



CTB RD CONGO

**AGENCE BELGE
DE DÉVELOPPEMENT**

RAPPORT FINAL

**PROGRAMME D'ENTRETIEN ET DE
RÉHABILITATION DES ROUTES DE
DESSERTES AGRICOLES III
(PREPICO 3)**

RDC0914111



- NOVEMBRE 2014 -

TABLE DES MATIÈRES

ACRONYMES	3
1. INFORMATIONS DE BASE SUR LA PRESTATION.....	4
2. APPRECIATION	5
2.1 VOLET ENTRETIEN.....	9
2.2 VOLET KASAI-ORIENTAL.....	11
2.3 VOLET MANIEMA	12
2.4 VOLET TSHOPO	13
2.5 VOLET KATANGA.....	14
2.6 VOLET BACS.....	15
3. RÉSUMÉ DE LA MISE EN ŒUVRE DE LA PRESTATION	17
3.1 VOLET ENTRETIEN.....	17
3.2 VOLET KASAÏ – ORIENTAL.....	23
3.3 VOLET MANIEMA	28
3.4 VOLET TSHOPO	32
3.5 VOLET KATANGA.....	36
3.6 VOLET BACS.....	43
4. COMMENTAIRES ET ANALYSES	51
4.1 VOLET ENTRETIEN.....	51
4.2 VOLET KASAÏ- ORIENTAL.....	60
4.3 VOLET MANIEMA	65
4.4 VOLET TSHOPO	70
4.5 VOLET KATANGA.....	75
4.6 VOLET BACS.....	85
5. ANNEXES	90

Acronymes

AT	Assistant Technique (de la CTB)
CdP	Comité de Pilotage (par Volet)
CLER	Comité Local d'Entretien Routier
COORDICLER	Coordination des Comités Locaux d'Entretien Routier
CTB	Coopération Technique Belge
CVD	Comité Villageois de Développement
DGCD	Direction Générale de la Coopération au Développement
DMF	Direction des Matériels Flottants (de l'Office des Routes)
DTF	Dossier Technique et Financier
DVDA	Direction des Voies de Dessertes Agricoles (du Ministère du Développement Rural)
IF	Intermédiaire Financier
M&E	Monitoring and Evaluation
MP	(procédures de) Marchés Publics
OR	Office des Routes
PARAU	Projet d'entretien et de réhabilitation des infrastructures routières en RDC et d'amélioration de l'assainissement urbain à Kinshasa (projet FED/UE)
PIC	Programme Indicatif de Coopération
PREPICO 3	Programme de Réhabilitation et Entretien des Pistes en RD Congo – 3 ^e phase
PRODEKK	Programme de Désenclavement dans le Kwilu et Kwango (programme CTB en province de Bandundu)
SIG	Système d'Information Géographique
SMCL	Structure mixte de concertation locale
UCAG MINIDER	Unité Conjointe d'Appui à la Gestion, au Ministère du Développement Rural

1. INFORMATIONS DE BASE SUR LA PRESTATION

Pays	: République Démocratique du Congo
Secteur et sous-secteur CAD	: Destination plurisectorielle (400) Développement rural (43040)
Institution nationale ou régionale chargée de l'exécution	: Ministère du Développement Rural
Agences d'exécution	: CTB (Coopération Technique Belge)
Nbre d'experts en coopération internationale de la CTB	: 4
Durée de la prestation (selon AS/CS)	: 48 mois
Date de démarrage de la prestation :	
Selon AS/CS	: 2 déc. 2009
Effective	: 15 janvier 2012
Date de clôture de la prestation:	
Selon AS/CS	: 2 déc. 2014
Effective	: 30 nov. 2014
Modalités de gestion de la prestation	: Régie
Budget total de la prestation	: 28.000.000 €
Période couverte par le rapport	: 1 janvier 2012 – 30 nov. 2014

2. APPRECIATION

Appréciez la pertinence et la performance de la prestation en utilisant les appréciations suivantes:

1. - Très satisfaisant, 2. – Satisfaisant, 3. - Non satisfaisant, malgré certains éléments positifs, 4. - Non satisfaisant, X. - Sans objet

Inscrivez vos réponses dans la colonne correspondant à votre rôle dans l'exécution de la prestation :

	Responsable national de l'exécution	Responsable CTB de l'exécution	Responsable national de l'exécution	Responsable CTB de l'exécution	Responsable national de l'exécution	Responsable CTB de l'exécution	Responsable national de l'exécution	Responsable CTB de l'exécution	Responsable national de l'exécution	Responsable CTB de l'exécution	Responsable national de l'exécution ¹	Responsable CTB de l'exécution
Volets du PREPICO 3	ENTRETIEN		KASAI-ORIENTAL		MANIEMA		PROVINCE - ORIENTALE		KATANGA		BACS	
PERTINENCE² (cf. PRIMA, §70, p.19)												
1. Quelle est la pertinence de la prestation par rapport aux priorités nationales de développement?	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1		1

¹ Le partenaire principal (Office des Routes) n'a pas désigné un responsable unique pour le suivi du projet, préférant travailler selon son organigramme habituel. La Division « Matériel Flottant » du Département « Gestion et Maintenance des Matériels » de l'Office des Routes de la RDC est le principal service impliqué dans le Volet Bacs.

² Selon le PRIMA, §70, p.19, il s'agit "d'apprécier si les choix des objectifs, les choix des groupes cibles et des organes locaux d'exécution restent pertinents et cohérents par rapport aux principes généraux relatifs à une aide efficace et efficiente, ainsi que par rapport à l'application des politiques et stratégies locales, régionales, internationales et belges de développement ».

	Responsable national de l'exécution	Responsable CTB de l'exécution	Responsable national de l'exécution	Responsable CTB de l'exécution	Responsable national de l'exécution	Responsable CTB de l'exécution	Responsable national de l'exécution	Responsable CTB de l'exécution	Responsable national de l'exécution	Responsable CTB de l'exécution	Responsable national de l'exécution ¹	Responsable CTB de l'exécution
Volets du PREPICO 3	ENTRETIEN		KASAI-ORIENTAL		MANIEMA		PROVINCE - ORIENTALE		KATANGA		BACS	
2. Quelle est la pertinence de la prestation par rapport à la politique belge de développement? Indiquez votre score par rapport aux trois thèmes ci-dessous :												
a) Genre	3	3	2	2	2	2	2	2	2	2		3
b) Environnement	-	-	2	2	2	2	1	1	2	2		2
c) Économie sociale	2	2	1	1	1	1	1	1	2	2		2
3. Les objectifs de la prestation étaient-ils toujours pertinents ?	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1		1
4. La prestation a-t-elle répondu aux besoins des groupes cibles?	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2		2
5. En fonction de ses objectifs, la prestation s'est-elle appuyée sur les organes locaux d'exécution appropriés?	2	2	1	1	1	2	1	2	2	2		1

	Responsable national de l'exécution	Responsable CTB de l'exécution	Responsable national de l'exécution	Responsable CTB de l'exécution	Responsable national de l'exécution	Responsable CTB de l'exécution	Responsable national de l'exécution	Responsable CTB de l'exécution	Responsable national de l'exécution	Responsable CTB de l'exécution	Responsable national de l'exécution	Responsable CTB de l'exécution
Volets du PREPICO 3	ENTRETIEN		KASAI-ORIENTAL		MANIEMA		PROVINCE - ORIENTALE		KATANGA		BACS	
PERFORMANCE³ (PRIMA, §71, pp.19-20)												
1. Les résultats obtenus par la prestation ont-ils contribué à la réalisation de ses objectifs ⁴ ? (efficacité)	2	2	1	2	2	2	2	2	2	2		2
2. Appréciez la qualité des résultats intermédiaires (efficacité)	2	2	1	2	2	2	2	2	2	2		1
3. Les modalités de gestion de la prestation ont-elles été appropriées? (efficacité)	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1		1
4. Les ressources de la prestation ont-elles été suffisantes sur le plan de (efficacité) :												
a. Ressources financières?	3	3	1	1	1	1	1	1	1	1		1
b. Ressources humaines ?	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1		2

³ Selon le PRIMA, §71, pp. 19-20, il convient « d'apprécier et de mesurer les performances convenues dans les phases de préparation selon les 4 critères et les indicateurs établis pendant la formulation. (Les 4 critères sont efficacité, efficacité, respect des délais et qualité du personnel).

⁴ voir annexe 1 pour plus de détails

	Responsable national de l'exécution	Responsable CTB de l'exécution	Responsable national de l'exécution	Responsable CTB de l'exécution	Responsable national de l'exécution	Responsable CTB de l'exécution	Responsable national de l'exécution	Responsable CTB de l'exécution	Responsable national de l'exécution	Responsable CTB de l'exécution	Responsable national de l'exécution	Responsable CTB de l'exécution
Volets du PREPICO 3	ENTRETIEN		KASAI-ORIENTAL		MANIEMA		PROVINCE - ORIENTALE		KATANGA		BACS	
c. Matériel et équipements ?	3	3	2	2	3	3	3	3	3	3		1
5. Les ressources de la prestation ont-elles été utilisées efficacement et optimisées pour obtenir les résultats attendus? (efficience)	2	2	1	1	2	2	2	2	2	2		1
6. La prestation a-t-elle été satisfaisante sur le plan coût-efficacité par rapport à des interventions similaires? (efficience)	2	2	1	1	2	2	2	2	2	2		1
7. Sur base du planning d'exécution, appréciez la rapidité d'exécution de la prestation. (respect des délais)	2	2	1	1	2	3	3	3	3	3		3
Appréciation globale de la prestation	2	2	-	1								

2.1 VOLET ENTRETIEN

Nous jugeons globalement satisfaisant la prestation dans la mesure où ses actions cadrent parfaitement avec l'atteinte des Objectifs du Millénaire pour le Développement, puisqu'elle vise la réduction de la pauvreté économique, améliore l'accès aux services de santé, d'éducation et aux produits vivriers, mais aussi elle s'intègre dans le cadre du DSCRP qui vise le désenclavement des milieux ruraux et l'amélioration des conditions de production et d'amélioration des conditions d'évacuation des produits agricoles de base, l'accès aux services sociaux de base et à lutter contre la pauvreté.

Le trafic assuré en toute saison grâce à l'entretien routinier des CLER, a amélioré les capacités d'évacuation de la production agricole, parce que les axes ciblés ont été choisis avant la réhabilitation, de manière participative, avec des critères de priorisation pour arriver à un impact réel. L'entretien routinier a permis de maintenir tant soit peu le niveau de service hérité de la réhabilitation, donc aussi l'impact généré par les routes lors de leur réhabilitation.

Les contrats de performance, ont permis, d'évaluer l'état du réseau et de payer les structures d'entretien en fonction de la qualité du travail fait.

Les bénéficiaires, les usagers de la route et les autorités politico administratifs ont été sensibilisés, sur les bonnes pratiques en rapport à la protection du patrimoine routier. Il est évident, qu'un changement de mentalité dans ce domaine est un processus, qui doit être calé dans le temps, avec une implication effective de l'Etat.

Les CLER ont été construits à partir des CVD, cela a constitué une expérience fort intéressante dans la promotion de l'entreprenariat du développement (gouvernance communautaire). Cette approche a misé sur l'adhésion des populations locales et le contrôle par elles de toute l'action.

Les CLER ont été regroupés en coordinations territoriales, pour leur donner plus de poids dans leurs actions de lobbying, mais aussi les emmener à devenir des structures plus professionnelles et viables, avec des compétences plus avancées dans l'entretien des routes non revêtues, mais aussi dans la participation aux marchés publics, par la formation et l'accompagnement.

Un accord de principe a été obtenu sur la possibilité par la Direction Générale de Contrôle des Marchés Publics de pouvoir autoriser, au cas par cas, pour les CLERs, le recours à la procédure de gré à gré conformément à la législation en vigueur et ce, avant d'envisager le recours au mode normal de passation qui est l'Appel d'Offres, en fonction de la base des données qui sera constituée au fil de temps. Ce processus a abouti à l'obtention, dans un premier temps, de la non objection de la Direction Générale de Contrôle des Marchés Publics pour le recours à la procédure de gré à gré, pour 18 CLER du Bas Congo.

A travers les différentes réunions de comité de pilotage, les réunions des SMCL, les visites des chantiers par les membres des comités de pilotage et de la SMCL, il y a eu une amélioration de l'implication de tous les partenaires dans l'exécution du programme tant dans la réhabilitation que dans l'entretien.

