitoring framework)?</p> <p>(d) Are any regulatory requirements pertaining to the monitoring report system identified, such as the format and frequency of reports from the proponent to the regulatory authorities?</p>	<p>(a) Y</p> <p>(b) Y</p> <p>(c) Y</p> <p>(d) Y</p>	<p>(a) Monitoring during the construction and once the service is underway is planned in EIA.</p> <p>(b) Monthly monitoring of air quality (TSP, CO, NOx), noise (Leq(A)) and water quality (pH, turbidity, oil content) during the construction and for two years after the service is underway is planned in EIA.</p> <p>(c) Subcontractor shall monitor during the construction, while the ward office shall take over monitoring once the service is underway. Their monitoring framework is also established.</p> <p>(d) Based on the EIA environmental management plan, the contractor reports details to the supervisory ministry once every six months.</p>
6 Note	Reference to Checklist of Other Sectors	<p>(a) Where necessary, pertinent items described in the Forestry Projects checklist should also be checked (e.g., projects including large areas of deforestation).</p>	<p>(a) -</p>	<p>(a) The project involves renovating existing roads; hence will not result in any large areas of deforestation.</p>
	Note on Using Environmental Checklist	<p>(a) If necessary, the impacts to transboundary or global issues should be confirmed, if necessary (e.g., the project includes factors that may cause problems, such as transboundary waste treatment, acid rain, destruction of the ozone layer, or global warming).</p>	<p>(a) -</p>	<p>(a) The project is not expected to adversely affect to any global environmental issues.</p>

1) Regarding the term "Country's Standards" mentioned in the above table, in the event that environmental standards in the country where the project is located diverge significantly from international standards, appropriate environmental considerations are required to be made.

In cases where local environmental regulations are yet to be established in some areas, considerations should be made based on comparisons with appropriate standards of other countries (including Japan's experience).

2) Environmental checklist provides general environmental items to be checked. It may be necessary to add or delete an item taking into account the characteristics of the project and the particular circumstances of the country and locality in which it is located.

24/7

2

Annex 6 Environmental Monitoring Plan

Environmental item	Item	Site	Frequency (the continuous period is also clarified for those items when the service gets underway)
[During the construction]			
Air quality	Emission of coarse particulates TSP, CO, NO _x ,	Hospitals, schools and other facilities to be conserved adjacent to the construction site.	Once a month
Noise	Leq (A)	Hospitals, schools and other facilities to be conserved adjacent to the construction site.	Once a month
Water quality	pH, turbidity	Cross-river area	Once a month
[After the service gets underway]			
Air quality	NO _x , TSP	Hospitals, schools and other facilities to be conserved.	Once a month (for six months after the service gets underway)
Noise	Leq (A)	Hospitals, schools and other facilities to be conserved.	Once a month (for six months after the service gets underway)
Water quality (surface water/ground water)	Turbidity, oil content	Cross-river area	Once a month (for six months after the service gets underway)

Annex 7 Abbreviated Resettlement Action Plan

Resettlement Action Plan and its Implementation and Responsibility

	Task	Responsibility	Implementation
1	Planning for implementing RAP	Project cell	DGNETC
2	Disclosure of RAP	BUNEE	DGNETC
3	Allocation of CMOPAR	BUNEE	DGNETC
4	Establishment of CSPAR	DGNETC	DGNETC, etc.
5	Conduct of census	DGNETC/Town Hall	Subcontractor
6	(DUP) Promulgation of declaratory laws on public utility	DGNETC	DGNETC
7	Dissemination of compensation information	DGNETC	DGNETC
8	Signature to agreements on compensation	DGNETC	DGNETC
9	Finalization of RAP and its releasing	DGNETC	DGNETC
10	Financing of cash compensation tasks	DGNETC	Ministry of Finance
11	Payment of compensation to PAPs	DGNETC	Responsible district office
12	Monitoring of the Project within ROW	CSE	Responsible district office

[Handwritten signature]

[Handwritten initials]

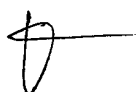
	Task	Responsibility	Implementation
13	Submission of litigation files to a high court	DGNETC	Responsible district office
14	Recording litigation-related expenses	DGNETC	Responsible district office
15	Payment of mutual interest during pending period	Local Land Department/DGIR	Responsible district office
16	Evaluation of the RAP implementation	Project cell	Consultant
17	Interim project report	Project cell	DGNETC
18	The final project report	Project cell	DGNETC

Compensations and Evaluation and Monitoring of the RAP for Two Years after Relocation

Items to be evaluated	Additional measures	Indicator	Goal
PAPs' standard of living (not deteriorated by the relocation)	Consultations to be conducted on a quarterly basis	<ul style="list-style-type: none"> - The number of PAPs' complaints regarding their living standards (monitoring on a quarterly basis) - Contents and number of issues PAPs confronted which emerged in the on-site consultation 	<ul style="list-style-type: none"> - Those problematic cases do not include complaints over living standards. - RAP does not contain any serious problems.
The living standards of the poor	Guarantee for the poor to prevent deterioration in their living standards (distribution of temporary money, etc.)	<ul style="list-style-type: none"> - The number of complaints of the poor regarding their living standards (monitoring on a quarterly basis) - Issues confronted by widows relocated/consultation meeting (on a quarterly basis) 	<ul style="list-style-type: none"> - Widows relocated in unsolved areas have no complaints over their living standards. - Vulnerable groups have no serious problem.
Recovery state of the living conditions	Prioritized mediation of jobs	<ul style="list-style-type: none"> - The amount of compensation paid / continuous monitoring and monthly reports - The number and amount of compensation consulted on. - Daily allowance recorded and the number of compensation-related complaints (ongoing monitoring). - The number of cases involving dissatisfaction solved (ongoing monitoring). - The number of litigation cases filed in court (ongoing monitoring). 	<ul style="list-style-type: none"> - Compensation is fully paid without disputes. - Any complaints emerging should be completely and peacefully solved.

Annex 8 Environmental and Social Monitoring Form

Items to be evaluated (Indicator)	Additional measures	Goal	Frequency
<ul style="list-style-type: none"> - PAP's living standards (the number of PAPs' complaints related to their living standards) - Contents and number of issues PAPs confronted which emerged in the on-site consultation. 	PAPs living standards have not deteriorated following the relocation	<ul style="list-style-type: none"> - Those problematic cases do not include complaints over living standards. - RAP does not contain any serious problems. 	Two years after relocation (monitoring on a quarterly basis)
<ul style="list-style-type: none"> - The living standards of the poor (the number of complaints of the poor regarding their living standards) - Issues confronted by widows relocated. 	Guarantee for the poor against the deterioration in their living standards Consultation meeting (on a quarterly basis)	<ul style="list-style-type: none"> - Widows relocated in unsolved areas have no complaints over their living standards. - Vulnerable groups have no serious problem. 	Two years after relocation (monitoring on a quarterly basis)
<ul style="list-style-type: none"> - Recovery state of the living conditions (the amount of compensation paid / continuous monitoring and monthly reports. - The number and amount of compensation consulted on. - Daily allowance recorded and the number of compensation-related complaints (ongoing monitoring). - The number of cases involving dissatisfaction solved/ litigation cases filed in court. 	Long-term monitoring of the compensation	<ul style="list-style-type: none"> - Compensation is fully paid without disputes. Any complaints emerging should be completely and peacefully solved. 	Two years after relocation (ongoing monitoring as needed)

zhu 




資料 5-4. 討議議事録 (M/D) 第 2 回 仏文

**PROCES-VERBAL DES DISCUSSIONS
RELATIVES A L'ETUDE PREPARATOIRE
POUR
LE PROJET DE RENFORCEMENT DE LA ROCADE SUD-EST
DU BOULEVARD DES TANSOBA A OUAGADOUGOU
(Présentation de l'Avant-Projet du Rapport de l'Etude Préparatoire)**

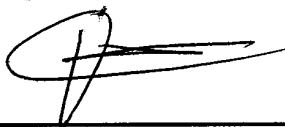
En se fondant sur le procès-verbal des discussions signé le 19 février 2016 entre la Direction Générale des Routes (ci-après désignée « la DGR ») et l'Agence Japonaise de Coopération Internationale (ci-après désignée « la JICA ») et en réponse à la requête du Gouvernement du Burkina Faso (ci-après désigné « le Burkina Faso », la JICA a envoyé au Burkina Faso, une mission d'Etude Préparatoire (ci-après désignée « la Mission ») du 14 au 18 mai 2017 afin d'expliquer le contenu de l'Avant-projet du Rapport d'Etude Préparatoire (ci-après désigné « l'Avant-projet du Rapport ») concernant le Projet de Renforcement de la Rocade Sud-Est du Boulevard des Tansoba à Ouagadougou (ci-après désigné « le Projet »), conduite par M. Hiroyuki Ogino, du département des Infrastructures et de la Consolidation de la Paix de la JICA.

A l'issue d'une série de discussions, les deux parties ont confirmé les principaux éléments décrits dans le document ci-joint.

Fait à Ouagadougou, le 18 mai 2017



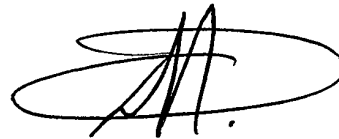
M. Hiroyuki OGINO
Chef de la Mission
Mission d'Etude Préparatoire
Agence Japonaise de Coopération
Internationale
Japon



Mme. Sanata KONE
P/le Directeur Général de la Coopération en
mission
La Directrice du suivi des Programmes
Financiers assurant l'Intérim
Ministère de l'Economie, des Finances et du
Développement
Burkina Faso



Mme. Aïcha Hafçatou NABARE/TOURE
Directrice Générale de la Normalisation
et des Études Techniques
Ministère des Infrastructures
Burkina Faso



M. Vincent de Paul K DABIRE
Directeur Général des Infrastructures
Routières
Ministère des Infrastructures
Burkina Faso

APPENDICE

1. Organisme d'Exécution du Projet

Les deux parties ont confirmé les agences d'exécution comme suit :
Pour la phase d'études préparatoires et instructions du Projet, l'agence d'exécution est la Direction Générale de la Normalisation et des Etudes Techniques du Ministère des Infrastructures (ci-après désignée « la DGNET »).

Pour la réalisation des travaux, l'agence d'exécution sera la Direction Générale des Infrastructures Routières (ci-après désignée « la DGIR »).

2. Contenu de l'Avant-projet du Rapport

Suite à la présentation de l'Avant-projet du Rapport par la Mission, la partie burkinabè a donné son accord sur son contenu.

3. Estimation des Coûts

Les deux parties ont confirmé que l'estimation des coûts du Projet qui comprennent le fonds réservé en cas d'imprévus décrite dans l'Annexe 1 était donnée à titre provisoire et ferait l'objet d'un examen plus approfondi par le Gouvernement du Japon en vue de son approbation.

Le fonds réservé pour les imprévus couvrirait les coûts supplémentaires dus aux catastrophes naturelles, aux conditions naturelles imprévisibles, etc.

4. Confidentialité du Coût Estimatif et des Spécifications Techniques

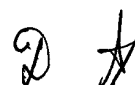
Les deux parties ont confirmé que l'estimation des coûts du Projet et les spécifications techniques mentionnées dans l'Avant-projet du Rapport ne devraient en aucune manière être reproduites ni divulguées à des tierces parties jusqu'à ce que tous les contrats du Projet soient conclus.

5. Calendrier de Mise en Œuvre du Projet

La Mission a présenté à la partie burkinabè le calendrier prévu de mise en œuvre du Projet indiqué dans l'Annexe 2. La partie burkinabè a demandé d'examiner la réduction du calendrier de mise en œuvre du Projet compte tenu de l'importance du tronçon et de la forte attente de la population.

6. Composantes du Projet

La mission a expliqué que les contre-allées seront exclues du Projet. Les raisons sont les suivantes :



- Le coût estimatif du Projet est supérieur au coût indiqué dans la requête ;
- Etant donné la contrainte budgétaire, il s'est avéré nécessaire d'exclure les contre-allées pour prioriser la réalisation des chaussées principales ;

Le nombre de personnes affectées par le Projet (PAPs) qui sont installées sur les contre-allées est important.

Les deux parties ont convenu des composantes du Projet. La partie burkinabè a exprimé son vif souhait qu'une attention particulière soit accordée à la réalisation des contre-allées, en cas de reliquat après la mise en concurrence pour le recrutement de l'entreprise,

7. Résultats Attendus et Indicateurs

Les deux parties ont convenu d'indicateurs clés pour mesurer les résultats attendus par le Projet. La partie burkinabè a la responsabilité d'atteindre ces indicateurs convenus à l'horizon 2024 et suivra le progrès sur la base de ces indicateurs.