La cellule SIG, a permis la mise à jour de la base des données, la production des cartes et atlas. Elle a appuyé la prise de décision dans la gestion du réseau et la priorisation des axes à entretenir. Elle a participé à la relance du Référentiel Géographique Commun (plate-forme de mise en commun des données SIG en RDC).

Les réunions d'harmonisation du réseau d'entretien, à la fin de chaque année, entre le PREPICO Entretien, le FONER, la DVDA et l'OR, à travers l'UCAG Minider ont aidé à éviter les doublons de financement, à mieux planifier l'entretien, pour l'année suivante, en transmettant les routes non prises en charge en entretien par la CTB.

L'utilisation de la méthode HIMO a permis d'influencer à obtenir un impact plus important sur la création d'emplois et l'éradication de la pauvreté. En démontrant comment ces infrastructures peuvent être créées et entretenues de manière rentable avec des méthodes intensives en emploi.

Les différentes formations en HIMO et en gestion ont contribuées à créer une capacité locale en formant et développant des structures capable de réaliser des travaux de construction et d'entretien des routes avec un fort pourcentage de main d'œuvre et d'utilisation des matériaux locaux.

Responsable national de l'exécution	Responsable CTB de l'exécution
DANIEL KIBIKONDA	PAOLO SALOMONE

P/O Etienne Rodenbach



2.2 VOLET KASAI-ORIENTAL

L'appréciation globale de la prestation est jugée satisfaisante étant donné que les résultats ont été atteints.

Le Projet PREPICO s'est engagé à améliorer l'état de praticabilité de 548 km de routes et ponts qui s'y trouvent, dans les trois districts de la Province du Kasai – Oriental pour alléger la pauvreté qui s'observe principalement dans les régions rurales, par manque de routes.

Par ailleurs, la situation générale du secteur routier est à l'image de la situation générale du pays. L'arrêt en 1993 des programmes de financements internationaux dans le sous-secteur de transport et le manque par la suite de ressources nationales allouées au moins à l'entretien des infrastructures de transport incluant les routes ont entraîné un effondrement de l'ensemble du réseau multimodal et ont conduit à des ruptures de la chaîne logistique des transports. Cette dislocation de la chaîne et ses maillons essentiels (route, fleuve, lac, chemin de fer) sont une contrainte majeure sur la relance de l'économie, la reprise des exportations, la redynamisation de la production agricole, la sécurité alimentaire et la circulation des personnes et des biens et services.

Depuis 1990, la République Démocratique du Congo a adopté une politique sur la gestion décentralisée des voies de desserte agricole fondée sur une participation plus grande des populations locales. Cette politique vise donc à promouvoir un partenariat entre les pouvoirs publics, propriétaires des infrastructures et les opérateurs de développement, principaux usagers des voies desserte agricole, en vue d'assurer leur praticabilité en toutes saisons.

C'est dans ce cadre que s'inscrit PREPICO 3 - Volet Kasai – Oriental dont les résultats sont appréciables au regard de la situation générale des infrastructures en République Démocratique du Congo.

Responsable national de l'exécution	Responsable CTB de l'exécution
Dieudonné KANYINDA	Christian TOCH



2.3 VOLET MANIEMA

En général, la prestation est satisfaisante dans la mesure où le Volet Maniema conforte le Gouvernement de la RDC dans sa politique qu'il a engagée dans le secteur des infrastructures de base. Il s'intègre parfaitement dans le cadre du DSCRP qui vise le désenclavement des milieux ruraux et l'amélioration des conditions de production et celles d'évacuation des produits agricoles, l'accès aux services sociaux de base et la lutte contre la pauvreté.

Le Projet a mis en place d'une manière progressive un réseau fonctionnel des routes rurales visant le désenclavement des zones de fortes production. Sur les axes réhabilités, le trafic reprend progressivement, le temps de parcours est réduit considérablement et l'activité agricole devient une priorité parce qu'il moyen d'évacuer facilement la production vers les centres de consommation. Projetant cette situation sur l'ensemble du réseau, nous pouvons affirmer que l'objectif spécifique visé est atteint.

PREPICO 3 n'est pas une nouvelle prestation mais une suite de PREPICO 1 ET 2, avec comme actions :

- La réhabilitation de 250 km de pistes rurales par la méthode HIMO dans le sud Maniema.
- L'entretien de 600 km des pistes réhabilitées
- La mise en œuvre d'un Plan de Gestion Environnemental et Social (PGES)

Responsable national de l'exécution	Responsable CTB de l'exécution
Patrick FIMPADIO	Hendrik HOSTE

P/O E Rodenbach



2.4 VOLET TSHOPO

Le réseau routier est de 152.000 km, dont 140.000 km sont en terre. Actuellement plus ou moins 130.000 km de routes sont en mauvais état. La réhabilitation et l'entretien du réseau routier répondent à une préoccupation majeure de la population locale, surtout rurale, exprimée notamment dans les consultations participatives préalables à la préparation du DSCR (Document de Stratégie pour la Croissance et la Réduction de la Pauvreté).

La prestation est satisfaisante dans la mesure où les résultats prévus ont été atteints, avec comme actions principales:

- La réhabilitation et l'entretien d'un réseau de 520 km de pistes rurales dans la Province sur financement du Royaume de Belgique.
- La mise en œuvre du PGES (plan de gestion environnemental et social).

La prestation est satisfaisante par le fait que ses actions cadrent parfaitement avec l'atteinte des Objectifs de Développement du Millénaire puisqu'elles visent la réduction de la pauvreté économique, améliorent l'accès aux services de santé, d'éducation et aux produits vivriers.

Responsable national de l'exécution	Responsable CTB de l'exécution
Prosper MATONDO	Christian TOCH <i>P/O E. Rodenbach</i>



2.5 VOLET KATANGA

La prestation est globalement satisfaisante dans la mesure où les résultats prévus ont été atteints et l'impact sur terrain s'est révélé positif (Pour rappel, le volet Katanga du PREPICO 3 est l'extension du volet Tanganyika du programme PREPICO 2 qui s'est clôturé en Avril 2012).

Le projet a réhabilité en HIMO 717 km de pistes et s'est plus investi dans le durable en construisant plusieurs ponts et passages sous routes en matériaux durables : 24 ponts représentant un linéaire cumulé de 194 m ont été construits, y compris 138 passages sous routes en raison de 9 dalots cadre en béton armé et 129 passages en buses armco. Un marché de balisage de 79 km sur le fleuve Congo avec la RVF a dû être annulé, suite au non respect de l'accord d'exécution et la faible capacité de cet établissement public.

Le PREPICO est un des pionniers dans les travaux HIMO au sein du district du Katanga; les structures locales qui sont actives dans les travaux HIMO ont en général une capacité limitée: peu de matériel, soit déjà en état vétuste, et un personnel devant encore en majorité murir l'expérience de terrain.

Les défis à relever dans le secteur routier de la République Démocratique du Congo sont énormes, vue la taille du pays et de son réseau routier long de 152.000 km, dont 95% sont en terre. Actuellement on estime à 85% des routes en mauvais état ou soit impraticables. Et cela, par manque d'un mécanisme de financement régulier de l'entretien. La Province du Katanga dans sa partie Nord, qui est la zone d'intervention de la prestation ne fait pas exception à ce constat.

L'abandon du réseau routier se manifeste dans son aspect physique surtout avec la destruction des ouvrages d'art et des chaussées. Cet état des choses ne permet pas aux différents acteurs étatiques ou non-étatiques de mener convenablement leurs activités devant aboutir à la réduction de la pauvreté.

La reconstruction et l'entretien du réseau routier répondent à une préoccupation majeure de la population locale; surtout rurale, exprimée notamment dans les consultations participatives préalables à la préparation du DSCR (Document de Stratégie pour la Croissance et la Réduction de la Pauvreté).

Les principales actions ont été :

- La réhabilitation de 717 km de pistes rurales dans le District de Tanganyika.
- La mise en œuvre de 400 km en entretien des pistes réhabilitées.
- La mise en œuvre du plan de gestion environnemental et social.

Responsable national de l'exécution	Responsable CTB de l'exécution
Gérard BAFUKA	Hendrik HOSTE



14

2.6 VOLET BACS

L'appréciation globale de la prestation peut être jugée comme très satisfaisante, au niveau des résultats matériels et des résultats de développement.

Au niveau matériel :

- 11 bacs ont été réhabilités ;
- 3 bacs neufs sont construits ;
- 4 sites d'embarcadères sont aménagés.

Toutefois, vu la particularité du Volet Bacs (vu sa technicité et comparativement aux volets pistes effectués principalement en HIMO), les contraintes logistiques d'approvisionnements lourds en amont (importation maritimes) et en aval (envoi vers 4 provinces de la RDC), ont fait que le délai de 3 ans et demi était insuffisant, et dès lors, certains travaux sont encore en cours (à terminer/réceptionner au cours du premier semestre 2015).

Les bacs étant fréquemment un maillon essentiel du désenclavement en province, toute rupture de service a des conséquences immenses pour les populations au quotidien et pour le développement économique provincial et local. Par conséquent, les réhabilitations partielles, complètes, et certaines interventions d'urgence (cfr. infra) ont eu un impact immédiat et décisif. Les travaux d'embarcadères en revanche s'inscrivent dans la durabilité des infrastructures (en préservant les carènes du bac) et de l'exploitation (accostage et chargement/déchargement plus aisé et en meilleure sécurité).

Au niveau des résultats de développement, grâce à une analyse approfondie de la problématique, un nouveau mode de gestion des bacs a pu être conçu et implémenté sur 5 sites. Les résultats de 6 à 12 mois d'implémentation montrent que :

- pour les bacs à moteur à faible trafic, l'équilibre est possible: le carburant de qualité est approvisionné, les entretiens sont faits, une prime est rétribuée à l'équipage, les frais de l'IF sont pris en charge. Les frais de fonctionnement sont couverts, mais cependant le fonds de renouvellement ne permettrait pas de prendre en charge une grosse réhabilitation.
- pour les bacs à câble et les bacs à moteur à grand trafic, un surplus important se dégage. Pour ces bacs, les ressources épargnées sont mises dans un fonds de renouvellement et peuvent servir aux entretiens et réparations de plusieurs bacs au niveau provincial, dans le cadre d'une gestion mutualisée.

Les solutions techniques (constitution d'un stock central et standardisation technique des équipements) et le mode de gestion conçu par le Volet Bacs (avec ses principes, ses variables, et ses outils de gestion) ouvrent la voie à une duplication ou généralisation :

- par la CTB, pour la composante « bacs » des nouveaux programmes provinciaux de désenclavement (PRODEKK, PRODEKOR, PRODET) ;
- par le partenaire, la DMF de l'OR, pour les nombreux bacs dont ils ont la responsabilité dans les autres zones et provinces de la RDC.

Responsable national de l'exécution ⁵	Responsable CTB de l'exécution
	Etienne RODENBACH



3. RÉSUMÉ DE LA MISE EN ŒUVRE DE LA PRESTATION

3.1 VOLET ENTRETIEN

1. Si nécessaire, décrivez l'objectif Spécifique et les Résultats Intermédiaires de la prestation, tels que mentionnés dans le document de projet ainsi que les changements opérés (quand, comment et pourquoi)

L'Objectif spécifique défini lors de l'élaboration du document Technique et Financier a été le suivant pour le PREPICO 3, en général:

Réhabiliter un réseau de pistes dans certains pools de production et maintenir ce réseau grâce à la création d'un fonds d'entretien routier qui assure l'entretien à travers des structures locales

Les différents résultats intermédiaires du volet Entretien ont été définis comme suit :

Résultat 1 : «Les structures d'entretien sont mises en place » (appui à la mise en place des structures locales et provinciales, formation des structures)

Résultat 2 : « Les structures d'entretien sont appuyées » (appui au fonctionnement des structures)

En général, il n'y a pas eu de changements opérés ni au niveau de l'objectif spécifique, ni à celui des résultats intermédiaires.

2. Dans quelle mesure l'objectif spécifique de la prestation a-t-il été atteint, en fonction des indicateurs retenus ?

Les indicateurs de l'Objectif spécifique sont

1. Le trafic est assuré en toute saison.
2. Augmentation du trafic
3. Augmentation de la taille des marchés
4. La vitesse moyenne de parcours est maintenue
5. L'entretien des routes est fait
6. L'impact environnemental est mitigé.

Les CLERs sont en permanence sur la route ; le trafic est donc plus ou moins fluide en toute saison.

L'entretien routinier a permis de maintenir tant soit peu le niveau de service hérité de la réhabilitation, donc aussi l'impact généré par les routes lors de leur réhabilitation. Les volets réhabilitation ont observé une augmentation significative du trafic après la réhabilitation. Avec l'entretien permanent, les routes ont été maintenues praticables. Il est peut être évident que pendant la période d'entretien le trafic a continué d'augmenter, mais le volet ne l'a pas mesuré de manière systématique.

La vitesse moyenne dépasse largement la vitesse de base c.à.d 40 km/h.

L'entretien des routes a été effectivement fait, avec la situation par année suivant le tableau ci-dessous :

	2012	2013	2014
KM entretenus	1923 KM	2534 KM	2988 KM

Chaque année, il y avait une priorisation des axes à entretenir en gardant à l'esprit d'avoir en même temps en fonction du budget disponible, un réseau cohérent en tenant compte de l'accessibilité vers les nouvelles pistes réhabilitées, de l'importance des axes, mais aussi avoir au moins une année d'entretien sur un axe pour un monitoring suffisant des structures d'entretien mise en place.

Le nombre de Kms de pistes réhabilitées augmentait de façon exponentielle. La nécessité de réduire le réseau à entretenir en priorisant les axes, suivant leur importance, était donc évident.

3. Dans quelle mesure les résultats intermédiaires de la prestation ont-ils été atteints, en fonction des indicateurs retenus?

Résultat 1: « Les structures d'entretien sont mis en place » (appui à la mise en place des structures et locales et provinciales, formation des structures)

Les indicateurs du Résultat 1 tels que retenus dans le DTF sont :

1. Nombre de structures mises en place

- 74 CLER et 444 CVD ont été mis en place ;
- 15 COORDICLER avec statuts notariés, installés: 6 au Kasai Oriental, 3 en Province Orientale, 3 au Katanga et 3 au Maniema avec autorisation de fonctionnement du gouverneur de province pour la plupart. Jusqu'à la fin du projet 6 d'entre eux possédaient un compte en banque, le reste était en cours.

2. Présence d'un circuit entier de gestion des fonds dans chaque province

Indicateurs pas très précis. Il n'a pas été observé.

3. Système de planning d'entretien mis en place.

La planification de l'entretien, avec la priorisation des axes à entretenir a été faite avec l'aide de la cellule SIG qui s'est occupée de la mise à jour de la base de données, de la production des cartes et atlas.

Autres activités au niveau du résultat 1:

- 160 chefs d'équipe en HIMO avec la DVDA: 38 (Maniema), 40 (Province Orientale), 28 (Kasai Oriental) et 54 (Katanga);

- 155 responsables des CLER formés en gestion administrative et financière: 60 (Bas Congo), 50 (Kasaï-Oriental) et 45 (Province Orientale);
- Elaboration des termes de référence de la formation des cadres gérants des entreprises destinées aux COORDICLER, et aux structures locales avec comme modules : 1. Approche HIMO dans le domaine routier ; 2. Gestion d'entreprise ; 3. Organisation et gestion des travaux HIMO ; 4. Environnement légal-marchés de travaux.

Résultats 2: « Les structures d'entretien sont appuyées »

Les indicateurs du Résultats 2 tels que retenus dans le DTF sont :

1. Nombre de km entretenus

	2012	2013	2014
KM entretenus	1923 KM	2534 KM	2988 KM

Les 2988 KM, pour l'année 2014, sont à considérer jusqu'au mois d'avril. Du mois de mai à Juin, 1084 KM au Kasaï Oriental seulement et il était prévu de juillet à août 577 KM en Province Orientale.

Chaque année, il y avait une priorisation des axes à entretenir en gardant à l'esprit d'avoir en même temps en fonction du budget disponible, un réseau cohérent en tenant compte de l'accessibilité vers les nouvelles pistes réhabilitées, de l'importance des axes, mais aussi avoir au moins une année d'entretien sur un axe pour un monitoring suffisant, des structures d'entretien mises en place. Le nombre de Kms de pistes réhabilitées augmentait de façon exponentielle. La nécessité de réduire le réseau à entretenir en priorisant les axes, suivant leur importance, était donc évident.

L'entretien courant se faisait sur base des contrats de performance liés au résultat.

2. Budget local disponible pour l'entretien

Le volet n'a pas observé de budget local disponible pour l'entretien.

3. Nombre d'organismes appuyés

	2012	2013	2014
Nbre de CLER	77	101	120
Nbre de CVD	462	606	720

Autres activités réalisées au niveau du résultat 2:

- 212 Kms de pistes réprofilés avec les CLER: 56 Km (Bas-Congo), 72 Km (Katanga) et 84 Km (P. Orientale);
- 7 Kms de points chauds traités en mécanisé, avec l'OR: 1 Km (Bas-Congo) et 6 km (Kasaï Oriental);

- 4 dalots (1m x1m) construits ,8 ml de pont (BA) construits et 24 ml de pont (BA) réhabilités (Bas-Congo);
- 20 Kms de points chauds traités et gravillonnés en semi-mécanisé au Bas Congo (axe pont Lukasu-Nkundi);
- Mise en place de la cellule SIG;
- Gestion du réseau d'entretien (planification et programmation) avec l'appui de la cellule SIG;
- Recrutement de 14 DPO, avec achat de motos pour renforcer le suivi de l'entretien en vue d'augmenter le taux d'encadrement;
- Fabrication et mise en place de 60 barrières de pluie dans différentes provinces.

Résultats 3: «Recherche de solutions durables»

Les indicateurs du Résultat 3 tels que retenus dans le DTF sont :

1. Nombre de planches d'essai mis en œuvre

Un essai a été réalisé, mais les résultats n'étaient pas concluants car le liant n'était pas de bonne qualité. Compte tenu des difficultés d'envoi d'échantillons de sable au CRR en Belgique, pour des essais croisés, le contrat n'a pas pu être poursuivi.

Autres activités au niveau du résultat 3:

- Equipement et formation du personnel du Laboratoire National des Travaux Publics (contrat CRR Belgique)

Autres activités du Volet :

- Réunions de coordination OR/DVDA/FONER/FIDA effectuées en date de 06/12/2012 et 11/04/2013 pour éviter les doublons en entretien et harmoniser les interventions;
- Achat de 8 compacteurs de taille moyenne 8T. Arrivés à Kinshasa en mars 2014; répartis de la manière suivante : 3 pour Bandundu prise en charge PRODEKK, 3 pour K.OR prise en charge PRODEKOR et 2 pour P.OR prise en charge PREPICO.
- Formation des opérateurs et mécaniciens, des compacteurs effectuée début avril 2014.
- Planification des interventions 2013 ensuite 2014 remis au FONER, DVDA et Office des Routes pour une harmonisation des interventions;
- Campagnes de sensibilisation sur les bonnes pratiques sur la sécurité routière et la protection du patrimoine routier, avec les supports : brochures, spots...
- Obtention de la non-objection de la Direction Générale de Contrôle des Marchés Publics pour le recours à la procédure de gré à gré, avec 18 CLER du Bas Congo.

Une réunion de clarification FONER-CLER-DVDA-PROVINCE était programmée, pour permettre la disponibilité directement aux CLER, d'une partie des fonds rétrocédés à la province du Bas Congo.

Points d'attention :

- Les activités opérationnelles du PREPICO 3 entretien étant similaires au PREPICO 2, il était réaliste d'attendre la fin du PREPICO 2, pour prendre le relais avec PREPICO 3. Cela pour éviter un chevauchement de financement, pour les mêmes activités, sur les mêmes axes. Sur le plan financier ça aurait été difficile à suivre.
- Il est à noter que les activités d'entretien au Bandundu, ont été reprises dès le mois de janvier 2012, par le budget du projet PRODEKK. Cela en vue de renforcer les budgets Bas Congo et Katanga, pour pouvoir mener les activités d'entretien dans ces zones jusqu'au terme de PREPICO 3.
- Les axes à réhabiliter dans PREPICO 3 n'étaient jusqu'en fin 2011, qu'en phase de priorisation, étant donné que les actions à mener en entretien, sont consécutives aux actions de réhabilitation.

4. Décrivez le système de suivi-évaluation qui a été mis en place lors de la mise en œuvre de la prestation.

Le suivi évaluation au niveau du projet :

Le volet entretien a fonctionné sur base des contrats de performance.

Ce système a l'avantage que des paiements par échantillonnage périodique soient possibles, et que des critères clairs de paiement existent sur base d'indicateurs techniques ou de gestion assez simples. Les contrats de performance, ont permis, d'évaluer l'état du réseau et de payer les structures d'entretien en fonction de la qualité du travail fait.

Les réceptions des travaux étaient prévues mensuellement.

L'évaluation se faisait sur base d'une fiche d'abattement, avec un système de perte de points lié au niveau de gravité des dégradations observées.

Le cofinancement mensuel était lié au total des points obtenus. Le nombre de points représentant le pourcentage du montant mensuel du protocole d'appui auquel le prestataire pourra prétendre.

Tous les montants liés à un CLER précis sont affectés par le pourcentage de réception. Les points perdus et le montant y afférents font office de pénalités et ne sont pas récupérables.

Les montants liés au COORDICLER sont pénalisés par la moyenne pondérée des pourcentages de tous les CLERs (on multiplie le pourcentage de chaque CLER par les kms de son tronçon, on fait la somme de tous les CLERs, on divise par la somme des Kms de tous les CLERs ç.à.d du réseau total pour tout le COORDICLER).

Les réceptions des travaux sur terrain étaient faites par les ingénieurs DVDA, sur base d'une convention de mise à disposition signée avec la DVDA.

La supervision de la CTB, consistait en la vérification des réceptions des ingénieurs DVDA. Chaque mois étaient organisées des visites inopinées, sur des axes choisis au hasard.

Compte tenu des problèmes d'efficacité du suivi de l'entretien par la DVDA, observés à un certain moment, le projet était contraint d'engager des DPO à partir de janvier 2014.

Un réseau d'animateurs et de sensibilisateurs ruraux, a permis d'appuyer de façon permanente, les structures d'entretien dans leur organisation et fonctionnement, de

les sensibiliser sur différents thèmes. Il a permis aussi d'asseoir les acquis des différentes formations organisées.

L'entretien était coordonné à partir de Kinshasa par l'UGV, composé d'un coordonnateur et d'un chef de projet, avec 2 ingénieurs résidents (1 pour le Kasai Oriental et la Province Orientale et 1 autre pour le Katanga et le Maniema).

Le système de rapports a permis une bonne information de tous les partenaires concernés par l'exécution du programme. Le projet a produit et soumis des rapports trimestriels, annuels d'exécution ressortant les objectifs, les résultats, les activités, les indicateurs ainsi que les états financiers, ce qui a permis un bon suivi par tous les organes de supervision.

Il convient aussi de mentionner :

- Des missions de suivi technique et financier (audits).
- Evaluation à mi-parcours organisée, concomitamment avec l'évaluation finale du PREPICO 2 en septembre 2012, exécutée par le bureau AGRER.
- Audit de prévention de fraude diligenté en octobre-novembre 2013, exécutée par le bureau DELOITTE.
- Evaluation finale organisée en Juin 2014, exécutée par le bureau SOPEX Consulting.
- Une série de recommandations a été produit pour chaque mission.
- La Structure Mixte de Concertation Locale a assuré une supervision générale de l'exécution de la prestation de coopération et a pris, sur la base des rapports et recommandations évoqués dans les mécanismes ci-dessus, toutes les mesures nécessaires à une adaptation des activités et résultats exposés au cadre logique.

3.2 VOLET KASAÏ – ORIENTAL

1. *Si nécessaire, décrivez l'objectif spécifique et les Résultats Intermédiaires de la prestation, tels que mentionnés dans le document de projet ainsi que les changements opérés (quand, comment et pourquoi)*

Objectif spécifique : « réhabilitation en HIMO d'un réseau de pistes dans la province du Kasai – Oriental et maintenir ce réseau (y inclus les réseaux réhabilités dans le passé) grâce à la création d'un fonds d'entretien routier qui assure l'entretien routier à travers des structures locales ».

Le Programme visait donc à réhabiliter et à entretenir des routes de desserte agricole afin de désenclaver des zones à haut potentiel productif. L'objectif est d'améliorer le niveau de vie des ménages paysans concernés. A tous les niveaux, des structures et des mécanismes de fonctionnement et de financement sont mis en place pour assurer la durabilité des impacts sur le développement agricole des zones touchées.

Les différents résultats intermédiaires pour le Volet Kasai – Oriental ont été définis de la manière suivante :

Résultat 1: « les études préalables sont menées »

Ces études se sont avérées nécessaires dans la mesure où elles ont permis de déterminer les solutions techniques, et élaborer ainsi les cahiers spéciaux des charges en conséquence.