[Effets quantitatifs]

Effets	Valeur de base (2016)	Valeur cible (2024)
Trafic moyen journalier (unité/jour)	15 500	31 800
Vitesse moyenne (km/h)	37	44
Nombre moyen journalier de passagers (personne/jour)	39 100	92 300
Poids moyen de cargaisons (tonne/jour)	4 500	6 900

[Effets qualitatifs]

- (1) Réduction du coût du transport dans la section cible par la diminution du temps ;
- (2) Amélioration de la sécurité grâce à la séparation de la voie pour les véhicules à deux roues et les autres véhicules ;
- (3) Amélioration de la sécurité des piétons grâce à l'aménagement des trottoirs et des passerelles.

8. Dispositions à Prendre par la Partie Burkinabè

Les deux parties ont confirmé les mesures à prendre pour le Projet décrites dans l'Annexe 3. La partie burkinabè s'engage à prendre les mesures nécessaires et à assurer la coordination nécessaire y compris la dotation budgétaire, conditions préalables à la mise en œuvre du Projet. Il est également convenu que le coût est donné à titre indicatif (c.-à-d., à l'étape de la conception sommaire) dont le calcul plus précis sera fait au stade de la conception détaillée.

Les deux parties ont confirmé que le contenu de l'Annexe 3 constituera l'une des annexes de l'Accord de Don.

- 8.1 La partie burkinabè a confirmé que les droits de douane, les taxes intérieures et d'autres charges fiscales qui pourraient être imposés au Burkina Faso en regard à la fourniture des produits et des services sont exonérés en vertu d'un accord commun de l'Echange de Note (ci-après désignée « l'E/N ») entre les deux gouvernements.
- 8.2 La partie burkinabè a accepté d'enlever les installations et infrastructures existants aériens avant le commencement des travaux. Quant aux installations enterrées, elles seront déplacées pendant les travaux.

9. Suivi Pendant la Mise en Œuvre du Projet

L'avancement du Projet sera suivi par l'organisme d'exécution du Projet, et il rédigera le Rapport de Suivi du Projet (RSP) en utilisant un formulaire présenté dans l'Annexe 4. Le calendrier de soumission du RSP est indiqué dans l'Annexe 3.

10. Achèvement du Projet

Les deux parties ont confirmé que le Projet s'achève lorsque toutes les infrastructures construites et tous les équipements approvisionnés par le don sont entrés en service. La JICA sera immédiatement informée de l'achèvement du Projet par la partie burkinabè au plus tard 6 mois après l'achèvement du Projet.

11. Evaluation Ex-post

La JICA conduira une évaluation ex-post trois (3) ans après l'achèvement du Projet, en principe, suivant les cinq critères d'évaluation (la pertinence, l'efficacité, l'efficience, l'impact et la durabilité) du Projet. Les résultats de l'évaluation seront rendus publics.

La partie burkinabè fournira une assistance nécessaire pour la collecte des données.



12. Calendrier de l'Etude

La JICA finalisera le Rapport d'Etude Préparatoire sur la base des points confirmés et l'enverra à la partie burkinabè aux alentours du mois de juillet 2017.

13. Considérations Environnementales et Sociales

13-1 Questions Générales

13-1-1 Directives et Catégorie Environnementales

La Mission a expliqué que les « Directives relatives aux Considérations Environnementales et Sociales de la JICA (Avril 2010) » (ci-après désignées « les Directives ») sont applicables au Projet. Au regard des directives le Projet est classé en catégorie « B », puisque le site du Projet n'est pas situé dans une zone sensible. Il n'a pas de caractéristiques sensibles et ne correspond pas non plus aux secteurs sensibles définis par les Directives. De plus, ces éventuels impacts environnementaux néfastes ne semblent pas être significatifs.

13-1-2 Liste des Vérifications Environnementales

Les considérations environnementales et sociales y compris les impacts majeurs et les mesures d'atténuation pour le Projet sont résumées dans la liste des vérifications environnementales indiquée dans l'Annexe 5. Les deux parties ont confirmé qu'en cas de modification majeure du contenu de la liste des vérifications environnementales, la partie burkinabè devra soumettre sa version modifiée à la JICA en temps opportun.

13-2 Questions Environnementales

13-2-1 Evaluation de l'Impact sur l'Environnement (EIE)

Les deux parties ont confirmé que le rapport de l'Evaluation de l'Impact sur l'Environnement (EIE) sera validé par le Bureau National des Evaluations Environnementales d'ici à décembre 2017.



13-2-2 Plan de Gestion Environnementale et Plan de Suivi Environnemental

Les deux parties ont confirmé que le Plan de Suivi Environnemental (PSE) du Projet est indiqué dans l'Annexe 6. Elles ont convenu que les mesures d'atténuation environnementales et leur suivi seront effectués sur la base du PSE, qui peut être mis à jour à l'étape de la conception détaillée.

13-3 Questions Sociales

13-3-1 Réunion des Parties Prenantes

La partie burkinabè a expliqué que les réunions des parties prenantes ont été tenues pour les personnes affectées par le Projet (PAPs) et qu'aucun des PAPs ne



s'oppose à la réalisation du Projet.

13-3-2 Réinstallation

Les deux parties ont confirmé que 852 personnes seront affectées par la mise en œuvre du Projet.

Une telle réinstallation sera réalisée conformément au Plan d'Action Abrégé de Réinstallation (PAAR) indiqué à l'Annexe 7 qui sera préparé conformément aux Directives et validé par la partie burkinabè avant le commencement des travaux de construction.

13-4 Suivi Environnemental et Social

13-4-1 Suivi Environnemental

Les deux parties ont convenu que la partie burkinabè soumettra les résultats du suivi environnemental à la JICA avec le Rapport de Suivi du Projet (RSP) au moyen du formulaire de suivi figurant dans l'Annexe 8. La période de soumission de ce formulaire de suivi est indiquée dans l'Annexe 3.

13-4-2 Suivi Social

Les deux parties ont confirmé que la partie Burkinabè effectuera le suivi social de la réinstallation proposée dans le Plan d'Action Abrégé de Réinstallation. La partie burkinabè et la Mission ont convenu que la DGIR soumettra les résultats de suivi social à la JICA avec le Rapport de Suivi du Projet (RSP) au moyen du formulaire de suivi figurant dans l'Annexe 8.

13-4-3 Divulgence d'informations des Résultats du Suivi

Les deux parties ont confirmé que la partie burkinabè divulguera les résultats de suivi environnemental et social aux parties prenantes locales par le biais de son site Web / dans ses bureaux sur le terrain.

La partie burkinabè a convenu que la JICA divulguera les résultats de suivi environnemental et social soumis par la partie burkinabè au moyen du formulaire de suivi sur son site Web.

14. Autres Questions Concernées

14-1. Divulgence d'Informations

Les deux parties ont confirmé que le Rapport de l'Etude Préparatoire sur lequel le coût du Projet n'est pas indiqué sera rendu public après l'achèvement de l'Etude Préparatoire.

Le rapport complet y compris le coût du projet sera rendu public après que tous les



contrats du Projet auront été conclus.

14-2. Validité du Précédent Procès-Verbal des Discussions

Les deux parties ont confirmé que tous les accord dans le Procès-Verbal des Discussions sur la précédente Etude Préparatoire signés le 19 février 2016 restera valable à moins que les informations ne soient mises à jour dans l'avant-projet du Rapport de l'Etude Préparatoire.

14-3. Réunion de gestion qualité

Les deux parties ont confirmé que la JICA, la DGIR le bureau de contrôle et le Contractant tiendront la réunion de gestion qualité à une fréquence d'environ une fois tous les 6 mois pendant la période de mise en œuvre du projet. Les réunions seront organisées par la DGIR avant le début des travaux de construction et pendant les travaux de construction afin de résoudre des problèmes sérieux tels que retard dans la réinstallation des installations, les activités de réinstallation et les travaux de construction.

14-4. Mesures de sécurité

Pour minimiser le risque d'accident sur le site pendant la mise en œuvre du projet, la partie burkinabè a donné son accord pour faire en sorte que le bureau de contrôle et le Contractant renforcent les mesures de sécurité telles que la mise en œuvre du plan d'assurance sécurité sur le site, l'information en matière de contrôle de sécurité auprès du public et le déploiement du personnel de sécurité adéquat, sur la base des « Consignes pour la gestion de la sécurité des travaux de construction de l'APD japonais » qui est inséré sur l'URL de la JICA ci-après :

https://www.jica.go.jp/english/our_work/types_of_assistance/c8h0vm00008zx0m8-att/guidance_fr.pdf.

14-5. Exploitation et maintenance des infrastructures

La Mission a expliqué l'importance de l'exploitation et de la maintenance des infrastructures construites par le projet, d'autant plus qu'une gestion adéquate des biens aura un impact important sur la durée de vie des infrastructures ainsi que leurs coûts de maintenance. La partie burkinabè affectera le personnel suffisant et le budget nécessaire pour l'exploitation et la maintenance des infrastructures. Les coûts annuels d'exploitation et de la maintenance sont estimés et présentés dans l'Annexe 3.



Annexes

Annexe 1 Coûts estimatifs du Projet

Annexe 2 Calendrier d'exécution du Projet

Annexe 3 Principales obligations du gouvernement burkinabè

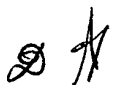
Annexe 4 Rapport de Suivi du Projet (canevas)

Annexe 5 Liste des Vérifications Environnementales (Brouillon)

Annexe 6 Plan de Suivi Environnemental (Brouillon)

Annexe 7 Plan d'Action Abrégé de Réinstallation (Brouillon)

Annexe 8 Formulaire du Suivi Environnemental et Social (Brouillon)



CONFIDENTIEL

(1) Coûts pris en charge par le gouvernement du Japon

Composantes		Coût estimatif (Million de Yens)
Construction des infrastructures et ouvrages	Mise en œuvre de remblais de route	593
	Mise en œuvre du revêtement t	1 975
	Construction des ouvrages de drainage	1 433
	Construction des autres ouvrages	1 138
Conception détaillée et supervision d'approvisionnement		300
Fonds de réserve		272
Total		5 713

(2) Coûts pris en charge par le gouvernement burkinabè

Composantes	Coût estimatif (Million de FCFA)
Paiement des commissions bancaires	32
Réinstallation des personnes économiquement affectées	155
Démolition et déplacement des obstacles se trouvant sur le site	549
Total	736

(3) Conditions d'estimation de coûts

- Période d'estimation : septembre 2016
- Taux de change : Dollars US 1,00 = 105,63 JPY
- ; EUR 1,00 = 116,64 JPY
- : F.CFA 1,00 = 0,17781JPY

Autre : Le projet sera mis en œuvre conformément au système de l'aide financière non remboursable du Japon. Les coûts estimatifs susmentionnés ne sont pas définitifs et le gouvernement du Japon est responsable pour finaliser le prix plafond de l'aide financière non remboursable pour le projet.

Calendrier d'exécution du Projet (avant-projet)

	Année 2017				Année 2018							
	Mos 9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8
Conclusion l'accord avec Consortium	▲											
Conception détaillée (Burkina Faso)												
Conception détaillée (Japon)												
Assistance pour l'appel d'offres												
Appel d'offres												
Contrat avec les entrepreneurs												▲

	Année 2018				Année 2019												Année 2020				Année 2021							
	Mos 7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6				
Décloupage en zones																												
Fourniture des équipements et matériaux, travaux préparatoires																												
Démolition des ouvrages existants, construction du remblai de la route																												
Construction du drainage																												
Construction du chaussée																												
Construction du revêtement																												
Construction des passages piétons																												
Construction des équipements routiers																												
Inspection finale, livraison																												

Saison de pluie

Handwritten signature

Handwritten signature

Principales obligations du gouvernement burkinabè

1. Obligations spécifiques du gouvernement burkinabè qui ne sont pas prises en charge par le don

(1) Avant la soumission

Unité de monnaie : 1 000 FCFA

No.	Obligations	Date limite	Organisme en charge	Coût estimatif	Réf.
1	Ouvrir un compte bancaire (Arrangement Bancaire (A/B)) ;	Dans 1 mois après la signature de l'A/D	MINEFID		
2	Emettre les Autorisations de Paiement (A/P) à une banque au Japon (Banque d'agent) pour les paiements au consultant ;	Dans 1 mois après la signature de l'accord	MINEFID		
3	Approuver le rapport d'Evaluation de l'Impact sur l'Environnement (EIE) et assurer la dotation budgétaire nécessaire pour la mise en œuvre ;	Dans 3 mois après la signature de l'A/D	BUNEE MI		
4	Assurer la dotation budgétaire nécessaire et mettre en œuvre la réinstallation (y compris la préparation de sites de réinstallation) et compensation de l'ensemble de coûts de réinstallation conformément au plan d'action de réinstallation (RAP) ;	Avant le démarrage des travaux de construction	MI Mairies (5, 10, 11)	154,510	
5	Adoption du décret portant déclaration d'utilité publique de l'emprise des travaux	Avant le démarrage des travaux de construction	Comité interministériel		
6	Déplacer les obstacles aériens : 48 pylônes électriques entre PK0+150-PK5+900, Ouvrages existants (376 panneaux de signalisation et enseignes et 33 arbres)	Avant le démarrage des travaux de construction	MI arrondissements, concessionnaires		
	Déplacer les obstacles souterrains : Assurer la dotation budgétaire nécessaire pour la mise en œuvre et obtenir l'engagement des concessionnaires pour la mise en œuvre des travaux de déplacement Enlèvements des installations (conduites d'eau d'une longueur de 240 m au total, câbles téléphoniques d'une longueur de 1 200 m y compris les câbles à fibre optique, câbles électriques d'une longueur de 600 m)	Pendant les travaux de construction	MI concessionnaires	536,541	
7	Soumettre le Rapport de Suivi du Projet (avec le résultat de la Conception Détaillée) ;	Avant l'élaboration du dossier d'appel d'offres	MI		

MINEFID : Ministère de l'Economie, des Finances et du Développement

BUNEE : Bureau National des Évaluations Environnementales

(2) Pendant la mise en œuvre du projet

No.	Obligations	Date limite	Organisme en charge	Coût estimatif	Réf.
1	Emettre l'A/P à une banque au Japon (Banque d'Agent) pour les paiements aux fournisseurs ;	Dans 1 mois après la signature de contrat(s)	MINEFID		
2	Payer les commissions suivantes à une banque au Japon pour les services bancaires basés sur l'A/B ;		MINEFID		
	1) Commission de notification de l'A/P ;	Dans 1 mois après la signature de contrat(s)	MINEFID		
	2) Commission de paiement pour l'A/P ;	Chaque paiement		32 164	
3	Assurer promptement les dédouanements et fournir les appuis au(x) Fournisseur(s) pour le transport terrestre dans le pays bénéficiaire ;	Pendant la mise en œuvre du projet	MINEFID		
4	Accorder, aux ressortissants japonais et/ou aux personnes physiques des pays tiers dont les services pourraient être requis dans le cadre de la fourniture des produits et services, toute l'aide nécessaire pour assurer leur arrivée dans le pays bénéficiaire et y permettre leur séjour afin qu'ils puissent exécuter lesdits services ;	Pendant la mise en œuvre du projet	MINEFID MAEC-BE MS MATD		
5	Assurer l'exonération des droits de douane, taxes intérieures et/ou autres levées fiscales qui pourraient être imposés dans le pays bénéficiaire eu égard à la fourniture des produits et des services par l'autorité désignée sans utiliser le don ;	Pendant la mise en œuvre du projet	MINEFID		
6	Prendre en charge toutes dépenses, autres que celles couvertes par l'aide financière non-remboursable, nécessaires à la mise en œuvre du projet ;	Pendant la mise en œuvre du projet	MINEFID		
7	1) Soumettre le rapport de suivi du projet ;	Chaque mois	MI		
	2) Soumettre le rapport de suivi du projet (final) ;	Dans 1 mois après la signature du certificat d'achèvement des travaux au titre du(des) contrat(s)			
8	Soumettre un rapport concernant l'achèvement du projet ;	Dans 6 mois après l'achèvement du projet	MI		
9	Fournir les installations pour l'alimentation électrique, l'alimentation en eau et l'assainissement ainsi que d'autres installations nécessaires pour la mise en œuvre du projet en dehors du(des) site(s) ;		MI Ministère de l'eau et de l'assainissement Ministère de l'Energie		
	1) Electricité Assister le Contractant pour les travaux de raccordement de câbles de distribution aux sites	Avant le démarrage des travaux de construction			
	2) Alimentation en eau Assister le Contractant pour les travaux de raccordement de Conduite de distribution d'eau aux sites	Avant le démarrage des travaux de construction			

No.	Obligations	Date limite	Organisme en charge	Coût estimatif	Réf.
	3) Assainissement Assister le Contractant pour les travaux de raccordement de conduite d'assainissement public (eaux pluviales, eaux usées et d'autres) au site ;	Avant le démarrage des travaux de construction			
10	Prendre les mesures nécessaires pour les travaux de construction en sécurité - Appuyer le Contractant pour la gestion du trafic	Pendant les travaux de construction	MI Arrondissements MTMUSR		
	Tenir les réunions de gestion qualité	Tous les 6 mois	MI		
11	Mettre en œuvre le Plan de Gestion Environnementale (PGE) et le Plan de Suivi Environnemental (PSE) A titre indicatif, il s'agit de : - Campagne de sensibilisation sur la sécurité routière - Contrôle de limitation de vitesse	Pendant les travaux de construction	CSE		
12	Soumettre les résultats de suivi environnemental à la JICA en utilisant le formulaire de suivi à chaque trimestre comme partie intégrante du Rapport de Suivi du Projet.	Pendant les travaux de construction	MI		
13	Mettre en œuvre le Plan d'Action de Réinstallation (programme de restauration de moyens de subsistance si nécessaire) ;	Pour une période basée sur le programme de restauration de moyens de subsistance	MI, Arrondissements		
14	Mettre en œuvre le suivi social, et soumettre les résultats de suivi à la JICA, en utilisant le formulaire de suivi à chaque trimestre comme partie intégrante du Rapport de Suivi du Projet. - La période de suivi pourrait être prolongée si les moyens de subsistance de personnes affectées ne sont pas restaurés de façon suffisante. La prolongation de la période de suivi sera décidée d'un commun accord entre la partie Burkinabè et la JICA.	Jusqu'à la fin du programme de restauration des moyens de subsistance (si le programme de restauration de moyen de subsistance est fourni)	MI Arrondissements		

MAEC-BE : Ministère des Affaires Etrangères, de la Coopération et des Burkinabè de l'Extérieur

MATD : Ministère de l'Administration Territoriale et de la Décentralisation

MS : Ministère de la Sécurité

MTMUSR : Ministère des Transports, de la Mobilité Urbaine et de la Sécurité Routière

CSE : Comité de Surveillance Environnementale

(3) Après le projet

NO	Obligations	Date limite	Organisme en charge	Coût estimatif	Réf.
1	Mettre en œuvre le Plan de Gestion Environnementale (PGE) et le Plan de Suivi Environnemental (PSE) A titre indicatif, il s'agit de : - Campagne de sensibilisation sur la sécurité routière - Contrôle de limitation de vitesse	Pour une période basée sur le PGE et PSE	CRSE Mairie		
2	Soumettre les résultats de suivi environnemental à la JICA en utilisant le formulaire de suivi semestriellement ; - La période de suivi pourrait être prolongée s'il y a un impact négatif important sur l'environnement. La prolongation de la période de suivi sera décidée d'un commun accord entre la partie burkinabè et la JICA.	Trois ans après l'achèvement des travaux	CRSE MI		
3	Entretien et utiliser de façon adéquate et efficace les infrastructures construites et l'équipement fourni dans le cadre de l'aide financière non remboursable ; ✧ Affectation du coût de maintenance ✧ Structure d'exploitation et de maintenance ✧ Vérification routine/inspection périodique	Après l'achèvement de construction	MI Commune	388,967	

CRSE Comité restreint de suivi environnemental

DGER : Direction Générale de l'Entretien Routier

N.B. : L'ensemble des montants donnés dans cette annexe sont indicatifs.

2. Autres obligations du gouvernement burkinabè prises en charge par le don

No.	Obligations	Date limite	Montant (millions de yens japonais)*
1	Construire les routes - Amélioration des routes Effectuer les transports suivants : a) Transport par mer (air) des produits du Japon vers le pays bénéficiaire ; b) Transport interne du port de débarquement jusqu'au site de projet	Juin 2021	
2	Elaborer la conception détaillée, fournir l'appui à la soumission et supervision des travaux de construction (Services de consultation)		
	Total		5.713

* Le montant est provisoire. Il devra être approuvé par le gouvernement du Japon.

Rapport de Suivi du Projet
pour
le Projet de Renforcement de la Rocade Sud-Est du Boulevard des
Tansoba
à Ouagadougou
Accord de Don No. XXXXXXXX
Mois 20XX

Information sur l'organisation

Autorité (Signataire l'A/D) de	_____ Personne en charge _____ (Service) _____ Coordonnées Adresse: _____ Téléphone /FAX: _____ Email: _____
Organisme d'exécution	_____ Personne en charge _____ (Service) _____ Coordonnées Adresse: _____ Téléphone /FAX: _____ Email: _____
Ministère compétent	_____ Personne en charge _____ (Service) _____ Coordonnées Adresse: _____ Téléphone /FAX: _____ Email: _____

Grandes lignes de l'Accord de Don:

Source de financement	Gouvernement du Japon: Montant n'excédant pas JPY _____ mil. Gouvernement du (_____): _____
Titre du projet	
E/N	Date de signature: Durée:
A/D	Date de signature: Durée:

1: Description du projet

1-1 Objectif du Projet

1-1-1 Principes de base

Les principes de base de la présente conception ont pour but d'assurer une facilitation et en toute sécurité de la circulation, en tenant compte de la requête du gouvernement burkinabè, ainsi que des résultats de l'étude sur le terrain et des concertations qui ont été menées. Ces principes de base sont les suivants :

Tronçon ciblé

Le tronçon cible a une longueur de 6,87 km, et débute de la fin de l'échangeur Porte de l'Est pour se terminer à l'extrémité du rond-point avant l'échangeur Ouaga 2000.

Emprise (droit de passage)

L'emprise actuelle (60 m entre les bâtiments de part et d'autre de la route) sera utilisée, cependant la géométrie d'une partie de la route sera corrigée de manière à satisfaire la vitesse de calcul et à limiter autant que possible l'impact social, en minimisant toute nouvelle expropriation.

Composantes du projet

a) Élargissement de la chaussée et création d'une nouvelle voie pour les deux roues :

La route sera élargie de façon à permettre la création d'une nouvelle voie pour les deux roues dans le but d'améliorer les conditions de circulation actuelles où les automobiles et les motos et autres deux roues sont obligées d'éviter les trous dans les accotements où dus à l'usure de la route, et de séparer leur circulation.

b) Rénovation et amélioration du revêtement de chaussée :

La couche de surface actuelle, usée, sera découpée sur toutes les voies afin de reconstruire le revêtement sur la couche d'assise existante. La hauteur prévue de la route sera surélevée en tenant compte de la planification du drainage.

c) Construction de nouveaux trottoirs :

Des trottoirs seront construits sur l'ensemble de la route en les séparant de la voie attenante afin d'éviter les accidents de la circulation dus à la proximité des véhicules avec les piétons.

d) Ouvrages de drainage :

Seule une partie du tronçon ciblé par l'étude comportait des caniveaux, qui ne remplissent pas leur rôle de drainage routier. D'autre part, l'absence d'installation de drainage provoque la formation de flaques d'eau à la surface de la route en certains des endroits par temps de pluie. Les ponceaux transversaux existants ne fonctionnant que partiellement et n'étant raccordés à aucun exutoire, nous avons adopté pour principe de construire un nouveau réseau de drainage dans la surface du bassin versant de cette zone.

e) Arrêts de bus :

Des concertations entre la Direction Générale de la Normalisation des Études Techniques et du Contrôle (DGNETC) du Ministère des Infrastructures, du Désenclavement et des Transports (MIDT), et la Société de Transport en Commun de Ouagadougou (SOTRACO) ont permis de décider de l'installation de 24 arrêts de bus (dans les deux sens).

f) Poteaux d'éclairage public :

La circulation routière étant importante même de nuit, et la route actuelle étant dotée d'un éclairage routier, on aménagera également un nouvel éclairage routier.

g) Feux de signalisation :

Les intersections existantes étant toutes dotées de feux de signalisation en état de fonctionnement, et les études sur le terrain ayant montré que le comportement des usagers sur

la route était satisfaisant, des feux de signalisation seront installés.

h) Passerelles piétonnières :

La distance entre les différentes intersections étant d'environ 500 m, des passages piétons seront aménagés à intervalles réguliers, cependant les intersections où les piétons traversant la route sont les plus nombreux (200 personnes aux heures de pic), ainsi que les environs de l'hôpital et du Salon international de l'artisanat de Ouagadougou (SIAO) qui sont particulièrement fréquentés seront dotés de passerelles piétonnières.

i) Dos-d'âne :

Compte tenu du comportement local des usagers au volant, des dos-d'âne seront installés sur les bretelles de raccordement des routes secondaires à la route principale.

j) Contre-allées (à la charge du gouvernement burkinabè) :

Des contre-allées seront aménagées afin de séparer la circulation de passage et la situation locale, en tenant compte de l'occupation des terrains bordant la route, et des conditions de stationnement sur la chaussée, et afin de favoriser la fluidité de la circulation sur la route principale en limitant l'accès depuis la voirie secondaire, mais leur construction sera à la charge du gouvernement burkinabè.