Résultat 2 : « Les PME et les ONG sont formés en méthode HIMO »

La province du Kasai – Oriental dispose de plusieurs chefs d'équipe formés dans le cadre de l'exécution des projets antérieurs de différents bailleurs. Néanmoins, il a été décidé de former sur le budget du Volet Entretien, les ONG et PME complémentaires pour assurer l'exécution des travaux d'entretien.

Résultat 3: « un réseau de 750 km est réhabilité »

En définitive, le Projet a, compte tenu de la situation générale du réseau routier de la province, notamment les axes routiers hérités des anciens Projet qu'il fallait entretenir, décidé de réhabiliter 548 km par la méthode HIMO, de traiter ou gravillonner des points chauds représentant environ 5 km, de réhabiliter 245 ml de ponts et de construire 3 entrepôts de stockage de produits agricoles.

Résultat 4: « Un plan de gestion environnementale et sociale est implémenté »

L'objectif essentiel à atteindre pour ce résultat était la réalisation d'une étude d'impact socio-économique au sein de laquelle est élaboré un plan de gestion environnementale et sociale. Ce plan traite également des thèmes transversaux (genre, VIH/SIDA,...).

2. Dans quelle mesure l'objectif spécifique de la prestation a-t-il été atteint, en fonction des indicateurs retenus?

Il ne fait l'ombre d'aucun doute sur la pertinence de ce Programme qui est destiné à des populations rurales habitant les villages où la réhabilitation et l'entretien des routes font cruellement défaut. Il convient de noter qu'il s'agit ici d'un secteur de la vie nationale qui n'a jusqu'à présent vraiment pas bénéficié d'un traitement prioritaire.

Avec la réhabilitation des routes retenues dans le cadre de ce projet, les populations rurales autrefois isolées sont en train d'être reliées aux grands centres de consommation, permettant ainsi les échanges commerciaux qui étaient quasiment impossibles avant la réhabilitation desdites routes. C'est le cas par exemple de la route Ngandajika – Luputa qui connaît actuellement un trafic intense depuis la fin des travaux. Sur cet axe routier le trafic est devenu moins tributaire de saisons malgré les fortes pluies qu'on y enregistre.

Les vitesses moyennes de parcours observées sur les routes réhabilitées et en cours de d'entretien dépassent de 40 km/h, qui est le standard recommandé par la Direction de Voies de Desserte Agricole (DVDA). Néanmoins certains tronçons déjà ciblés et plus localisés sur les routes en entretien, accusent des problèmes suite à leur type de sol qui est soit entièrement sablonneux ou soit argileux et pour améliorer la situation, un traitement améliorant par gravillonnage y a été réalisé en collaboration avec l'Office des Routes qui a utilisé ses engins à cet effet.

3. Dans quelle mesure les résultats intermédiaires de la prestation ont-ils été atteints, en fonction des indicateurs retenus ?

Résultat 1: « les études préalables sont menées »	
Indicateurs	Commentaires
Rapports disponibles	- Le volet a initié les études techniques en l'occurrence celle concernant la réhabilitation de pistes et des ponts, ce qui lui a permis de retenir des solutions appropriées en rapport avec les réalités du terrain (état initial de piste, des ouvrages existants, durabilité des ouvrages à construire, disponibilité des matériaux locaux, coût des matériaux d'apport,..).
Priorisation faite	- Les axes routiers à réhabiliter ont été choisis en collaboration avec tous les partenaires du Projet, dans un atelier de priorisation (CDP).
Nombre de personnes associées à l'analyse	- Plusieurs personnes ont été consultées, associées dans le cadre de l'étude d'impact environnemental et social, des pistes et celles des ouvrages d'art. Par ailleurs plusieurs personnes et services ont participé à l'exécution du projet à travers les réunions des CDP et celles de SMCL.

Résultat 2: « Les PME et ONG sont formées et opérationnelles dans la réhabilitation et l'entretien des routes par la méthode HIMO »	
Indicateurs	Etat de réalisation
Nombre de PME et ONG formées en HIMO	<ul style="list-style-type: none"> - Formation en méthode HIMO de 12 CLER et quelques structures indépendantes pour assurer les travaux d'entretien des axes routiers réhabilités. - Encadrement technique des CLER par les ingénieurs de la DVDA et ceux de la CTB sous financement du Projet.
Nombre de sessions de formation	<ul style="list-style-type: none"> - Appui au Volet Entretien en assurant la réalisation d'une session de formation de chefs d'équipe en HIMO pour les travaux d'entretien. Au cours de cette formation, 28 chefs d'équipe ont été formés à Lusambo. Ces derniers ont participé aux travaux de réhabilitation réalisés.
Augmentation du nombre de PME et ONG spécialisées dans les travaux HIMO	<ul style="list-style-type: none"> - Plusieurs structures sont nées et s'adonnent aux travaux de réhabilitation et d'entretien des routes.

Résultat 3: « Un réseau de routes de desserte agricole est réhabilité »	
Indicateurs	Etat de réalisation
Réhabilitation de X ml de ponts et de X passages sous route	<ul style="list-style-type: none"> - Le projet a réhabilité 15 ponts (217 ml) sur les axes routiers réhabilités.
Réhabilitation en méthode mécanisée de Y km de route	<ul style="list-style-type: none"> - 5 km de points chauds traités, gravillonnés en collaboration avec l'office des routes
Réhabilitation de Z km cumulé de routes rurales en HIMO	<ul style="list-style-type: none"> - Réhabilitation de 548 km de route par la méthode HIMO dans les trois districts de la Province.
Nombre d'hommes jour exécutés par les femmes sur les chantiers	<ul style="list-style-type: none"> - On a noté une faible participation de la femme aux travaux routiers malgré la sensibilisation faite. Environ 10 % de femmes participent aux travaux d'entretien et de réhabilitation des routes.
Construction de x entrepôts et débarcadères	<ul style="list-style-type: none"> - 3 entrepôts construits dans : 1 à Lusambo, 1 à Ngandajika et 1 à Luputa.

Résultat 4: « Un plan de gestion environnementale et sociale est implémenté »	
Indicateurs	Etat de réalisation
Existence du plan de Gestion Environnementale et Sociale (PGES)	<ul style="list-style-type: none"> - Un plan de Gestion Environnementale et Sociale a été établi dans le cadre de l'étude environnementale et sociale (EIES)
Thèmes transversaux couverts par PGES	<ul style="list-style-type: none"> - Formation de 108 membres de CLER en pairs éducateurs de VIH/SIDA, - sensibilisation de 414 personnes (riverains des routes, chefs d'équipe, cantonniers, ...) sur la lutte contre le VIH/SIDA,
PGES exécuté	<ul style="list-style-type: none"> - lutte antiérosive sur deux sites de l'axe routier Lusambo - Lubefu, campagne de sensibilisation visant la protection de la route à travers 7 radios communautaires.
	<ul style="list-style-type: none"> - Etude de faisabilité des foyers améliorés dans la province du Kasai – Oriental.
	<ul style="list-style-type: none"> - Distribution des 498 foyers améliorés à Mbuji – Mayi et à Ngandajika

4. Décrivez le système de suivi - évaluation qui a été mis en place lors de la mise en œuvre de la prestation.

Le suivi du Projet a été assuré à deux niveaux, et de la manière suivante :

1. Au niveau national :

- par la Structure Mixte de Concertation Locale (SMCL) présidé par le Coordonnateur National de la DVDA. Cette structure se réunissait une fois par semestre au niveau national, suivi des visites de terrain des membres de cette structure. Il convient de noter que les coordonnateurs régionaux et les chefs des Projet prenaient part aux différentes réunions de la SMCL.
- Par l'UCAG MINIDER représentée par les Co-Responsables qui suivaient le déroulement et l'exécution du Projet, plusieurs instructions et orientations visant la bonne exécution du Projet nous ont été adressées par ces responsables ;
- Par le Service Administratif et financier de l'UCAG qui a organisé des missions sur terrain dans le cadre de l'appui renforcement de capacité des agents du Projet.

2. Au niveau provincial :

- Par le Comité de Pilotage (CDP) présidé par le Ministre Provincial du Développement Rural, qui a permis un suivi rapproché du Projet. Ce Comité de Pilotage avait comme membres les représentants de services ci-après : DVDA, Office des Routes, Division de Développement Rural, Division de l'Agriculture et l'Unité de Gestion du Projet.
- Le suivi des travaux sur terrain était assuré par les ingénieurs superviseurs en collaboration avec la DVDA et l'Office des Routes. Les procès – verbaux des travaux étaient signés par les responsables du Projet et la DVDA. Les Coordonnateur Régional et Directeur de Volet ont quant à eux assuré plusieurs missions de d'inspection des travaux réalisés.

3.3 VOLET MANIEMA

1. **Si nécessaire, décrivez l'objectif spécifique et les Résultats Intermédiaires de la prestation, tels que mentionnés dans le document de projet ainsi que les changements opérés (quand, comment et pourquoi)**

L'objectif global selon le Document Technique et Financier est la Réduction de la pauvreté des populations rurales et urbaines en améliorant les capacités d'évacuation de la production agricole vers les foyers de consommation et en assurant la promotion de l'emploi et le secteur privé.

Et les IOV sont :

- Hausse de la production agricole dans les territoires concernés par rapport aux autres territoires.
- Baisse des prix sur les marchés des zones concernées.
- Augmentation du pouvoir d'achat des bénéficiaires.

L'objectif spécifique est de réhabiliter en HIMO un réseau de pistes dans certains pools de production et maintenir ce réseau grâce à la création d'un fonds d'entretien routier qui assure l'entretien à travers des structures locales ».

Avec comme IOV :

- Le trafic est assuré en toute saison.
- Augmentation du trafic
- Augmentation de la taille des marchés
- La vitesse moyenne de parcours est maintenue
- L'entretien des routes est fait
- L'impact environnemental est mitigé

Les différents résultats intermédiaires du volet Maniema ont été définis comme suit :

Résultat 1 : « Étude d'impact »

Résultat 2 : « Les PME et ONG ont été formés ».

Résultat 3 : « Un réseau de 300 km de pistes est réhabilité ».

Résultat 4: « Un Plan de Gestion Environnementale et Sociale (PGES) est implémenté ».

En général, il n'y a pas eu de changements opérés ni au niveau de l'objectif spécifique, ni à celui des résultats intermédiaires.

Par contre au niveau des activités devant être mises en œuvre pour atteindre certains résultats les changements ci-après ont été opérés :

Pour le Résultat 3:

Dans la zone d'intervention il y a seulement des engins des travaux publics de l'Office des Routes pouvant permettre de réaliser la réhabilitation en semi-mécanisée, et qui sont opérationnels sur financement FIDA (projet PIRAM). Le projet RRR (réunification de la RDC par voie routière) travaille aussi entre Lubao Kasongo – Salamabila vers le sud Kivu et le Kasai- Oriental. Afin d'éviter un double financement, les 20 km en semi-mécanisé ainsi que les travaux d'entretien avec les CLER entre Kasongo et Samba, ont été supprimés après accord du Comité de Pilotage.

En plus, après la réalisation d'une étude base line sur la voirie fluviale dans le sud Maniema qui a conclu que l'évacuation de la production agricole par voie fluviale était faible, les travaux de réhabilitation de la voirie fluviale et la construction des embarcadères et entrepôts étaient supprimés après accord du CDP.

2. Dans quelle mesure l'objectif spécifique de la prestation a-t-il été atteint, en fonction des indicateurs retenus?

L'impact du programme est très grand, et correspond tout à fait aux objectifs préconisés. Le projet a noté des effets immédiats suivants :

- Désenclavement et redynamisation de vingt-deux (22) marchés ruraux hebdomadaires, 52 Centres de Santé et 172 écoles;
- Création de 750 emplois temporaires pour l'entretien et environ 150.000 h/j utilisés pour la réhabilitation;
- Amélioration de la mobilité des personnes et des biens dans les communautés bénéficiaires rurales et baisse du temps de parcours;
- Désenclavement de 141 villages avec 281.792 personnes;
- Accroissement en moyenne de plus de 50% des emblavures agricoles des différentes cultures (maïs, riz, haricots, bananes et manioc);
- Facilitation de l'administration de proximité pour les services étatiques

Les communautés villageoises riveraines des routes réhabilitées et désormais entretenues connaissent un développement et un progrès spectaculaire.