1-2 Nécessité du projet et sa priorité

- La cohérence avec la politique de développement, le plan sectoriel, les plans de développement national et régional, et la demande du groupe cible et du pays bénéficiaire

(1) Pertinence

Prenant en considération le niveau de réalisation atteint après l'achèvement du projet, il est jugé que la mise en œuvre du présent Projet en tant que travaux cibles de la coopération par le biais de l'aide financière non remboursable est pertinente du point de vue des critères suivants.

- Dans le plan global, l'objectif est la promotion du commerce et de l'intégration économique régionale en poursuivant la participation active aux projets d'infrastructures qui contribuent à l'intégration régionale et l'harmonisation vers une structure régionale commune. Dans le cadre de celui-ci, le renforcement du développement du réseau routier et l'amélioration de la situation du trafic régional sur les corridors internationaux sont positionnés en tant que plan de développement du secteur routier en mettant en avant le principe stratégique relatif à la circulation routière interurbaine et internationale, et les réparations sur les tronçons cibles de l'étude occupent une position importante en tant que route jouant un rôle dans le transport interrégional des marchandises et en tant que boulevard circulaire pour la circulation urbaine à Ouagadougou.
- Il y a sur le bord des routes des tronçons cibles de l'étude des installations publiques, telles que des hôpitaux, des bureaux municipaux, des écoles, et des musées, ainsi que des installations commerciales et des zones résidentielles, et la population bénéficiaire du projet est importante.
- Le fait de séparer les véhicules ordinaires et les deux-roues motorisés sur la route cible de l'étude, actuellement à circulation mixte, permettrait d'assurer une circulation fluide ainsi que la sécurité.
- En outre, le fait d'améliorer la connectivité le long de la route pourrait contribuer à améliorer les activités socio-économiques, le développement régional et l'efficacité du transport des marchandises.
- Les réparations des routes existantes ne posent pas de problème du point de vue des considérations environnementales et sociales que ce soit des dégradations de l'environnement ou des réinstallations de résidents découlant de la mise en œuvre du projet.

1-3 Efficacités et indicateurs
- L'efficacité du projet

Effet quantitatif (Indicateurs de fonctionnement et d'effet)		
Indicateurs	Initial (Année 2016)	Cible (Année 2023)
Moyenne annuelle du trafic journalier (véhicule/jour)	15 545 (71 799)	31 785 (113 620)
Amélioration de la vitesse de déplacement moyenne (km/H)	37	44
Moyenne annuelle du nombre de passagers (personnes/jour)	39 062	92 301
Moyenne annuelle de la capacité de chargement (t/jour)	4 479	6 942
Effet quantitatif		
<p>L'effet qualitatif de la mise en œuvre du présent Projet est le suivant.</p> <ul style="list-style-type: none"> • La diminution du temps de transit contribuera à la réduction des coûts de transport. • L'augmentation de la capacité de trafic des routes facilitera la circulation urbaine à Ouagadougou. • Le fait d'assurer la ponctualité des passagers et des marchandises ainsi que la livraison express améliorera l'accès à Ouagadougou et contribuera à la revitalisation économique et sociale du Burkina Faso. • La mise en œuvre du présent Projet assurera une circulation en sécurité et dans de bonnes conditions en séparant les véhicules roulant à vitesse normale et les deux-roues. 		

2: Exécution du projet

2-1 Etendue du projet

Tableau 2-1-1a : Comparaison entre l'emplacement initial et l'emplacement actuel

Emplacement	Initial: (PV)	Actuel: (Rapport de Suivi du Projet (RSP))
	Pièce(s) attachée(s): Carte	Pièce(s) attachée(s): Carte

Tableau 2-1-1 b: Comparaison entre l'étendue initiale et l'étendue actuelle

Désignation	Initiale	Actuelle
(PV)	(PV)	(RSP)
La "composante soft " doit être mentionnée dans la colonne de "Désignation".		<p>Veillez indiquer non seulement la prévision la plus récente, mais aussi des révisions apportées dans le passé chronologiquement Tout changement de conception doit être consigné, quel que soit son degré</p>

(Exemple) Tableau 2-1-1b : Comparaison entre l'étendue initiale et l'étendue actuelle

Désignation	Initiale	Actuelle
1. Renforcement de la Rocade Sud-Est du Boulevard	Longueur de 6.97km, une seule voie (3,50m*2), pistes cyclable (3,50m*2) revêtement en béton bitumineaux 100mm (toute les voies)	Longueur de 6.97km, une seule voie (3,50m*2), pistes cyclable (3,50m*2) revêtement en béton bitumineaux 100mm (toute les voies)
2.		Idem

2-1-2 Raison (s) de changement, s'il y a lieu

(RSP)

2-2 Calendrier d'exécution

2-2-1 Calendrier d'exécution

Tableau 2-2-1 : Comparaison entre le calendrier initial et le calendrier actuel

Désignation	Initial		Actuel
	Dates de durée	A/D	
[PV] La "composante soft" doit être mentionnée dans la colonne de "Désignation". Date d'achèvement du projet *	(PV)		(PSR) (Date de la révision) Veuillez indiquer non seulement la prévision la plus récente, mais aussi des révisions apportées dans le passé chronologiquement

* L'achèvement du projet est défini comme _____ au moment d'A/D.

(Exemple) Tableau 2-2-1 : Comparaison entre le calendrier initial et le calendrier actuel

Items	Original		Actual
	DOD	G/A	
Approbation du cabinet E/N	11/2015 12/2015	- 1/2016	- 24/1/2016
A/D	12/2015	1/2016	24/1/2016
Conception détaillée	12/2015-4/2016	1/2016-5/2016	Modifié 13/3/2017
Appel d'offres	5/2016	5/2016	1/2016-5/2016
T Soumission de l'offre	6/2016	6/2016	1/6/2016
			15/7/2016

(Lot1) Période de construction	7/2016-11/2018	7/2016-11/2018	8/8/2016-30/11/2018
(Lot2) Installation des équipements	7/2016-6/2018	7/2016-6/2018	6/8/2016-30/60/2017
Date d'achèvement du projet *	11/2018	11/2018	30/11/2018
Période de responsabilité pour vices	11/2019	11/2019	30/11/2019

* L'achèvement du projet est défini comme la vérification des travaux de construction au moment d'A/D.

2-2-2 Raisons de changements de calendrier et leurs répercussions sur le projet

2-3 Mesures à prendre par chaque gouvernement

2-3-1 Principales mesures à prendre

Voir la pièce jointe 2.

2-3-2 Activités

Voir la pièce jointe 3.

2-3-3 Rapport du procès-verbal

Voir l'Annexe 4

2-4 Coût du projet

2-4-1 Coût du projet

Tableau 2-4-1 a : Comparaison entre le coût initialement prévu et le coût actuel pris en charge par le Gouvernement du Japon
(Confidentiel jusqu'à l'adjudication)

	Désignation		Coût (Million de Yens)	
	Initial	Actuel	Initial	Actuel
Construction d'installation (ou équipement)	La "composante soft" doit être mentionnée dans la colonne de "Désignation".			Veillez indiquer non seulement le programme le plus récent mais également d'autres modifications passées par ordre chronologique.
Services du consultant	- Conception détaillée - Gestion des marchés - Supervision de la construction			
Total				

Note: 1) Date d'estimation:

2) Taux de change: 1Dollar US = Yen

Tableau 2-4-1b : Coût initialement prévu et coût actuel pris en charge par le gouvernement XX

Désignation			Coût (Million d'USD)	
	Initial	Actuel	Initial	Actuel
				Veuillez indiquer non seulement le programme le plus récent mais également d'autres modifications passées par ordre chronologique.
Total				

Note: 1) Date d'estimation:

2) Taux de change: 1 Dollar US = (Monnaie locale, MRO)

(Exemple) Tableau 2-4-1 a : Comparaison entre le coût initialement prévu et le coût actuel pris en charge par le Gouvernement du Japon
(Confidentiel jusqu'à l'adjudication)

Désignation			Coût (Million de Yens)	
	Initial	Actuel	Initial	Actuel
Construction d'installation	1. Service de consultations 2. Salles d'opération, Assurance do mmages, Maternité	Idem Idem	1.169,5	1.035,0
Equipement	1) Radars primaires de surveillance (PSR) et radars secondaires de surveillance (SSR) de l'aéroport international de Chittagong 2) Système de contrôle d'accès de l'aéroport international de Dhaka 3) Radar Doppler VOR/DME de l'aéroport international de Saidpur 4) Simulateur de l'aérodrome pour le Centres de Formation Aéronautique Civile 5) Système d'inspection des bagages de l'aéroport international de Dhaka 6) Véhicules sauvetage-incendie de l'aéroport international de Dhaka	Idem	2.374,6	2.110,0
Services du consultant	- Conception détaillée - Gestion des marchés - Supervision de la construction	Idem	0,87	0,87

	- Composante soft			
Total			3544,97	3145,87

Note: 1) Date d'estimation: octobre 2014
2) Taux de change: 1 Dollar US = 99,93 yens

(Exemple) Tableau 2-4-1b : Coût initialement prévu et coût actuel pris en charge par le gouvernement du Bangladesh

Items			Cost (1,000 Taka)	
	Original	Actual	Original ^{1),2)}	Actual
Aéroport international de Dhaka	Modification d'un logiciel de système de traitement des données radar	Idem	8.000	9.240
	Fourniture de cloison, d'éclairage, de climatisation et des réseaux d'alimentation électrique au point de contrôle des bagages de soute pour les passagers-escales	Idem	5.000	2.453
	Remplacement de 5 portes de l'aérogare internationale	Idem	4.000	5.340
Aéroport international de Chittagong	Préparation de la station radar y compris l'abattage d'arbres, le nettoyage et l'essouchement	Idem	5.000	3.400
Total			22.000	20.433

Note: 1) Date d'estimation: octobre 2014
2) Taux de change: 1 Dollar US = 0,887 Taka (Monnaie locale, MRO)

2-4-2 S'il y a un écart important entre le montant initialement prévu et le montant actuel, indiquez la (les) raison (s), les mesures d'amélioration prises et leurs résultats

(RSP)

2-5 Organisation de mise en œuvre

2-5-1 Organisme d'exécution:

- Son rôle, situation financière, capacité, recouvrement des coûts, etc.,
- Organigramme incluant le service en charge de l'exécution et le nombre d'employés

Initial: (PV)

Actuel, s'il y a eu un changement: (RSP)

2-6 Impact environnemental et social

- Résultat du suivi environnemental (voir l'Annexe 5) conformément au programme 4 de l'Accord de Don.
- Résultat du suivi social (voir l'Annexe 5) conformément au programme 4 de l'Accord de Don.
- Information sur le résultat communiqué du suivi environnemental et social pour les parties prenantes locales, le cas échéant.

3: Opération et Maintenance (O&M)

3-1 Gestion de l'O&M

- Organigramme pour l'O&M
- Système d'opération et de maintenance (la structure, le nombre, la qualification et la compétence du personnel, et autres conditions requises pour assurer la maintenance correcte des produits et des biens obtenus du projet tels que les manuels, les installations, les équipements pour l'entretien, les pièces de rechange, etc.)

Initial: (PV)
Actuel: (RSP)

3-2 Coût et budget de l'O&M

- Le coût annuel de l'O&M pendant l'exécution du projet, le coût connu jusqu'à aujourd'hui, le budget annuel pour l'O&M

Initial: (PV)

4: Précautions (Gestion de risques)

- Les risques et les problèmes, si cela existe, qui pourraient influencer sur la mise en œuvre, les résultats et la durabilité du projet, et les mesures à prendre sont ci-dessous.

Problèmes au départ et mesures y afférentes: (PV)	
Risques potentiels du projet	Evaluation
1.	Probabilité: H/M/B
(Description du risque)	Impact: H/M/B

	Analyses de probabilité et d'impact:
	Mesures de mitigation:
	Action durant la mise en œuvre:
	Plan d'urgence (éventuellement):
2.	Probabilité: H/M/B
(Description du risque)	Impact: H/M/B
	Analyses de probabilité et d'impact:
	Mesures de mitigation:
	Action durant la mise en œuvre:
	Plan d'urgence (éventuellement):
3.	Probabilité: H/M/B
(Description du risque)	Impact: H/M/B
	Analyses de probabilité et d'impact:
	Mesures de mitigation:
	Action durant la mise en œuvre:
	Plan d'urgence (éventuellement):
Problèmes actuels et mesures prises	
(RSP)	

5: Evaluation lors de l'achèvement du Project et plan de suivi

5-1 Evaluation générale

Décrivez votre évaluation générale sur le projet

5-2 Leçons tirées et recommandations

Veillez décrire les leçons tirées de l'expérience du projet, qui pourraient être exploitées dans le cadre de l'assistance future ou des projets similaires, et des recommandations qui pourraient être utiles pour réaliser les effets et l'impact attendus du projet, et pour assurer sa durabilité.


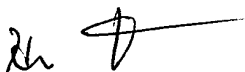
5-3 Plan de suivi relatif aux indicateurs pour la post-évaluation

Veillez décrire les méthodes de suivi, la (les) section(s) ou le (les) département(s) en charge du suivi, la fréquence, et la durée du suivi des indicateurs mentionnés à l'alinéa 1-3.



Pièces jointes

1. Carte de localisation du Projet
2. Mesures à prendre par chaque gouvernement
3. Rapport mensuel
4. Rapport du procès-verbal
5. Formulaire du suivi environnemental / formulaire du suivi social
6. Fiche de suivi sur les prix des matériels indiqués (Trimestriel)
7. Rapport sur la proportion des achats (pays bénéficiaire, Japon et pays tiers)
(Seulement le rapport d'achèvement)



Fiche de suivi sur les prix des matériels indiqués

1. Conditions initiales (Confirmées)

	Désignation des matériels indiqués	Volume initial A	Prix unitaire initial (¥) B	Prix total initial $C=A \times B$	1% du prix contracté D	Condition de paiement	
						Prix (Baissé) $E=C-D$	Prix (Augmenté) $F=C+D$
1	Désignation 1	••t	•	•	•	•	•
2	Désignation 2	••t	•	•	•		
3	Désignation 3						
4	Désignation 4						
5	Désignation 5						

2. Suivi du prix unitaire des matériels indiqués

(1) Méthode de suivi : ••

(2) Résultat d'étude de suivi sur le prix unitaire de chaque matériel indiqué

	Désignation des matériels indiqués	1er •mois, 2016	2e •mois, 2017	3e •mois, 2017	4e	5e	6e
1	Désignation 1						
2	Désignation 2						
3	Désignation 3						
4	Désignation 4						
5	Désignation 5						

(3) Résumé de la discussion avec l'Entrepreneur et/ou le Fournisseur (si nécessaire)

-
-
-

Rapport sur la proportion des achats (pays bénéficiaire, Japon et pays tiers)
(Dépense actuelle respective pour la construction et les équipements)

	Achat intérieur (Pays bénéficiaire) A	Achat étranger (Japon) B	Achat étranger (Pays tiers) C	Total D
Coût de la construction	(A/D%)	(B/D%)	(C/D%)	
Coût de la construction direct	(A/D%)	(B/D%)	(C/D%)	
Autres	(A/D%)	(B/D%)	(C/D%)	
Coût des équipements	(A/D%)	(B/D%)	(C/D%)	
Coût de la conception et de la supervision	(A/D%)	(B/D%)	(C/D%)	
Total	(A/D%)	(B/D%)	(C/D%)	

Liste des Vérifications Environnementales

Catégorie	Impact sur l'environnement	Principaux points à confirmer	Oui: Y Non: N	Détails de considérations environnementales et sociales (arguments pour ou/contre, argument, mesures d'atténuation, etc.)
1. Autorisation, approbation, explication	(1) EIE et autorisation et approbation en matière d'environnement	(a) Le rapport d'évaluation environnementale (rapport d'EIE) a-t-il été rédigé ? (b) Le rapport d'EIE a-t-il été approuvé par le gouvernement bénéficiaire ? (c) L'approbation du rapport d'EIE est-il accompagné des conditions subsidiaires ? Dans ce cas-là, ces dernières sont-elles remplies ? (d) D'autres autorisation et approbation des autorités compétentes locales en matière d'environnement ont-elles été accordées si cela est nécessaire ?	(a) Y (b) N (c) Y (d) N	(a) Le rapport provisoire d'EIE a été élaboré et transmis au bénéficiaire. (b) L'organisme d'exécution a transmis le rapport d'EIE au BUNEE pour validation. (c) L'approbation en matière d'environnement est prévue, pour le moment, en d'ici décembre 2017. (d) Il n'y a plus d'autre validation après celle du BUNEE. L'autorisation ou la validation autre que celle d'EIE n'est pas nécessaire.
	(2) Explication fournie aux parties prenantes	(a) Les parties prenantes locales ont-elles eu une explication appropriée sur le contenu et les impacts du Projet, y compris les informations publiées ? Ont-elles compris ces éléments ? (b) Le contenu du Projet a-t-il pris en compte les remarques des populations, etc. ?	(a) Y (b) N	(a) Le contenu du Projet a été présenté aux parties prenantes locales (deux réunions ont été organisées). (b) La consultation postérieure à la rédaction du rapport de préparation n'est pas encore organisée. Son organisation est prévue. Les résultats de ladite organisation seront intégrés dans la présente liste des points à confirmer. Aucune opposition a été observée lors des réunions des parties prenantes précitées dans (a). (le procès-verbal est joint)
	(3) Examen des plans alternatifs	(a) Plusieurs plans alternatifs du Projet ont-ils été examinés (y compris les éléments environnementaux et sociaux) ?	(a) Y	(a) Après l'examen des trois plans alternatifs, y compris le scénario « sans projet », on a opté pour le plan alternatif A qui réduira l'impact sur les PAPs.
2. Mesures contre les pollutions	(1) Qualité de l'air	(a) Les matières polluantes émises dans l'air par les véhicules auront-elles les effets négatifs ? La compatibilité avec les normes environnementales du pays bénéficiaire est-elle assurée ? (b) Si le niveau de pollution de l'air dans les environs de la route dépasse déjà les normes environnementales, l'exécution du Projet aura-t-elle les risques d'aggraver la situation ? Les mesures pour la qualité de l'air seront-elles prises ?	(a) Y (b) Y	(a) Le trafic n'augmentera pas de façon considérable, et la fluidité de circulation et l'aménagement du revêtement sur la chaussée et les côtés de la route réduiront l'impact lié au démarrage et à l'arrêt des véhicules. Par conséquent, l'impact sur la qualité de l'air restera invariable. La densité des polluants est inférieure aux normes dans l'état actuel. Pendant les travaux, des mesures d'atténuation intervenant aux sources de pollution seront prises telles que l'utilisation du matériel de construction et des véhicules de niveau de pollution réduit et leur entretien courant, l'arrosage, l'utilisation d'une couverture de protection. Après la mise en service, la promotion de l'entretien régulier, la campagne de sensibilisation à la sécurité routière, etc. seront organisées. (b) La révision périodique et le contrôle régulier des voitures sont obligatoires, et l'essence sans plomb est utilisée.
	(2) Qualité des eaux	(a) La fuite de terre de la surface exposée du remblai ou de la tranchée dégradera-t-elle la qualité des eaux en aval ? (b) Les eaux évacuées de la surface routière pollueront-elles les sources d'eau telles que l'eau souterraine ? (c) L'évacuation des eaux de l'aire de repos/de service, etc. est-elle compatible avec les normes du pays bénéficiaire appliquées à l'évacuation des eaux ? L'évacuation des eaux créera-t-elle sur certains bassins des situations non conformes aux normes environnementales du pays bénéficiaire ?	(a) N (b) N (c) N	(a) La réhabilitation routière comprendra également l'aménagement de la voie d'évacuation des eaux. En conséquence, l'impact négatif sur les bassins en aval lié à la fuite de terre n'est pas probable. Sans travaux de forage à grande échelle, il n'y aura pas de grand impact sur la qualité des eaux pendant les travaux. En cas d'évacuation des eaux produits par les travaux, un bassin de décantation sera aménagé pour diminuer le trouble et la pollution des eaux. (b) Les eaux de la surface routière seront versées sur la voie d'évacuation aménagée et ne pollueront pas les sources d'eau telles que l'eau souterraine. (c) Le Projet ne comprend pas de plan d'aménagement d'un aire de repos/de service.
	(3) Gestion des déchets	(a) Les déchets provenant de l'aire de repos/de service, etc. seront-ils traités et détruits de manière appropriée selon la réglementation du pays bénéficiaire ?	(a) Y	(a) Le Projet ne comprend pas de plan d'aménagement d'un aire de repos/de service. Une attention particulière sera accordée pendant les travaux sur la diminution des déchets en recyclant les matériaux de revêtement, etc., et en utilisant la déchetterie de terre actuelle comme un site de traitement des déchets. Après la mise en service, la campagne de sensibilisation à la sécurité routière et le nettoyage régulier de la couche de roulement seront organisés.
	(4) Bruit et vibration	(a) Le bruit et les vibrations provenant des véhicules sont-ils compatibles avec les normes du pays bénéficiaires ?	(a) Y	(a) Le bruit actuel mesuré sur le bas-côté de la route par la Mission d'Etude est inférieur aux normes, et l'aménagement du revêtement par le Projet n'augmentera pas le niveau de bruit de façon considérable. L'utilisation des engins de niveau sonore réduit, la mise de couvertures d'isolation acoustique sur les engins si nécessaire, et l'interdiction des opérations pendant la nuit dans les environs des quartiers résidentiels sont prévues. Après la mise en service, la campagne de sensibilisation à la bonne pratique des automobilistes sera organisée, et le contrôle et l'entretien réguliers des véhicules seront renforcés.
3. Environnement naturel	(1) Réserve naturelle	(a) Le site cible du Projet se situe-t-il dans une réserve protégée par la législation du pays bénéficiaire ou les conventions internationales ? Le Projet aura-t-il un impact sur les réserves ?	(a) -	(a) Il n'y a pas de réserve protégée par les lois ou les conventions internationales aux alentours du site cible du Projet.
	(2) Écosystème	(a) Le site cible du Projet comprend-t-il des forêts primaires, des bois naturels tropicaux, des habitats écologiquement précieux (récif corallien, mangrove, lagune sèche, etc.) ? (b) Le site cible du Projet comprend-t-il des habitats des espèces rares protégées par la législation du pays bénéficiaires ou les conventions internationales ? (c) En cas de grave impact anticipé sur l'écosystème, les mesures d'atténuation dudit impact seront-elles appliquées ? (d) Des mesures seront-elles prises à propos du passage des animaux sauvages ou du bétail qui serait entravé, des habitats qui seraient divisés et des animaux qui risqueraient d'être victimes des accidents de la route ? (e) L'aménagement routier provoquera-t-il la destruction forestière due au développement du site, le braconnage, la désertification, la sécheresse de plaines marécageuses, etc. ? Y aura-t-il des risques d'introduction des espèces d'origine étrangère (celles qui ne vivaient pas auparavant dans la zone), des insectes et maladies nuisibles qui dégraderaient l'écosystème ? Des mesures en la matière sont-elles prévues ? (f) S'il s'agit d'une construction routière dans une zone non développée, l'opération de développement nuira-t-elle gravement le milieu naturel ?	(a) N (b) N (c) - (d) - (e) - (f) -	(a) La route cible du Projet se situe à l'extérieur de la ville de Ouagadougou et il n'y a pas de forêt primaire, de bois naturels tropicaux ou d'habitat écologiquement précieux dans ses environs. (b) Il n'y a pas d'habitat des espèces rares protégées par la législation du pays bénéficiaire ou les conventions internationales. (c) Il s'agit de la réhabilitation d'une route existante et il n'y aura pas de grave impact sur l'écosystème. (d) Le secteur cible du Projet se situe sur un axe routier urbain existant qui ne comprends pas d'habitat d'animaux sauvages. (e) Le secteur cible du Projet ne comprend pas de forêt, de désert ou de plaine marécageuse. Les arbres qui seront plantés le long de la route seront des espèces indigènes et il n'y aura pas d'introduction des espèces d'origine étrangère. (f) Le secteur cible du Projet se situe sur une route urbaine existante. Il n'y aura pas de dégât considérable du milieu naturel.