La simple mise en contact des ménages paysans avec les marchés consommateurs urbains, par le fait des routes désormais carrossables, provoque partout une forte augmentation de la production agricole et de l'activité économique. Les paysans produisent et vendent plus, presque toujours à des prix nettement plus élevés qu'auparavant. En revanche, les produits manufacturés deviennent plus abondants aux villages, et donc bien moins chers.

De même, les autres aspects sociaux de la vie au village s'améliorent nettement. L'administration de l'état s'y fait désormais sentir, il y a plus d'écoles, l'état global de la santé amélioré. L'insécurité est fortement réduite, ainsi que la criminalité, surtout celles à l'égard des femmes.

On constate que le programme est globalement très pertinent, et s'adresse à un besoin criant des populations rurales isolées par rapport aux marchés urbains. Partout, le choix des routes à réhabiliter est fait de façon participative et obéit à des critères de maximisation d'impact.

Cependant certaines routes importantes réhabilitées sont encore faiblement exploitées à cause des obstacles naturels de franchissement encore sans solution. Cas des axes Mamba Georges – Rivière Lomami reliant le Maniema et le Kasaï, aussi Kipaka – kibombo rive où les bacs ne sont pas encore mis en place

3. Dans quelle mesure les résultats intermédiaires de la prestation ont-ils été atteints, en fonction des indicateurs retenus ?

Pour le Résultat 1:

Le projet a organisé un atelier sur la priorisation et le choix des axes à réhabiliter par une méthode participative avec des critères de choix bien définis.

Une étude d'impact environnemental et social était menée qui a permis de dégager un Plan de Gestion Environnemental et Social mis en œuvre par le projet (rapport disponible).

Un rapport est également disponible sur les études d'impacts sociaux économiques sur les axes réhabilités.

Pour le Résultat 2:

Après plusieurs formations organisées dans PREPICO 1 et 2, il y a existence dans le Sud Maniema des structures professionnelles en HIMO. Sur un total global de 56 lots de pistes réalisés par le projet, plus de 50 lots ont été exécutés par les structures locales.

56 chefs d'équipe pour les CLER à Kasongo et Kibombo ont été formés en HIMO.

Pour le Résultat 3:

- 255 km des routes réhabilités en HIMO et traitement des points chauds sur 75 km.
- 46 ponts (406 ml) réhabilités / construits;
- 21 dalots construits;
- 65 buses métalliques posées

Pour le Résultat 4:

- Mise en place de 14 champs de reboisement communautaire avec les CLER (6.000 jeunes plantules dont 2.800 plantes fruitières et 3.200 arbres à croissance rapide)
- Introduction, vulgarisation, promotion et distribution des 2.000 foyers améliorés céramiques dans les territoires de kasongo et Kibombo.
- Deux sessions de formation organisées sur le renforcement des capacités des CLER et agents étatiques en gestion environnementale et sociale dans les territoires de Kasongo et Kibombo, zone d'influence du projet.
- 22 campagnes de sensibilisation en public, dont 6 à kasongo, 9 à kabambare et 7 à kibombo ;
- 8 séances de formation sur le VIH/SIDA, dont 3 à kasongo, 3 à kabambare et 2 à kibombo ;
- 240 pairs éducateurs formés, dont 110 à kasongo, 80 à kabambare et 50 à kibombo ;
- Synergies avec le PNLS/Maniema).

4. Décrivez le système de suivi - évaluation qui a été mis en place lors de la mise en œuvre de la prestation.

A cette fin, les mécanismes suivants ont été mis en place :

Le suivi évaluation au niveau du projet, réalisé quotidiennement sur terrain par les Ingénieurs superviseurs recrutés par la DVDA et installés dans chaque territoire où s'effectuent les travaux (KASONGO, KIBOMBO, KABAMBARE). Ils font office de délégué à pied d'œuvre (DPO) et élaborent contradictoirement avec les entreprises les attachements journaliers de différents chantiers sous leur responsabilité. Ils sont assistés par un superviseur des travaux recrutés par la CTB PREPICO.

Le fonctionnaire dirigeant est assuré par les deux responsables de la Coordination du projet (Directeur de volet et son adjoint) qui inspectent les divers chantiers au moins deux fois mensuellement et sont chargés des réceptions des ouvrages routiers en collaboration avec les agents de la DVDA qui assurent aussi le suivi et le contrôle des travaux d'entretien courant exécutés par les CLER. A cet effet les agents de la DVDA sont pourvus des motos et d'un quota mensuel de carburant et lubrifiant.

Le système de rapports a permis une bonne information de tous les partenaires concernés par l'exécution de la prestation de coopération. Conformément aux exigences données au point 5.6. de la page 36 du DTF du PREPICO 2 relatif au rapportage, ainsi qu'aux modalités d'exécution de ce programme reprises sur les pages 31, 32 et 33, le projet a produit et soumis au Comité de pilotage du Volet 2 et aux membres de la Structure Mixte de Concertation Locale (SMCL), un rapport annuel d'exécution basé sur les objectifs, les résultats, les activités et les indicateurs, ainsi qu'un rapport financier.

Des missions de suivi technique et financier (audits) n'ont pas été organisées par la CTB (Kinshasa et Bruxelles) vu l'enclavement du volet Maniema. Une évaluation technique (AGRER) à mi-parcours (ensemble avec évaluation finale du P2), a eu lieu fin septembre 2012.

Le Comité de pilotage a permis le suivi technique rapproché et une responsabilisation des acteurs locaux.

La Structure Mixte de Concertation Locale a assuré une supervision générale de l'exécution de la prestation de coopération et a pris, sur la base des rapports et recommandations évoqués dans les mécanismes ci-dessus, toutes les mesures nécessaires à une adaptation des activités et résultats exposés au cadre logique, sans toutefois modifier l'objectif spécifique et le budget global de la contribution.

3.4 VOLET TSHOPO

1. ***Si nécessaire, décrivez l'Objectif Spécifique et les Résultats Intermédiaires de la prestation, tels que mentionnés dans le document de projet ainsi que les changements opérés (quand, comment et pourquoi)***

Objectif spécifique : « Réhabiliter en HIMO un réseau de pistes dans certains pools de production et maintenir ce réseau grâce à la création d'un fonds d'entretien routier qui assure l'entretien à travers des structures locales »

Les différents résultats intermédiaires du volet Province Orientale ont été définis comme suit :

Résultat 1 : « Études préalables et d'impacts sont menées »

Résultat 2 : « Les PME et ONG ont été formées en méthode HIMO ».

Résultat 3 : « Un réseau de 300 km de pistes est réhabilité ».

Résultat 4: « Un Plan de Gestion Environnementale et Sociale (PGES) est implémenté ».

Pour le Résultat 1:

Les études préalables ont été les suivantes :

- Etude Base-line, qui évalue la situation socio-économique, environnementale et le réseau routier. Cette étude sert d'input pour la priorisation des routes à réhabiliter, basée sur les critères de sélection émanant de la DVDA;
- Étude géotechnique du pont Lotuli : étude indispensable tenant compte de la grandeur de l'ouvrage construit (42 m de portée) ;
- Étude topographique du pont Lotuli : étude qui a permis d'avoir la situation topographique du site et a servi de référence pour les niveaux de l'ouvrage ;
- Les ateliers de priorisations: ces ateliers qui avaient regroupé les experts de la DVDA, de l'Office des routes et des ministères de Développement rural ainsi que ceux des ITPR, afin d'étudier et d'examiner la liste des axes et tronçons routiers sur base des critères de sélection émanant de la DVDA.
- Des études de faisabilité concrétisées par des missions sur terrain pour les relevés par GPS des tracés routiers.
- 3 études socio économiques menées pour mesurer l'impact du projet dans l'aire du projet

Pour le Résultat 2:

- 23 CLER ont été constitués et installés en partenariat avec la DVDA,

Les 23 CLER ont ensuite été regroupés en trois coordinations territoriales des CLER:

Il s'agit de:

- la coordination des CLER de YAHUMA;
- la coordination des CLER d'ISANGI;
- la coordination des CLER d'OPALA.

Suivants les besoins prioritaires en formation identifiés:

- 2 sessions de formations des Chef d'équipes en Haute Intensité de la Main d'œuvre étaient organisées l'une au site d'Isangi et l'autre au site de Yatolema.
- 2 sessions de formation en gestion et management étaient organisées l'une au site d'Isangi et l'autre au site de Yatolema

Pour le Résultat 3:

L'axe Kisangani–Opala, artère vitale d'approvisionnement en denrée de première nécessité de la ville de Kisangani, dont le tronçon Kisangani-Lobaie prise en charge par PREPICO 2. Le tronçon Lobaie-Yate était réhabilité et entretenu par PREPICO 3.

Pour y parvenir le volet a construit :

- 16 dalot cadre sur l'axe Opala .
- 50 dalots buses armco ont été posé sur l'axe Kisangani-Yaekela .
- 1 pont de type Mabey de 42 m de porté est construit à Lotuli.
- 3 platelages des ponts réhabilités

L'ensemble du réseau routier entretenu dans les trois territoires fait 520 km.

2. Dans quelle mesure l'objectif spécifique de la prestation a-t-il été atteint, en fonction des indicateurs retenus?

On constate que le programme est globalement très pertinent, et s'adresse à un besoin criant des populations rurales isolées par rapport aux marchés urbains. Partout, le choix des routes à réhabiliter est fait de façon participative et obéit à des critères de maximisation d'impact.

L'impact du programme est très grand, et correspond tout à fait aux objectifs préconisés. Les communautés villageoises riveraines des routes réhabilitées et désormais entretenues connaissent généralement un développement et un progrès spectaculaire. La simple mise en contact des ménages paysans avec les marchés consommateurs urbains, par le fait des routes désormais carrossables, provoque partout une forte augmentation de la production agricole et de l'activité économique. Les paysans produisent et vendent plus, presque toujours à des prix nettement plus élevés qu'auparavant. En revanche, les produits manufacturés deviennent plus abondants aux villages, et donc bien moins chers.

De même, les autres aspects sociaux de la vie au village s'améliorent nettement. L'administration de l'Etat s'y fait désormais sentir, il y a plus d'écoles, l'état global de la santé s'améliore.

3. Dans quelle mesure les résultats intermédiaires de la prestation ont-ils été atteints, en fonction des indicateurs retenus ?

Pour le Résultat 1:

Les rapports d'étude Baseline, d'impact environnemental et social et de la priorisation sont disponibles.

Pour le Résultat 2:

Pour palier au besoin en formation de gestion des CLER une structure privée a été sélectionné pour leur livrer 2 sessions de formation en gestion et management.

Pour la formation en HIMO de Chef d'équipe, c'est la DVDA qui a livré 2 sessions de formation sur base d'une convention à prix coûtant.

Pour le Résultat 3:

Des marchés HIMO ont été attribués aux PME et ONG via la Cellule de MP pour la réhabilitation de la route et la construction des ouvrages d'art.

Pour le Résultat 4:

A travers le Comité de Pilotage, l'ONG WWF avait proposé la construction et l'équipement des Guérites pour les gardes forestiers qui assurent la protection de la réserve de biosphère de Yangambi qui est adjacente à la route Yangambi.

A la suite de cette demande, le volet a construit et équipé 3 guérites pour les gardes forestiers.

Egalement pour réduire la pression sur les forêts, le volet a fourni 200 foyers améliorés aux ménages vivant dans les quartiers de la ville non encore desservie en électricité.

4. Décrivez le système de suivi-évaluation qui a été mis en place lors de la mise en œuvre de la prestation.

A cette fin, les mécanismes suivants ont été mis en place:

Le suivi évaluation au niveau du projet, réalisé quotidiennement sur terrain par les Ingénieurs superviseurs D.P.O. recrutés et installés dans chaque territoire où s'effectuent les travaux (Isangi, Opala, Yahuma). Ils élaborent contradictoirement avec les entreprises les attachements journaliers de différents chantiers sous leur responsabilité. Ils sont assistés par un superviseur des travaux recrutés par la CTB PREPICO.

Le fonctionnaire dirigeant est assuré par le Directeur de volet qui inspecte les divers chantiers au moins deux fois mensuellement et est chargé des réceptions des ouvrages routiers en collaboration avec les agents de l'Office des Routes. A cet effet une convention à prix coutant été signé par la CTB et l'Office des Routes essentiellement pour le suivi des travaux du pont Lotuli.

Le système de rapports a permis une bonne information de tous les partenaires concernés par l'exécution de la prestation de coopération, conformément aux indications du DTF du PREPICO.

Une mission d'audit menée par Deloitte a été organisée, ainsi qu'une mission d'évaluation à mi-parcours, et enfin une évaluation finale a eu lieu au mois de Juin 2014.