3. Environnement naturel	(3) Hydrométéore	(a) La modification topographique ou la mise en place de nouveaux ouvrages tels que le tunnel auront-elles des effets négatifs sur le cours des eaux de surface et souterraines ?	(a) -	Aucun impact sur l'hydrométéore dû aux travaux n'est prévu.
	(4) Topographie et géologie	(a) Le tracé passe-t-il sur les endroits géologiquement vulnérables qui présentent des risques d'effondrement ou de glissement de terrain ? Si oui, les dispositions appropriées sont-elles intégrées dans les méthodes de travaux, etc. ? (b) Les opérations de remblai ou de tranchée, etc. provoqueront-elles des effondrements ou des glissements de terrain ? Des mesures préventives appropriées sont-elles prévues à cet effet ? (c) Y aura-t-il des fuites de terre du remblai, de la tranchée, de la déchetterie de terre et du site d'extraction de terre ? Des mesures préventives appropriées sont-elles prévues à cet effet ?	(a) N (b) N (c) N	(a) Il s'agit de la réhabilitation d'une route de surface qui ne provoquera pas d'effondrement ou de glissement de terrain considérables. (b) Il s'agit de la réhabilitation d'une route de surface et les opérations de remblai ou de tranchée ne provoqueront pas d'effondrement ou de glissement de terrain. (c) Les matériaux de revêtement ainsi que la terre et le sable seront en principe recyclés, tandis que la déchetterie de terre permettra de prévenir la fuite de terre et de sable. Quant au site d'extraction de terre et de sable qui sera vendu dans le cadre du Projet, il fait partie d'une infrastructure existante gérée et la latérite se trouve à un mètre de la surface. Par conséquent, la probabilité d'une fuite de terre et de sable est extrêmement réduite.
4. Environnement social	(1) Réinstallation des populations	(a) La mise en œuvre du Projet provoquera-t-elle la réinstallation forcée des populations ? Si oui, les efforts de minimisation de l'impact seront-ils déployés ? (b) Y aura-t-il une explication appropriée fournie aux populations concernées, avant leur réinstallation, sur les indemnités et les dispositions de soutien pour le rétablissement de la situation socioéconomique ? (c) Une enquête pour la réinstallation sera-t-elle effectuée ? Un plan de réinstallation, comprenant les indemnités au prix d'une nouvelle acquisition des biens et le rétablissement de la situation socioéconomique, sera-t-il élaboré ? (d) Le versement des indemnités sera-t-il effectué avant la réinstallation ? (e) Les principes d'indemnisation sont-elles fixés dans les documents ? (f) Parmi les populations affectées, les personnes socialement vulnérables telles que les femmes, les enfants, les personnes âgées, les pauvres, les minorités ethniques ou les autochtones font-elles l'objet des mesures particulières et adéquates dans le plan de réinstallation ? (g) L'accord des populations affectées sera-t-il donné avant leur réinstallation ? (h) Un dispositif de mise en œuvre de la réinstallation adéquate sera-t-il mis en place ? Les compétences pour l'exécution et le fonds nécessaires seront-ils consacrés à cet effet ? (i) Le suivi de l'impact lié à la réinstallation sera-t-il planifié ? (j) Un système de gestion des plaintes sera-t-il mis en place ?	(a) Y (b) Y (c) Y (d) Y (e) Y (f) Y (g) Y (h) Y (i) Y (j) Y	(a) L'emprise de la route cible du Projet de réhabilitation constitue le lieu de nombreuses activités telles que les restaurations, les locaux commerciaux, les kiosques et les colporteurs. La réinstallation des PAPs sera nécessaire pendant l'exécution du Projet. Avec l'adoption du plan alternatif qui minimise le nombre des PAPs déplacées, la réinstallation et les indemnités seront effectuées selon le plan de réinstallation basé sur les directives de la JICA et de la Banque Mondiale. (b) Les consultations des parties prenantes ont été tenues dans les 3 arrondissements dans le cadre du PAR avant la mise en œuvre du Projet, aux cours desquelles les principes des mesures d'indemnité et de restauration des moyens de subsistance ont été expliqués pour lesquels les PAPs ont donné leur accord de principe. (c) Un recensement a été organisé dans le cadre du PAR, et les montants d'indemnité sont calculés sur la base de ceux au prix du marché appliqués dans d'autres projets exécutés récemment dans la ville de Ouagadougou. (d) Le PAR prescrit le versement des indemnités avant la réinstallation. (e) Les principes d'indemnité seront inscrits dans le PAR qui sera publié. (f) Les femmes, les enfants, les personnes âgées, les minorités ethniques et les pauvres feront l'objet de l'allocation provisoire et de l'offre d'emploi prioritaire dans le cadre du PAR. (g) Il a été confirmé que les réunions des parties prenantes ont été tenues sur la base du RAP avant la réinstallation dans les 3 arrondissements, et que les PAPs ont donné leur accord. Une consultation des parties prenantes sera organisée avant la réinstallation dans le cadre du PAR pour confirmer leur accord. (h) Un organisme d'exécution de la réinstallation sera mis en place sur la base de la législation du pays bénéficiaire et le PAR. Il sera doté d'un budget. (i) Des suivis du niveau de vie des PAPs et des pauvres ainsi que du rétablissement de la situation socioéconomique seront organisés dans le cadre du PAR. (j) Une solution harmonieuse sera recherchée selon les lignes directrices relatives aux considérations environnementales et sociales de la JICA et de la Banque Mondiale, et en prenant en considération le contexte local. La médiation et la recommandation du comité régional d'arbitrage seront privilégiées avant l'entreprise d'un procès officiel. Une consultation continue sera importante notamment pour les femmes
	(2) Vie et moyens de subsistance	(a) Si une nouvelle route est aménagée dans le cadre du projet de développement, y aura-t-il des effets sur les moyens de transport existants et la vie des employés de ceux-ci ? L'aménagement provoquera-t-il un changement important au niveau de l'exploitation des terrains, des moyens de subsistance ou de la situation des chômeurs ? Le Projet prévoit-il l'atténuation de ces effets ? (b) Le Projet aura-t-il des impacts négatifs sur la vie des autres populations ? Des mesures d'atténuation seront-elles prises si nécessaires ? (c) Les risques d'apparition des maladies (y compris les maladies infectieuses telles que le VIH) liés à l'arrivée des personnes extérieures existent-ils ? Des mesures sanitaires appropriées seront-elles prises si nécessaire ? (d) Le Projet aura-t-il des impacts négatifs sur le trafic routier dans les environs (augmentation des embouteillages et des accidents de la route, etc.) ? (e) La route perturbera-t-elle les moyens de déplacement des populations ? (f) La mise en place des ouvrages routiers (la passerelle, etc.) impliquera des dommages au regard de l'insolation ou des brouillages ?	(a) Y (b) - (c) Y (d) N (e) - (f) -	(a) Le Projet concerne la réhabilitation d'une route existante et ne modifie pas l'exploitation des terrains de façon considérable. Cependant, les PAPs qui exercent les activités dans l'emprise de la route feront l'objet de l'indemnité de réinstallation et des mesures de rétablissement de la situation socioéconomique. (b) Il n'y aura pas d'impact négatif sur les populations, sauf pendant les travaux. (c) Un programme de prévention des maladies infectieuses telles que le VIH sera exécuté, pour les ouvriers de chantier engagés dans le Projet, dans le cadre du plan de gestion environnementale (PAPES/PGES). (d) Des mesures de minimisation des embouteillages pendant les travaux seront prises sur la base de l'EIE, telles que la mise en place d'une déviation et la mise à disposition d'agents de circulation. Après la mise en service, le carrefour et les voies aménagées contribueront à diminuer les embouteillages. (e) Le plan de réhabilitation ne prévoit pas d'aménagement d'un nouveau carrefour, etc. Il n'y aura pas de perturbation des moyens de déplacement des populations, sauf une certaine période des travaux. (f) La mise en place d'ouvrages surélevés qui causeraient des nuisances au regard de l'insolation n'est pas prévue.
	(3) Patrimoine culturel	(a) Le Projet causera-t-il des dommages sur les patrimoines ou les sites précieux sur les plans archéologique, historique, culturel ou religieux ? Les dispositions prescrites dans la législation du pays bénéficiaire seront-elles prises en considération ?	(a) -	(a) Le secteur cible du Projet ne comprend pas de patrimoines ou de sites précieux sur les plans archéologique, historique, culturel ou religieux. Le Projet concerne la réhabilitation de l'état actuel et n'aura pas d'effets sur ces éléments.
	(4) Paysage	(a) En cas de présence d'un paysage qui nécessite une considération particulière, le Projet aura-t-il des effets négatifs sur ce paysage ? Si oui, des mesures nécessaires seront-elles prises ?	(a) -	(a) Le Projet concerne la réhabilitation d'une route existante et ne comprend pas la mise en place d'ouvrages surélevés. Par conséquent, il n'y aura pas d'effet sur le paysage.
	(5) Minorités ethniques, autochtones	(a) Le Projet prend-t-il des dispositions d'atténuation des effets sur les cultures et les modes de vie des minorités ethniques et des autochtones du pays bénéficiaire ? (b) Les droits à la terre et aux ressources des minorités ethniques et des autochtones seront-ils respectés ?	(a) - (b) -	(a) Dans l'emprise de la route de la zone cible du projet il n'existe pas de personnes appartenant aux minorités ethniques ni autochtones. (b) Non applicable dans le cadre du projet

26

26

4. Environnement social	(6) Conditions de travail	(a) Le Projet observe-t-il les lois du pays bénéficiaire concernant les conditions de travail, textes qui doivent être respectés dans le cadre du Projet ? (b) Les mesures de sécurité au niveau des équipements des personnes concernées par le Projet seront-elles élaborées et exécutées, telles que la mise en place des équipements préventifs des accidents du travail ou la gestion des matières nuisibles, etc. ? (c) Les mesures de sécurité au niveau «soft» des personnes concernées par le Projet seront-elles élaborées et exécutées, telles que l'élaboration d'un plan de sécurité et d'hygiène ou la sensibilisation des ouvriers à la sécurité (y compris la sécurité routière et l'hygiène publique), etc. ? (d) Les dispositions appropriées seront-elles prises pour que les agents de sécurité liés au Projet ne compromettent pas la sécurité des personnes concernées par le Projet et des populations locales ?	(a) Y (b) Y (c) Y (d) Y	(a) L'EIE prescrit l'observation de la législation du pays bénéficiaire concernant les conditions de travail. (b) Le plan de gestion environnementale de l'EIE prescrit la mise en œuvre des mesures de sécurité contre les accidents du travail et la gestion des matières nuisibles, etc. (c) Le plan de gestion environnementale de l'EIE prescrit la mise en œuvre des mesures de sécurité contre les accidents du travail et la gestion des matières nuisibles, etc. (d) Le plan de gestion environnementale de l'EIE prescrit la mise en œuvre des mesures de sécurité contre les accidents du travail et la gestion des matières nuisibles, etc.
5. Autres	(1) Effets pendant les travaux	(a) Les mesures d'atténuation des pollutions provenant des travaux (bruit, vibrations, eaux troubles, particules fines, gaz d'échappement, déchets, etc.) seront-elles mises en place ? (b) Les travaux auront-ils des impacts négatifs sur l'environnement naturel (l'écosystème) ? Les mesures d'atténuation de ces impacts seront-elles mises en place ? (c) Les travaux auront-ils des impacts négatifs sur l'environnement social ? Les mesures d'atténuation de ces impacts seront-elles mises en place ?	(a) Y (b) - (c) -	(a) Le plan de gestion environnementale de l'EIE prescrit les mesures de prévention du bruit, des vibrations, des eaux troubles, des particules fines, des gaz d'échappement, des déchets, etc. provenant des travaux (b) La mise en œuvre des mesures préventives des pollutions inscrites dans le plan de gestion environnementale permettra de ne pas affecter l'environnement naturel (l'écosystème). (c) La mise en œuvre des mesures préventives des pollutions inscrites dans le plan de gestion environnementale permettra de ne pas affecter l'environnement social.
	(2) Suivi	(a) Un suivi concernant les facteurs de nuisance anticipés dans le cadre du Projet, parmi les facteurs précités, sera-t-il planifié et exécuté par l'organisme d'exécution ? (b) Quels sont les points à confirmer, les méthodes et les fréquences dudit suivi ? (c) La structure de mise en œuvre du suivi (organisation, personnel, matériels, budgets et continuité de la structure) par l'organisme d'exécution sera-t-elle mise en place ? (d) Les méthodes et la fréquence des rapports de l'organisme d'exécution auprès des ministères compétents sont-elles définies ?	(a) Y (b) Y (c) Y (d) Y	(a) L'EIE prescrit les suivis pendant les travaux et après la mise en service. (b) L'EIE prescrit les suivis, pendant les travaux et une fois/mois pendant deux ans suivant la mise en service, de la qualité de l'air (PTS, CO, Nox), du bruit (Leq (A)), de la qualité des eaux (pH, turbidité, matière grasse). (c) Les organismes d'exécution des suivis sont l'entrepreneur pendant les travaux, et les maires d'arrondissement après la mise en service. (d) L'organisme d'exécution remet le rapport semestriel au ministère de tutelle sur la base du plan de gestion environnementale défini par l'EIE.
6. Remarques	Référence à d'autres listes des points à confirmer en matière d'environnement	(a) Certains points à confirmer en matière d'environnement de la liste sylvoicole doivent être intégrés dans l'évaluation, si nécessaire (en cas d'abattage des arbres à grande échelle, etc.).	(a) -	(a) Etant donné que le projet consiste à réhabiliter la route existante, l'impact sur le sylvoicole tel que l'abattage d'arbres de grande envergure ne se produira pas.
	Notes pour l'utilisation de la liste des points à confirmer en matière d'environnement	(a) L'impact sur l'environnement naturel dans un contexte transfrontière et planétaire doit être examiné si nécessaire (en cas de présence des facteurs liés au traitement des déchets dans un contexte transfrontière, à la pluie acide, à la destruction de la couche d'ozone, à l'effet de serre, etc.)	(a) -	(a) Aucun impact à l'échelle planétaire dû au projet n'est prévu.

Remarque 1) S'il y a un décalage considérable entre les «normes du pays bénéficiaire» et les normes internationales approuvées, les mesures spécifiques seront envisagées en fonction des besoins. Les points qui ne sont pas établis dans le pays bénéficiaire doivent être examinés par la comparaison appropriée des systèmes en vigueur des autres pays (y compris les expériences du Japon).
Remarque 2) La présente liste indique les points à confirmer à titre de modèle. Il est nécessaire de supprimer ou ajouter des points selon les caractéristiques du Projet et du secteur cible.

Plan de Suivi Environnemental

Impact environnemental	Impact	Sites	Fréquence (La durée de suivi sera définie pour ces impacts après la mise en service)
[Pendant la construction]			
Qualité de l'air	Emission de particules fines PTS, CO, NOx,	Hôpitaux, écoles et d'autres infrastructures à conserver au voisinage de sites de construction	Une fois par mois
Bruit	Leq (A)	Hôpitaux, écoles et d'autres infrastructures à conserver au voisinage de sites de construction	Une fois par mois
Qualité de l'eau	pH, turbidité	Zones où la route traverse une rivière	Une fois par mois
[Après la mise en service]			
Qualité de l'air	NOx, TSP	Hôpitaux, écoles et d'autres infrastructures à conserver	Une fois par mois (6 mois après la mise en service)
Bruit	Leq (A)	Hôpitaux, écoles et d'autres infrastructures à conserver	Une fois par mois (6 mois après la mise en service)
Qualité de l'eau (Eau de surface, eau souterraine)	Turbidité, teneur en huile	Zones où la route traverse une rivière	Une fois par mois (6 mois après la mise en service)

Plan d'Action Abrégé de Réinstallation

Plan d'Action de Réinstallation, sa mise en œuvre et organismes responsables

	Activités	Organismes responsables	Organisme de mise en œuvre
1	Planification pour la mise en œuvre du Plan d'Action de Réinstallation (PAR)	Cellule du Projet	DGNET
2	Divulgation du PAR	BUNEE	DGNET
3	Mise en place du CMOPAR	BUNEE	DGNET
4	Mise en place du CSPAR	DGNET	DGNET, etc.
5	Mise en œuvre du recensement	DGNET/Mairie	Sous-traitant
6	Promulgation de la loi de déclaration de l'utilité publique (DUP)	DGNET	DGNET
7	Communication des informations sur les indemnités	DGNET	DGNET
8	Signature de l'accord sur les indemnités	DGNET	DGNET
9	Finalisation et communication du PAR en version finale	DGNET	DGNET
10	Mise en place d'un fonds pour les indemnités en espèces	DGNET	Ministère des Finances
11	Versement des indemnités aux PAPs	DGNET	Mairie d'arrondissement concerné
12	Suivi du Projet dans l'emprise de la route	CSE	Mairie d'arrondissement concerné
13	Dépôt des dossiers de procès au tribunal de grande instance (TGI)	DGNET	Mairie d'arrondissement concerné
14	Enregistrement des coûts liés aux procès	DGNET	Mairie d'arrondissement concerné
15	Paiement des intérêts mutuels pendant la période en suspens	Direction régionale des affaires foncières /DGIR	Mairie d'arrondissement concerné
16	Évaluation de la mise en œuvre du PAR	Cellule du Projet	Consultant
17	Rapport intermédiaire d'achèvement du Projet	Cellule du Projet	DGNET
18	Rapport final du Projet	Cellule du Projet	DGNET




Compensation, évaluation et suivi du PAR deux ans après la réinstallation

Sujet à évaluer	Mesures additionnelles	Indicateurs	But
Niveau de vie des PAPs (le niveau de vie n'est pas dégradé en raison de la réinstallation)	Consultations à mener à chaque trimestre ;	<ul style="list-style-type: none"> - Nombre de plaintes de PAPs concernant leur niveau de vie (suivi à chaque trimestre) ; - Contenu et nombre de problèmes auxquels les PAPs sont confrontés signalés dans le cadre de consultations sur le site ; 	<ul style="list-style-type: none"> - Ces cas de problème ne comprennent pas les plaintes relatives au niveau de vie ; - Le PAR ne comprend aucun problème sérieux.
Niveau de vie des pauvres	Garantie pour les pauvres pour éviter la dégradation de leur niveau de vie (distribution d'argent temporaire, etc.)	<ul style="list-style-type: none"> - Nombre de plaintes de pauvres concernant leur niveau de vie (suivi à chaque trimestre) ; - Problèmes auxquels les veuves réinstallées sont confrontées/réunions de consultation (à chaque trimestre). 	<ul style="list-style-type: none"> - Les veuves réinstallées dans les zones non résolues ne se plaignent pas sur leur niveau de vie ; - Les groupes vulnérables n'ont pas de problèmes sérieux.
Etat de redressement des conditions de vie	Médiation d'emploi priorisée	<ul style="list-style-type: none"> - Montant de compensations payées / suivi continu et rapports mensuels Nombre et montant de compensations consultées ; - Indemnités journalières enregistrées et nombre de plaintes liées aux compensations (suivi continu prévu) ; - Nombre de cas où les insatisfactions sont résolues (suivi continu prévu) - Nombre de cas de litiges déposés au tribunal (suivi continu prévu) 	<ul style="list-style-type: none"> - Les compensations sont payées entièrement sans conflit. Toute plainte formulée devra être réglée définitivement et pacifiquement.




Formulaire du Suivi Environnemental et Social

Sujets à évaluer (Indicateurs)	Mesures additionnelles	But	Fréquence
<ul style="list-style-type: none"> - Niveau de vie des PAPs (Nombre de plaintes de PAPs concernant leur niveau de vie) ; - Contenu et nombre de problèmes auxquels les PAPs sont confrontés signalés dans le cadre de consultations sur le site. 	Le niveau de vie de PAPs n'est pas dégradé après leur réinstallation.	<ul style="list-style-type: none"> - Ces cas de problème ne comprennent pas les plaintes relatives au niveau de vie ; - Le PAR ne comprend aucun problème sérieux. 	Deux ans après la réinstallation (suivi à chaque trimestre)
<ul style="list-style-type: none"> - Niveau de vie des pauvres (nombre de plaintes des pauvres concernant leur niveau de vie) ; - Problèmes auxquels les veuves réinstallées sont confrontées. 	Garantie pour les pauvres pour éviter la dégradation de leur niveau de vie Réunion de consultation (à chaque trimestre)	<ul style="list-style-type: none"> - Les veuves réinstallées dans les zones non résolues ne se plaignent pas sur leur niveau de vie ; - Les groupes vulnérables n'ont pas de problèmes sérieux. 	Deux ans après la réinstallation (suivi à chaque trimestre)
<ul style="list-style-type: none"> - Etat de redressement des conditions de vie (montant de compensations payées / suivi continu et rapports mensuels ; - Nombre et montant de compensations consultées ; - Indemnités journalières enregistrées et nombre de plaintes liées aux compensations (suivi continu prévu) ; - Nombre de cas où les insatisfactions sont résolues / - Nombre de cas de litiges déposés au tribunal. 	Suivi à long terme des compensations	<ul style="list-style-type: none"> - Les compensations sont payées entièrement sans conflit. Toute plainte formulée devra être réglée définitivement et pacifiquement. 	Deux ans après la réinstallation (suivi continu au besoin)




資料 6. その他参考資料

資料 6-1. モニタリングフォーム（案）

Monitoring Form (tentative)

1) Environmental Consideration

< Construction Phase >

During the construction phase, the monitoring will be conducted by a contractor and its result will be reported to CSE (Comité de la Surveillance Environnementale) by the contractor.

- Air Quality

Item	Measured Value (Mean) (Unit:)	Measured Value (Max.) (Unit:)	Referred International/Na tional Standards (Unit:)	Remarks (Measurement Point, Method, etc.)	Frequency
NO _x					Monthly
CO					
TSP					
Survey Details	Date and Time : Monitoring Location: Hospitals, schools and etc. near the construction areas Problems identified: Countermeasures undertaken:				

- Noise (Unit: dB)

Location	Measured Value (Mean) (Unit:)	Measured Value (Max.) (Unit:)	Referred International/Na tional Standards (Unit:)	Remarks (Measurement Point, Method, etc.)	Frequency
					Monthly
Survey Details	Date and Time : Problems identified: Countermeasures undertaken:				

- Water Quality

Item	Measured Value (Mean) (Unit:)	Measured Value (Max.) (Unit:)	Referred International/Nation al Standards (Unit:)	Remarks (Measurement Point, Method, etc.)	Frequency
pH					Monthly
BOD					
COD					
Survey Details	Date and Time : Monitoring Location: Problems identified: Countermeasures undertaken:				

< Operational Phase >

- Air Quality

Item	Measured Value (Mean) (Unit:)	Measured Value (Max.) (Unit:)	Referred International/National Standards (Unit:)	Remarks (Measurement Point, Method, etc.)	Frequency
NO _x					Monthly ¹
TSP					
Survey Details	Date and Time : Monitoring Location: Hospitals, schools and etc. near the construction areas Problems identified: Countermeasures undertaken:				

- Noise (Unit: dB)

Location	Measured Value (Mean) (Unit:)	Measured Value (Max.) (Unit:)	Referred International/National Standards (Unit:)	Remarks (Measurement Point, Method, etc.)	Frequency
					Monthly ¹
Survey Details	Date and Time : Problems identified: Countermeasures undertaken:				

- Water Quality

Item	Measured Value (Mean) (Unit:)	Measured Value (Max.) (Unit:)	Referred International/National Standards (Unit:)	Remarks (Measurement Point, Method, etc.)	Frequency
pH					Monthly ¹
Oil					
BOD					
COD					
Survey Details	Date and Time : Monitoring Location: Problems identified: Countermeasures undertaken:				

- Vibration (Unit: dB)

Location	Measured Value (Mean) (Unit:)	Measured Value (Max.) (Unit:)	Referred International/National Standards (Unit:)	Remarks (Measurement Point, Method, etc.)	Frequency
					Monthly ¹
Survey Details	Data and Time : Problems identified: Countermeasures undertaken:				

¹ For 6 months after the operation phase

2) Social Consideration

< Monitoring for following-up countermeasures >

Monitoring Items	Items to be confirmed	Indicator / Period	Actual achievement
Sharing the information with PAPs	To what extent will an information be shared with PAPs according to the RAP	The number of participants for stakeholder meetings	
Living standards	Whether the compensation for PAPs is provided appropriately	The amount of compensation provided for PAPs and due date	
Gender impartiality	Whether the compensation recommended by RAP is provided for women appropriately	The amount of compensation provided for PAPs, its details and due date	
Commercial persons and tenant owners	Whether the countermeasure and payment for the compensation are conducted according to the RAP	The amount of compensation provided for the business and tenant losses, the number of PAPs who shows the unsatisfactory	

In Charge: Direction Générale de la normalization, des études techniques et du contrôle : DGNETC and consultants if necessary