Le Comité de pilotage a permis le suivi technique rapproché et une responsabilisation des acteurs locaux.

La Structure Mixte de Concertation Locale a assuré une supervision générale de l'exécution de la prestation de coopération et a pris, sur la base des rapports et recommandations évoqués dans les mécanismes ci-dessus, toutes les mesures nécessaires à une adaptation des activités et résultats exposés au cadre logique.

3.5 VOLET KATANGA

1. **Si nécessaire, décrivez l'Objectif Spécifique et les Résultats Intermédiaires de la prestation, tels que mentionnés dans le document de projet ainsi que les changements opérés (quand, comment et pourquoi)**

Objectif Spécifique: "Réhabiliter en HIMO un réseau de pistes dans certains pools de production des provinces du Kasai-Oriental, du Maniema, du Katanga et de la Province Orientale; et maintenir ce réseau (y inclus les réseaux réhabilités dans le passé au Bas-Congo et au Bandundu) grâce à la création d'un fonds d'entretien routier qui assure l'entretien à travers des structures locales".

Résultats intermédiaires	Activités prévues (DTF)	Changements opérés
<u>Résultat 1:</u> « Les études préalables sont menées ».	étude d'impact	Aucun changement
<u>Résultat 2</u> « Les PME et ONG sont formés et opérationnels dans la réhabilitation et l'entretien des routes rurales par la méthode HIMO ».	formation en HIMO des chefs d'équipes	En complément aux formations HIMO des chefs d'équipe, le volet a réalisé une formation en détection des mines et engins explosifs.
<u>Résultat 3:</u> « Un réseau routier est réhabilité ».	achat d'outillage	Aucun changement
	réhabilitation des ouvrages d'art	Aucun changement
	réhabilitation en semi-mécanisé de 50 km de pistes.	Le projet n'a réalisé que 10 km avec la participation de l'office des routes
	réhabilitation de 750km de pistes en HIMO.	Le projet a réhabilité 717 km soit 96% du linéaire prévu.
	réhabilitation de 250 km de voirie fluviale.	Activité non réalisée
	construction de débarcadères et entrepôts de stockage	Activité non réalisée

<u>Résultat 4</u> : « Un plan de gestion environnementale et sociale est implémenté ».	étude d'impact environnemental et social	Aucun changement
	mise en œuvre du plan de gestion environnement et social.	Aucun changement

Commentaires:

Au niveau des changements opérés :

- Concernant les pistes, le DTF prévoyait la réhabilitation de 750 km de routes en HIMO, le projet a réhabilité 717 km presque la totalité (96%). Les 717 km constituent un réseau identifié à travers un atelier participatif qui a regroupé les membres de la société civile, des organisations non gouvernementales locales œuvrant dans le district de Tanganyika, et qui ont procédé à la sélection des axes routiers sur base des critères : fonctionnalité, production agricole (ou potentielle) , pourcentage de participation de la population aux investissements, densité de la population dans la zone d'influence , impact environnemental , coût de réhabilitation de la route, fréquentation, accessibilité aux entités administratives et sociales, réhabilitations récentes ,...
- Quant aux ouvrages d'art le DTF ne prévoyait pas des quantités fixes, le volet a construit /réhabilité les 100% des ouvrages identifiés sur site et qui ont fait l'objet d'études, à savoir 24 ponts représentant un linéaire cumulé de 194 m et 138 passages sous-routes en raison de 129 en buses ARMCO et 9 dalots en béton.
- Pour ce qui est des travaux de mécanisation, le DTF prévoyait 50 km. Le projet n'a réalisé que 10 km avec la participation de l'Office des Routes, soit 20 %. Le manque de réalisation du linéaire prévu pour les travaux de mécanisation s'explique par le manque de disponibilités de l'OR à intervenir sur certains axes éloignés, et du nombre limité d'engins déjà opérationnels sur certains tronçons des routes provinciales et nationales sur financement du Gouvernement provincial. Un premier contrat à prix coûtant avec l'Office des Routes à Kongolo a été exécuté à la pleine satisfaction de tous. Pour le deuxième contrat, le démarrage des travaux sur terrain a pris de retard suite aux pannes techniques de leurs engins. Le reste du budget a donc permis de renforcer les activités de construction d'ouvrages d'art en raison d'une part de leur nombre important , et d'autre part de l'adaptation des prix qui ont été revus à la hausse suite au difficultés d'accessibilité des sites, ainsi qu'à l'augmentation des coûts des matériaux principaux (ciment, fer à béton) .
- Les activités respectives liées à la construction de débarcadères et entrepôts de stockage n'ont pas été réalisées suite à non-exécution des travaux de réhabilitation de la voie fluviale par la RVF et par un manque de structures fiables pour la gestion des dépôts au niveau local. Le budget a donc été affecté aux travaux d'entretiens de pistes rurales ce qui a permis de poursuivre ces activités jusqu'en juin 2014.

2. Dans quelle mesure l'objectif spécifique de la prestation a-t-il été atteint, en fonction des indicateurs retenus?

Les indicateurs de l'objectif spécifique prévus dans le DTF sont: (i) le trafic est assuré en toute saison, (ii) augmentation du trafic, (iii) la vitesse moyenne de parcours est maintenue, (iv) l'entretien des routes est fait, (v) l'impact environnemental est mitigé.

En tenant compte du rapport d'étude d'impact socio-économique à mi-parcours mené en mars 2014, le projet estime que les indicateurs ont été atteints.

Augmentation du trafic :

Toutes catégories d'engins confondues (véhicules, motos, vélos), le trafic journalier moyen se situe autour de 55 engins d'après les études d'impact socio-économique qui ont été menées. Ce niveau de trafic est à apprécier par rapport à la situation d'avant projet où les pistes étaient réduites en sentiers, les ouvrages d'art détruits et le trafic réduit à pied et à vélo.

Entretien des routes est fait et la vitesse moyenne de parcours est maintenue :

Cet indicateur est décrit de manière exhaustive dans le rapport du Volet Entretien. Signalons toutefois que le rapport d'étude d'impact socio-économique a fait constater que les travaux d'entretien se font normalement sur le terrain et le niveau de service de ces routes reste appréciable : une vitesse de 40 à 60 km/h de parcours selon les conducteurs interrogés. Sauf l'axe 06 qui, confronté au manque de main d'œuvre, présente quelques endroits sensibles (notamment le tronçon affecté au CLER Butondo). Les populations locales de cet axe routier sont plus attirées par la mine d'or de Musée (situé 150 km au nord de la cité de Nyunzu).

L'impact environnemental est mitigé :

Sur le plan environnemental, les impacts de réhabilitation des pistes sont liés notamment à la pollution atmosphérique (qualité de l'air) dû aux poussières et au gaz de monoxyde de carbone dégagé par les véhicules lors de leur passage. Mais aussi et surtout les menaces et prélèvements non durables sur les ressources ligneuses après ouverture des pistes (forte demande de charbon de bois et bois d'œuvre). Afin de limiter ces menaces et de renverser les tendances sur le terrain, les actions du projet ont porté sur trois axes stratégiques d'intervention : (i) la sensibilisation et l'éducation environnementale, (ii) le reboisement et (iii) la promotion des foyers améliorés.

3. Dans quelle mesure les résultats intermédiaires de la prestation ont-ils été atteints, en fonction des indicateurs retenus?

Résultat 1: « les études préalables sont menées »	
Indicateurs retenus (DTF)	Réalisations / Commentaires
Rapports disponibles	<ul style="list-style-type: none"> - 1 rapport est disponible sur l'étude d'impact environnemental et social, qui a permis de dégager un Plan de Gestion Environnemental et Social mis en œuvre par le projet (rapport disponible). - 1 rapport est disponible sur l'étude d'impact socio-économique à mi-parcours sur les axes complètement réhabilités par le projet jusqu'en mars 2014. - 2 rapports sont disponibles sur les études de ponts construits.
Priorisation faite	<ul style="list-style-type: none"> - Les axes routiers à réhabiliter ont été choisis en collaboration avec tous les partenaires du Projet, dans un atelier de priorisation (CDP). Existence d'un procès-verbal d'un atelier sur la priorisation et le choix des axes à réhabiliter par une méthode participative avec des critères de choix bien définis.
Nombre de personnes associées à l'analyse	<ul style="list-style-type: none"> - Plusieurs personnes ont été consultées, associées dans le cadre de l'étude d'impact environnemental et social, de pistes et celles des ouvrages d'art. Par ailleurs plusieurs personnes et services ont participé à l'exécution du projet à travers les réunions des CDP et celles de SMCL.

Résultat 2: « les PME et ONGD sont formés et opérationnels dans la réhabilitation et l'entretien des routes rurales par la méthode HIMO »	
Indicateurs retenus (DTF)	Réalisations / Commentaires
<ul style="list-style-type: none"> - Nombre de PME et ONGD formés en HIMO. - Nombre de session de formation - Augmentation du nombre des PME et ONGD spécialisées dans les travaux en HIMO. 	<p>Sous PREPICO 3, le projet n'a pas privilégié les formations des chefs d'équipes en HIMO avec les ONGD et PME car durant la phase de PREPICO 2, plusieurs structures (ONGD et PME) œuvrant dans la même zone d'intervention ont été formées en HIMO et exécutent actuellement les travaux. Il s'est tenu sous PREPICO 3 :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 1 formation en détection des mines et engins explosifs réalisée en complément aux formations HIMO (cfr DTF). Les structures bénéficiaires, sont celles qui ont suivi les formations HIMO particulièrement dans les territoires de Kongolo et Kabalo (zones post conflit). - 2 formations de chefs d'équipe en niveau des CLERs financées par le volet Katanga (cfr rapport volet entretien). - Une séance d'information sur les marchés publics a été réalisée à Kalemie en collaboration avec la cellule des Marchés Publics de l'UCAG MINIDER. Cette séance est venue en complément à plusieurs autres réalisées par le projet à chaque lancement de marché. Ce qui a connu la participation de 41 personnes représentant différentes structures locales et a permis à certaines (ONGD et PME) d'améliorer la qualité de leurs dossiers d'offres lors des soumissions. <p>Sous PREPICO 2 :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 4 sessions de formations en collaboration avec la DVDA, - 112 ONGD et PME ont bénéficié d'une formation en chefs d'équipe.

Résultat 3: « Un réseau de routes de desserte agricole est réhabilité »	
Indicateurs retenus (DTF)	Réalisations / Commentaires
Réhabilitation de X ml de ponts et de X passages sous route	- Construction/Réhabilitation de 24 ponts représentant 194 ml, construction de 9 dalots cadre en béton et 129 passages sous routes en buses ARMCO
Réhabilitation en méthode mécanisée de X km de route	- Réhabilitation en mécanisé de 10 km en collaboration avec l'office des routes,
Réhabilitation de X km cumulé de routes rurales en HIMO	- Réhabilitation (ouvertures) en HIMO de 717 km de pistes rurales
Nombre d'hommes jour exécutés par les femmes sur les chantiers	- Le taux de participation des femmes des femmes demeure encore très faible. Elles sont plus impliquées dans les activités légères (débroussaillage pendant la réhabilitation, entretien simple,...). Leur pourcentage est estimé à 5 %
nombre de km de voirie fluviale réhabilités	- Ces activités de voies fluviales, Construction de x entrepôts et débarcadères n'ont pas été exécutées pour les raisons évoquées précédemment.
Construction de x entrepôts et débarcadères	

Résultat 4: « Un plan de gestion environnementale et sociale est implémenté »	
Indicateurs retenus (DTF)	Réalisations / Commentaires
Le DTF n'a pas prévu d'activités de manière explicite. Les activités réalisées ont été définies et menées par le projet.	<ul style="list-style-type: none"> - Sensibilisation au VIH / SIDA et violences faites aux femmes (11 sessions de formation des pairs éducateurs regroupant 260 participants, tenue 20 séances de sensibilisation). - Formation en gestion environnementale dans les territoires de Kongolo et Nyunzu (80 participants) - Introduction, Vulgarisation et distribution de 3.120 foyers améliorés céramiques dans les territoires de kalemie, nyunzu et kongolo et formation de 10 forgerons à la fabrication des FA, et de deux vulgarisateurs; tenue de 31 séances de sensibilisation à l'usage des FA . - Reboisement communautaire et plantation d'alignement (réalisation de 27 champs avec les CLERs et mise en terre des 13.100 espèces fruitiers, 14.700 arbres forestiers). - Réalisation d'une étude Baseline d'impact environnemental.

4. Décrivez le système de suivi-évaluation qui a été mis en place lors de la mise en œuvre de la prestation.

A cette fin, les mécanismes suivants ont été mis en place:

Le suivi évaluation au niveau du projet, réalisé quotidiennement sur terrain par les Ingénieurs superviseurs et installés à Kongolo où s'effectuent la grande partie des travaux (KONGOLO, KABALO et NYUNZU). Ils font office de délégué à pied d'œuvre (DPO) et élaborent contradictoirement avec les structures les attachements de différents chantiers sous leur responsabilité.

Le fonctionnaire dirigeant est assuré par les deux responsables de la Coordination du projet (Directeur de volet et le coordonnateur régional) qui inspectent les divers chantiers au moins une fois mensuellement et sont chargés des réceptions des ouvrages routiers en collaboration avec les agents de la DVDA qui assurent aussi le suivi et le contrôle des travaux d'entretien courant exécutés par les CLER.

Le système de rapports a permis une bonne information de tous les partenaires concernés par l'exécution de la prestation de coopération. Conformément aux exigences données au DTF du PREPICO relatif au rapportage, ainsi qu'aux modalités d'exécution de ce programme, le projet a produit et soumis au Comité de pilotage du Volet et aux membres de la Structure Mixte de Concertation Locale (SMCL), un rapport annuel d'exécution basé sur les objectifs, les résultats, les activités et les indicateurs, ainsi qu'un rapport financier.

Des missions de suivi technique et financier (audits) ont été organisées par la CTB et exécutée par DELOITTE en novembre 2012 et 2013. Une évaluation technique (AGRER) à mi-parcours (ensemble avec évaluation finale du P2), a eu lieu fin septembre 2012.

Le Comité de pilotage a permis le suivi technique rapproché et une responsabilisation des acteurs locaux.

La Structure Mixte de Concertation Locale a assuré une supervision générale de l'exécution de la prestation de coopération et a pris, sur la base des rapports et recommandations évoqués dans les mécanismes ci-dessus, toutes les mesures nécessaires à une adaptation des activités et résultats exposés au cadre logique, sans toutefois modifier l'objectif spécifique et le budget global de la contribution.

3.6 VOLET BACS

1. Si nécessaire, décrivez l'Objectif Spécifique et les Résultats Intermédiaires de la prestation, tels que mentionnés dans le document de projet ainsi que les changements opérés (quand, comment et pourquoi)

L'objectif spécifique est identique à l'ensemble des autres Volets de PREPICO 3, mais le Volet Bacs agit comme un Volet Transversal en assurant la continuité du réseau routier par le franchissement des cours d'eau.

Les Résultats Intermédiaires sont :

- 1) Les études préalables sont menées ;
- 2) La gestion des bacs est améliorée ;
- 3) Les bacs sont réhabilités.

Il n'y a pas eu de changement dans ces résultats, si ce n'est qu'au niveau du 3^e résultat, il se composait de 3 activités principales :

- Réhabilitation de bacs à moteurs ;
- Réhabilitation de bacs à traile ;
- Embarcadères d'accostage de bacs.

A l'issue de l'analyse des priorités grâce à l'outil SIG (en croisant le réseau de pistes sélectionné par les volets géographiques et les sites de bacs – franchissement des cours d'eau -), il s'est avéré qu'il n'y avait qu'un site de bac à traile (à câble). La majorité du budget a donc été reversée sur les bacs à moteurs qui a d'ailleurs permis, outre la réhabilitation de bacs, de construire 3 bacs neufs.

2. Dans quelle mesure l'objectif spécifique de la prestation a-t-il été atteint, en fonction des indicateurs retenus?

Indicateurs	Commentaires
<ul style="list-style-type: none"> • Le trafic est assuré en toute saison. • Augmentation du trafic • Augmentation de la taille des marchés • La vitesse moyenne de parcours est maintenue • L'entretien des routes est fait • L'impact environnemental est mitigé 	<p>Ces indicateurs sont généraux pour le programme PREPICO 3 et donc non spécifiques au volet transversal « Bacs ».</p> <p>Bien entendu le volet Bacs y contribue en assurant la continuité du réseau par le franchissement des cours d'eau.</p> <p>Pour les bacs qui étaient immobilisés et qui ont été réhabilités et/ou remotorisés par le Volet, l'indicateur est immédiat : d'un trafic nul, le trafic a été repris et augmente dans les mois suivants par la diffusion de l'information de reprise des traversées.</p> <p>Pour les bacs où le nouveau mode de gestion a été instauré (sur 5 sites), le Volet Bacs dispose d'un comptage quotidien du trafic (par la vente des billets), mais aucune baseline ou valeur cible n'avait été fixée.</p> <p>Grâce aux rapports de l'OR et de l'Intermédiaire financier, les données sur le trafic sont croisées et vérifiées par le Comité de Suivi de l'Exploitation du bac. Le carnet d'Exploitation du bac du Commandant reprend pour les camions le type de marchandises transportées, ce qui devrait permettre des analyses sur l'impact économique.</p>

3. Dans quelle mesure les résultats intermédiaires de la prestation ont-ils été atteints, en fonction des indicateurs retenus?

Output 1 : Les études préalables sont menées			
Indicateurs	Valeur de la Baseline	Valeur Fin de projet	Cible finale
Liste des priorités	0	1	1

L'étude de sélection des sites des bacs à réhabiliter a été réalisée en début de projet à l'aide de la base de données du partenaire OR (inventaire de tous les points de passage de bacs de la RDC) et de l'outil SIG développé dans les phases précédentes de PREPICO, reprenant le réseau de pistes réhabilité ou entretenu par la CTB. En croisant ces données géographiques, une première liste de priorités a été établie, qui a ensuite été discutée avec les équipes des volets dits « géographiques » de PREPICO, et enfin, cette liste a été validée par le comité de pilotage du Volet en octobre 2011, soit 5 mois après le démarrage du Volet Bacs.

En dehors de cette liste, le projet a dû répondre à des situations d'urgence majeures, en prenant en compte des sites de bacs non-prévus initialement (Bandundu-ville, Kisangani, Kindu). Ces modifications/ajouts ont été largement documentés par les requêtes urgentes du partenaire.

A l'inverse d'autres sites retenus ont été retirés de la liste des priorités soit pour des raisons de chronogramme (site d'Asekatunda non-accessible vu le rythme de réalisation des travaux de réhabilitation des pistes pour y accéder), ou pour des raisons de changements de priorités du réseau de pistes sélectionné par les autres programmes (Katembo, zone non-reprise par le PRODEKK qui a succédé au PREPICO 3 au Bandundu).

Le Volet Bacs étant un volet transversal au service des volets et programmes « routiers », il a essayé d'adapter ses priorités pour répondre aux préoccupations du réseau. D'autre part, dans le cadre du partenariat, et grâce à sa stratégie d'exécution (stock central de matériaux et équipements) il a pu répondre à certains cas de requête urgente du partenaire (en restant toutefois par principe, dans les mêmes provinces d'action).

Output 2 : La gestion des bacs est améliorée			
Indicateurs	Valeur de la Baseline	Valeur en fin de projet	Cible finale
Système de gestion introduit	0	1	1
Nombre de bacs gérés	0	5	10
Nombre de formations	0	3	3

Le Volet Bacs a conçu et introduit un nouveau mode de gestion des bacs.

Pour ce faire, l'équipe de projet a tout d'abord effectué une analyse économique détaillée de plusieurs sites de bacs (Bulungu, Kisangani, Luozi, Bumba). Ces études ont permis d'établir des propositions de nouvelles mesures de gestion, qui ont été validées avec le partenaire OR, et un nouveau mode de gestion des bacs a été généralisé.

Le nouveau mode gestion repose sur :

- **Des principes de gestion** (6) identiques à tous les bacs :
 - 1) Abandon du paiement en nature (carburants & lubrifiants) approvisionnement en gros (dotation initiale = fonds de roulement)
 - 2) Calcul des tarifs et détermination des catégories de péage calcul spécifique selon coût d'exploitation & après étalonnage, et calcul d'opportunité; (possible mutualisation entre plusieurs bacs).
 - 3) Séparation du rôle technique & opérat. / rôle financier : introduction d'un IF (Coopec ou Banque) pour la perception et la consignation des recettes.
 - 4) Planification financière et opérat. (planning des entretiens) -> plan prévisionnel des dépenses (mensuel).
 - 5) Système de quotités et primes (CMAT et équipage) limités, transparents, et révisables ; pour éviter un blocage ou système parallèle.
 - 6) Rôle du projet : appui au lancement (outils, conception) et contrôle (au sein du comité mensuel), et non substitution.
- **Des variables** à calculer/apprécier pour chaque bac (notamment prix des traversées, approvisionnement de carburant, quotités de répartition des recettes,...);
- **Des outils de gestion** : panneaux d'affichage des tarifs par catégorie, tickets véhicules, tickets piétons et vélos, carnets d'exploitation du bac Tome du Commandant et Tome du Mécanicien ; guichets de péage.
- **Deux documents contractuels** pour chaque site : le protocole OR détaillant les rôles de chacun dans le fonctionnement et le suivi, et le contrat avec l'intermédiaire financier (Coopec ou banque).

Le système a été expérimenté et formalisé pour un premier site (Bulungu) en octobre 2013 avec un protocole d'accord pour 6 mois.

Il a ensuite été implémenté sur 4 autres sites : Kisangani, Bumba, Pindi et Luozi. Idéalement, il aurait dû être implémenté sur chaque site où le projet a effectué une réhabilitation de bac, mais vu les contraintes de temps et de suivi nécessaire pour la pérennité du système, il a été décidé de privilégier les zones où un nouveau programme CTB était actif ou en démarrage, à savoir le Bandundu et la Province Orientale (à l'exception de Luozi au Bas-Congo, où le partenaire est davantage responsabilisé pour la suite).

Par ailleurs, le Volet Bacs a organisé des formations de large échelle avec le CRFNI (Centre Régional de Formation en Navigation Intérieure à Kinshasa, dépendant de la CICOS) avec le concours du Programme Bourses de la Coopération Belgo-Congolaise :

- sept.-oct. 2012 : Formation de recyclage de 29 commandants et barreurs des bacs des 5 provinces de PREPICO sélectionnées (1 mois, 180 heures de formations théoriques et pratiques) ;
- avril-mai 2013 : Formation de recyclage de 22 commandants et barreurs des bacs, et formation de recyclage de 29 mécaniciens et 7 ATB (1 mois, 180 heures de formations théoriques et pratiques) ;
- sept. 2013 : Formation de perfectionnement de 6 ATB + 2 techniciens de la DMF: reconditionnement complet de 2 moteurs marins en 9 jours.

Output 3 : Les bacs sont réhabilités			
Indicateurs	Valeur de la Baseline	Valeur en fin de projet	Cible finale
Nombre de bacs à moteur réhabilités/construits	0	8	13
Nombre de bacs à câbles réhabilités/construits	0	1	1
Nombre d'embarcadères construits	0	3	4

A la fin de la durée opérationnelle du projet 5 bacs à moteur sont encore en travaux : les trois bacs neufs de 35 T sont en construction et devraient être livrés au premier trimestre 2015, et deux réhabilitations sont en cours (Kindu et Simi-Simi).

La construction des embarcadères et l'aménagement du site de Kisangani (incluant la construction de salles d'attente et guichets de péage) doit également se terminer au premier semestre 2015.

Les travaux de réhabilitation de bacs étant très hétéroclites (allant d'une simple remotorisation à un carénage et réhabilitation complète), un tableau synoptique, par province, est donné ci-dessous, reprenant le type de travaux, la période et le prestataire.