< Monitoring for RAP evaluation including the compensation for PAPs >

	Monitoring Items	Additional countermeasure	Indicator / Period
Before resettlement	Supports for PAPs	To implement consultation	Payment condition of compensation (the amount of payment, payment date, payment method)
	<Monitoring details and achievement level> Date and Time : Actual achievement : Problems identified: Countermeasures undertaken:		
After resettlement	Living standards of PAPs (to avoid the living standards worsening due to the resettlement)	To implement consultation quarterly	The number of PAPs who shows the unsatisfactory concerning the living standard Problems of PAPs confirmed during the consultation
	<Monitoring details and achievement level> Date and Time : Actual achievement : Problems identified: Countermeasures undertaken:		

	Living standards of poverty groups	To secure the compensation for deterioration of living standards for the poverty groups (e.g. partial compensation distributed)	The number of persons in poverty groups who shows the unsatisfactory concerning the living standard Problems/difficulties of widows confirmed during the consultation
<p><Monitoring details and achievement level > Date and Time :</p> <p>Actual achievement :</p> <p>Problems identified:</p> <p>Countermeasures undertaken:</p>			
	Recovery status of living standards	To offer job opportunities preferentially	The number of PAPs who were offered for jobs as a practical matter (out of PAPs who have need of jobs for the recovering the status of living standards) Satisfactory level who were offered for jobs as a practical matter Type of job condition offered to PAPs
<p><Monitoring details and achievement level > Date and Time :</p> <p>Actual achievement :</p> <p>Problems identified:</p> <p>Countermeasures undertaken:</p>			

In Charge: Direction Générale de la normalization, des études techniques et du contrôle : DGNETC and consultants if necessary

資料 6-2. 「ブ」国と取り交わした技術覚書
(Note technique)

**Note technique sur l'Étude Préparatoire du Projet de Renforcement de la Rocade Sud-Est
du Boulevard des Tansoba à Ouagadougou**

A cette étape de travail, les experts de Ingerosec et Katahira & Engineers International, consultants mandatés par l'Agence Japonaise de Coopération International (JICA) et la partie burkinabè sont convenus des points développés en annexe.

Aussi, les éléments du plan seront mis au point au retour des experts après échanges avec les différentes parties japonaises concernées telles que le Ministère des Affaires Étrangères ou le bureau de la JICA.

Fait à Ouagadougou, le 18 mars 2016

M. Keiichi OHASHI

Chef Consultant Adjoint
Étude Préparatoire du Projet de
Renforcement de la Rocade Sud-Est du
Boulevard des Tansoba à Ouagadougou
Burkina Faso

Mme Aïcha Hafçatou NABARE/TOURE

Directrice Générale de la Normalisation
des Études Techniques et du Contrôle

ik

Annexe

L'étude préparatoire du projet de renforcement de la rocade Sud-Est du Boulevard des Tansoba à Ouagadougou vise à recueillir les informations nécessaires à la planification et la conception du projet tout en vérifiant les éléments qui ont été déterminés lors de la phase d'étude technique du projet. Ces éléments de conception seront donc en principe inchangés et concerneront les points clés ci-après confirmés.

1. Etendue du projet

Selon les résultats de l'étude terrain, le tracé du projet s'étend pour l'instant sur un linéaire total d'environ 6.9 km.

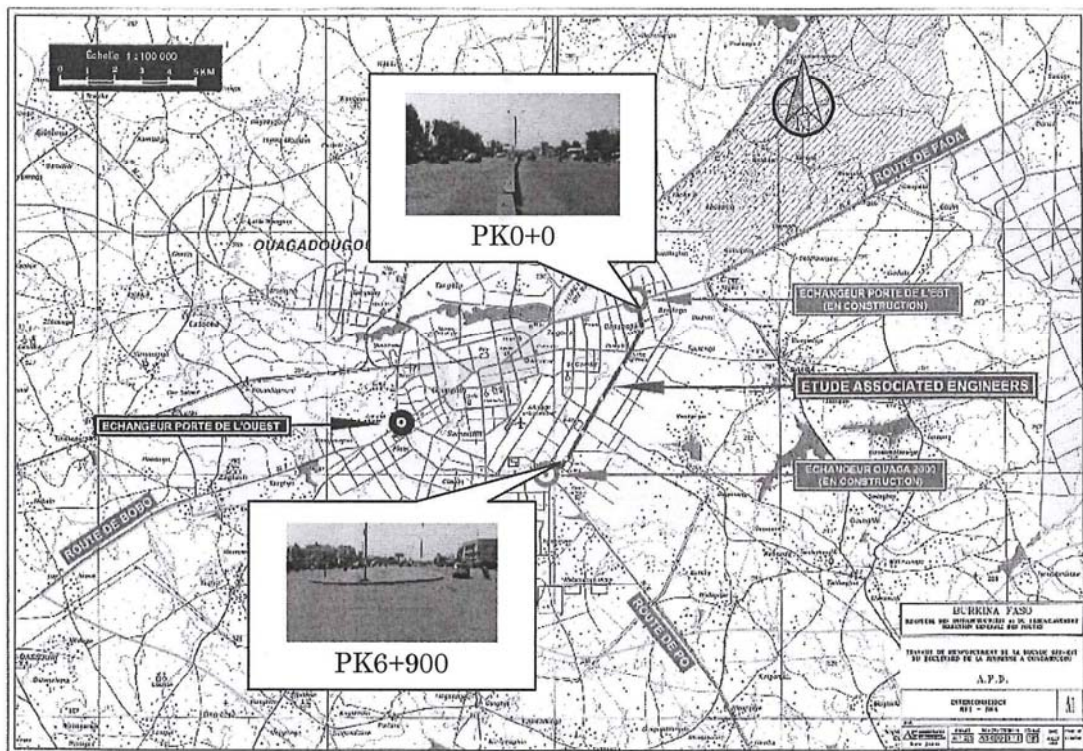


Figure 1-1 Carte du site

2. Normes de conception

La norme de conception adoptée pour ce projet est celle habituellement utilisée au Burkina Faso à savoir la norme UEMOA (Règlement No. 08/2009 / CM / UEMOA). En cas de besoin, les normes AASHTO (American Association of State Highway and Transportation Officials) et Road Structure Ordinance (Norme japonaise) seront utilisées pour la conception géométrique du projet.

(1) Vitesse de référence

La vitesse de référence adoptée sera pareille à celle des routes à grande circulation.

(2) La largeur de la route

Les caractéristiques de la chaussée devraient être conformes aux normes suivantes de l'UEMOA.

- Largeur de la chaussée: 7.0 (3.5×2) m
- Largeur de la piste cyclable:3.5 (2.5+1.0) m

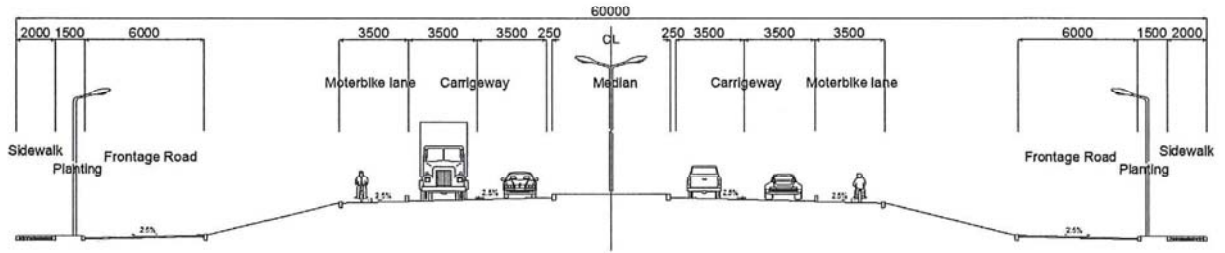


Figure1-2 Profil en travers type (Candidat)

Vu les résultats de la prévision de la demande du trafic, la largeur exacte de la voie sera examinée.

(3) L'alignement horizontal

Sur le tronçon entre PK0+300 et PK0+700, le rayon de l'alignement horizontal de la voie existante est petit. La courbe de ce tronçon de la route du projet aura un rayon compris entre 300 et 450m (avec une clothoïde).

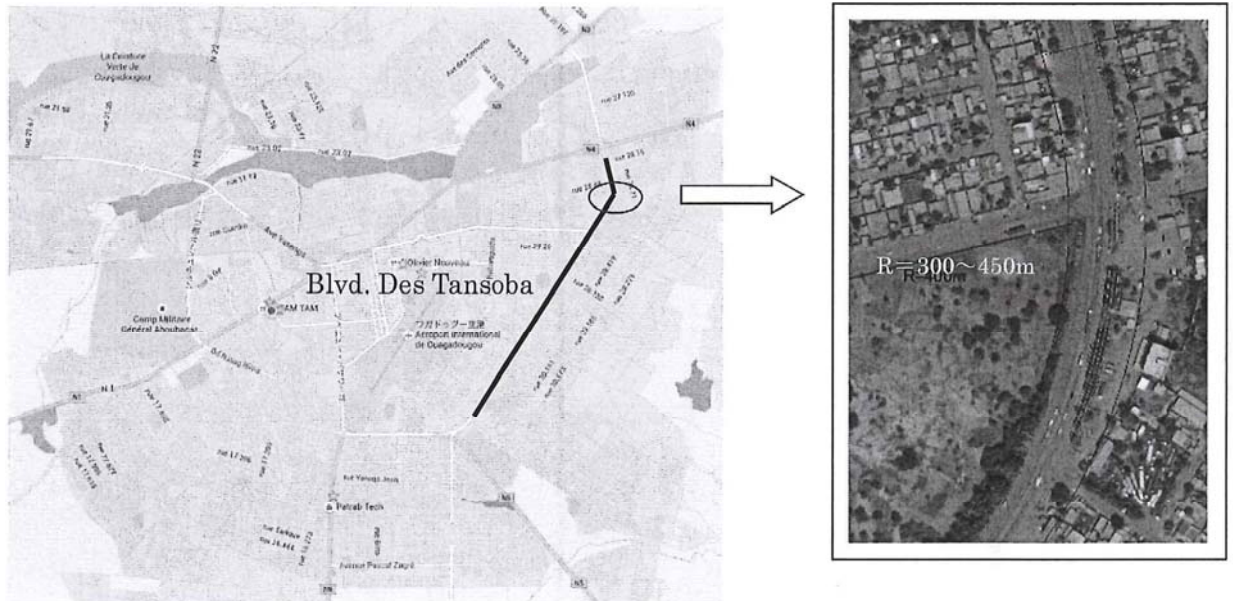


Figure1-3 Carte du site (PK0+300 à PK0+PK700)

Tableau1-1 Courbe horizontale

	Courbe horizontale sur la norme UEMOA	Courbe horizontale adoptée(m)
Rayon minimum absolu (Élévation supérieure 7%)	240	350 à 400
Minimum Radius	425	

(4) Les intersections

Véhicule de conception : Semi-remorque

Les intersections actuelles sont contrôlées par des feux de signalisation et le volume du trafic va augmenter à l'avenir. Par conséquent, les intersections signalisées disposant d'une plus grande capacité pour supporter de gros volumes de trafic ainsi que les rond-points seront adoptés.

Il y a une fourniture instable d'électricité, mais cela n'est pas un problème étant donné qu'il y a des agents de police et des Volontaires Adjoints de Sécurité (VADS) en charge du contrôle et de la sécurité de la circulation à travers la réglementation de trafic selon la séquence des feux de signalisation.

Vu les résultats de la prévision de la demande du trafic, les formes et types de ces intersections seront examinés.

(5) Les contre-allées

Véhicule de conception : Gros cars

(Cependant si ces voies devraient être empruntées par des véhicules lourds, il sera nécessaire d'augmenter le rayon de braquage afin de favoriser leur conduite en toute sécurité)

Largeur de la route: 6 m

Sens de la circulation: Sens unique en principe

Les options de conception de la contre-allée se présentent comme suit :

- il existe un terre-plein central pratiquement tout au long de la route existante, la route en projet aura également un terre-plein central ;
- il sera permis de rallier la route du projet en empruntant les voies de contre-allées en sens unique ;
- il ne sera pas permis de traverser le terre-plein central pour rejoindre la chaussée située de l'autre côté de la route. De ce fait, les contre-allées seront aussi en sens

OK

unique, car la circulation dans les deux sens sur les contre-allées présente peu d'avantages.

(6) Les arrêts de bus

Vu l'état actuel de la circulation, l'installation des arrêts de bus sur les contre-allées est favorable.

3. La gestion de la route lors de la construction et la déviation

Lors des travaux de construction, la circulation sera maintenue. La gestion de la route devrait veiller à ce qu'une allée au minimum demeure en service en tenant compte des besoins des infrastructures en bordure de la voie tout en sécurisant les aires en travaux.

ok

A