Tableau synoptique : réalisation des travaux Volet Bacs :

A. REHABILITATIONS BACS (sur PREPICO 3)

1. Bas-Congo

Site	Etat d'avancement	Période / Durée	Travaux à effectuer	Prestataire
Mpioka	Terminé	avril - juillet 2013	<u>Réhabilitation complète du bac:</u> volets d'embarquement, carénage murailles ext., voie charretière, guindeau, salle des machines, peinture, électricité	OR
Luozi	Terminé	juillet - août 2013	<u>Réhabilitation complémentaire du bac:</u> volets d'embarquement, grd entretien moteurs, électricité, éclairage et sécurité	OR

2. Bandundu

Site	Etat d'avancement	Période / Durée	Travaux à effectuer	Prestataire
Pindi	Terminé	janvier - mai 2013	<u>Réhabilitation complète:</u> Volets d'embarquement et poteaux, remplacement câbles, entretien et remise en état moteur, réservoir, guindeau et ancre	OR
Bulungu	Terminé	janvier - juillet 2013	<u>Réhabilitation partielle:</u> Volets d'embarquement, carénage 2 caissons extrêmes, appareillages <u>Avenant pour réhabilitation complète:</u> Remotorisation (2 moteurs neufs), pont, électricité et éclairage, peinture complète	OR
Bandundu-ville	Terminé	avril 2013	<u>Cas d'urgence: Motorisation:</u> cédé 2 moteurs neufs à l'OR Installation par l'OR, autres éléments de la réhabilitation par PARAU - inspection de l'installation moteurs faite par CTB févr. 2014	OR + PARAU
Bumba	Terminé	février - juillet 2014	<u>Réhabilitation complète + allongement (20 -> 25T):</u> Bac à traile: carénage, construction d'un caisson suppl., volets d'embarquements, treuils de manœuvre, remplacement poulies et câbles, install. guindeau et ancre	OR

3. Province Orientale

Site	Etat d'avancement	Période / Durée	Travaux à effectuer	Prestataire
Kisangani 2 ("piétons")	Terminé	25/05 - 03/06/2013	<u>Cas d'urgence:</u> 2 moteurs neufs, lignes d'arbre et propulsions installés	CTB - OR
Kisangani 3	Terminé	août 2013 - janv. 2014	<u>Réhabilitation complète:</u> Motorisation, propulsion (2 ensembles), carénage des peaks, renforcement volets, correction défauts de conception: démontage volet inutile, installation poutre fin de course, reconstruction sdm et timonerie, constr. défenses latérales,...	OR
Simi-Simi	DES signé juin 2014 - acheminement matériaux en cours	4 mois: nov. 2014 à févr. 2015	bac similaire et intervention similaire à Kisangani 3 <u>Réhabilitation complète:</u> Motorisation, propulsion (2 ensembles) + correction défauts de conception	OR

4. Maniema

Site	Etat d'avancement	Période / Durée	Travaux à effectuer	Prestataire
Kasongo	Remotorisation terminée (août 2013)	août 2013	Remotorisation par équipe mixte CTB/OR (installation 2 moteurs neufs)	CTB - OR
	Réhabilitation complète: Terminée	juin - août 2014	<u>Réhabilitation complète:</u> Volets d'embarquement, carénage 2 caissons extrêmes, appareillages, pont, électricité, peinture complète	OR
Kindu	Remotorisation terminée	mai - juin 2014	<u>Travaux de motorisation:</u> Reconditionnement des moteurs: "Test" mise en pratique de la formation des ATB. Révision propulseurs Schottel.	OR
	Réhabilitation partielle	1 mois (nov. 2014)	<u>Réhabilitation partielle (reliquat DES Kasongo):</u> Carénage 2 caissons extrêmes, bastingages, électricité, peinture	

B. BACS NEUFS

Site	Etat d'avancement	Période / Durée	Travaux à effectuer	Prestataire
Isangi 35T	construction en cours	18 mois: juillet 2013 - janv. 2015	Bac neuf transversal 35T, 2 moteurs neufs JD 120 CV	Meuse et Sambre
Yate 35T	construction en cours	18 mois: juillet 2013 - janv. 2015	Bac neuf transversal 35T, 2 moteurs neufs JD 120 CV	Meuse et Sambre
Nioki 35T	construction en cours	18 mois: juillet 2013 - janv. 2015	Bac neuf transversal 35T, 2 moteurs neufs JD 120 CV	Meuse et Sambre

C. EMBARCADERES

Site	Etat d'avancement	Période / Durée	Travaux à effectuer	Prestataire
Luozi	Terminé	août - sept. 2012	Prolongation de la rampe d'accès côté Kimbemba 17 ml	Setraco sprl
	Suspendu (09/12) Résilié 10/2014	août - sept. 2012	Prolongation de la rampe d'accès côté Luozi 12 ml : pose des gabions (08/2012) – marché interrompu suite montée des eaux - niveau des eaux n'a pas permis la reprise en saison sèche 2013	Klam sprl
Bulungu	Terminé	avril - sept. 2014	Construction de 2 embarcadères, épis de protection et aménagement accès + passage sous route & glissière	Trans-Import
Bumba	Terminé	déc. 2013 - août 2014	Construction de 2 embarcadères (basses eaux + hautes eaux) et épis de protection Renforcement des mâts de support de traille Aménagement piste d'accès et renfort pont	Sopladime
Kisangani	Travaux en cours	6 mois: oct. 2014 - mars 2015	Lot 1: embarcadères et épis de protection	Sopladime
	Travaux en cours	6 mois: oct. 2014 - mars 2015	Lot 2: clôtures et parkings	Sopladime
	Travaux en cours	6 mois: oct. 2014 - mars 2015	Lot 3: salles d'attentes et guichets de péage	Safricas

4. Décrivez le système de suivi-évaluation qui a été mis en place lors de la mise en œuvre de la prestation.

Dans sa stratégie d'exécution pour les réhabilitations de bacs, le projet a constitué un stock central de consommables et équipements pour la construction marine, devant servir pour l'ensemble des bacs à réhabiliter. Une dizaine de marchés publics d'approvisionnements lourds a été passée et un entrepôt a été loué. Afin de suivre les approvisionnements et les envois vers les différents sites dans 4 provinces, le projet a configuré un logiciel de gestion de stock sur mesure. Outre le suivi du stock physique, ce logiciel permet de valoriser les envois de matériaux par site afin de déterminer in fine le coût de chaque réhabilitation (par calcul de valeur des matériaux ayant servi pour chaque site).

Au niveau de l'exécution des travaux, le Volet a veillé à avoir à chaque fois un contrôle indépendant et un rôle bien défini pour le partenaire OR :

- La majorité des réhabilitations de bacs a été exécutée en application d'un contrat cadre conclu avec la DG de l'OR fixant notamment un taux uniforme pour les primes pour la main d'œuvre OR des Centres Matériels à l'intérieur du pays. Les travaux étaient valorisés par tâche et payés après exécution. Le projet assurait la supervision quotidienne par un DPO indépendant recruté à cet effet, et de manière périodique par l'Ingénieur-Superviseur du Volet.
- Pour les autres travaux effectués par des entreprises privées (notamment les embarcadères et bacs neufs), le projet a également affecté un DPO indépendant pour la supervision quotidienne, et associé le partenaire OR dans le suivi périodique aux côtés de l'Ingénieur-Superviseur du Volet.

Enfin, au niveau de la gestion des bacs, pour les 5 sites où le système a été mis en place, les rôles de chaque partie prenante (Equipage et Centre Matériel OR, Intermédiaire Financier et CTB) sont détaillés dans le Protocole et dans le contrat de l'IF. Ils contiennent notamment une obligation de rapportage mensuel sur le trafic et les recettes de péage par l'équipage OR et par l'IF, chacun dans un format imposé. Les données sont confrontées et analysées au sein du Comité de suivi de l'Exploitation (OR-CTB) mensuellement. Ce même comité établit le plan prévisionnel des dépenses autorisées du mois suivant. A noter que les outils développés (carnets de reçus en 3 exemplaires autocopiants avec numéro unique, carnets d'exploitation du Commandant et du Mécanicien avec rapport mensuel détachable) doivent automatiser au maximum le processus de rapportage et de suivi.

4. COMMENTAIRES ET ANALYSES

4.1 VOLET ENTRETIEN

1. *Quels sont les problèmes et questions majeurs qui ont influencé l'exécution de la prestation et comment la prestation a-t-elle tenté de les résoudre ?*

- Le respect de barrière de pluies et de la charge à l'essieu continue à poser problème. Les textes des lois sur la protection du patrimoine routier, existent, mais leur vulgarisation et application n'est pas effective (pas de perspective). Des dégradations non négligeables, sont occasionnées, ce qui complique l'entretien et augmente le coût de l'entretien. Les bénéficiaires, les usagers de la route et les autorités politico administratives ont été sensibilisés, sur les bonnes pratiques en rapport à la protection du patrimoine routier. La loi continue à être enfreinte délibérément. Il ne faut plus parler seulement de vulgarisation, mais de changement de mentalité en punissant, les contrevenants. Il est évident, qu'un changement de mentalité dans ce domaine est un processus, qui doit être calé dans le temps. Mais jusque-là, l'implication et l'engagement ferme des autorités politico-administratives dans la mise en place des mécanismes qui amèneront au respect effectif de la loi sont absents.
- Les ressources budgétaires étaient limitées. Le nombre de KM de pistes réhabilitées augmentait de façon exponentielle. La nécessité de réduire le réseau à entretenir en priorisant les axes, suivant leur importance, était donc évident. Chaque année, il y avait une priorisation des axes à entretenir en gardant à l'esprit d'avoir en même temps en rapport au budget disponible, un réseau cohérent en tenant compte de l'accessibilité vers les nouvelles pistes réhabilitées, de l'importance des axes, mais aussi avoir au moins une année d'entretien sur un axe pour un monitoring suffisant, des structures d'entretien mise en place.
- Le budget n'a pas permis un aménagement progressif de la route, pour adapter le standard ou niveau de service à l'augmentation du trafic. Le budget entretien périodique n'était pas prévu.
- La supervision de l'entretien avec la DVDA s'est avérée inefficace. Le personnel était en nombre et en qualité insuffisant, partagé par plusieurs bailleurs. Les réceptions ne reflétaient pas la réalité. Un effort particulier devait être consenti par l'équipe dirigeante de la DVDA pour que le personnel déployé sur le terrain puisse présenter les garanties de professionnalisme et de déontologie requises. Cette situation a été décriée depuis, mais aucune action concrète n'avait été menée. A un certain moment, la CTB a été obligé d'engager des délégués à pied d'œuvre, pour continuer la supervision de l'entretien en lieu et place de la DVDA.
- Les axes réhabilités non pris en compte dans le budget d'entretien, bien que transmis à la DVDA, à l'OR et au FONER, n'ont pas été pris en charge par le budget du FONER.
- Le FONER a atteint une capacité de mobilisation des fonds, non négligeable. Par contre la DVDA éprouve en ce moment de grandes difficultés pour honorer ses engagements vis-à-vis du Foner. Il y a encore des sérieux problèmes dans la programmation. La DVDA ne s'est pas encore donnée la

capacité d'organiser ce nombre immense de marchés publics à très court terme. Il y a un besoin de formation et de renforcement évident.

- Le monopole des formations est jusque-là dévolu à la DVDA. Mais celle-ci ne dispose pas des ressources humaines suffisantes pour répondre en temps utile aux besoins de tous les bailleurs. Quand certains d'entre eux sont demandeurs au même moment, la DVDA est dépassée.

Ce qui a quelque part aussi compliqué la prise en compte de la recommandation de démarrer l'entretien juste après la réhabilitation. Le programme d'installation des CLER et de la formation des techniciens des CLER était difficile à respecter.

- Les structures contractantes au niveau de la réhabilitation, d'une manière générale, n'ont pas été en mesure de se doter des matériels adéquats pour atteindre le niveau de compactage requis. L'entretien n'ayant pas les moyens pour corriger cette insuffisance, de ce fait, à certains endroits la vitesse de dégradation a dépassé la vitesse d'intervention des CLER.

Pour y pallier, 8 compacteurs de 8 Tonnes chacun, ont été commandés. Ces derniers sont arrivés vers la fin du projet et n'ont donc pas pu être utilisés sur PREPICO 3. Ils ont été versés dans les nouveaux programmes.

2. Quelles sont les causes des écarts par rapport aux résultats attendus ?

Pour le Volet Entretien du PREPICO 3, nous ne pensons pas qu'il faut parler d'écarts par rapport aux résultats attendus. Ce qu'il faut retenir est que le budget disponible était insuffisant pour prendre en compte tous les axes hérités des projets ou programme précédent, ainsi que du PREPICO 3.

En fait il n'y avait pas un kilométrage fixé à entretenir, prévu par le DTF. Un exercice devait être fait en rapport au budget disponible en priorisant les axes à entretenir (de manière globale c.à.d. projets précédent et PREPICO 3 inclus), pour avoir un réseau cohérent, avec un impact visible, mais aussi dans l'hypothèse d'une prise en charge progressive par l'Etat congolais à travers le Foner.

3. Quelles leçons peut-on tirer de l'expérience de la prestation? Faites une réponse détaillée sur les plans de l'impact et de la durabilité des résultats.

Sur le plan de l'impact, nous retenons que :

- De prime abord, les projets HIMO permettent d'influencer les politiques d'investissement à obtenir un impact plus important sur la création d'emplois et l'éradication de la pauvreté. En démontrant comment ces infrastructures peuvent être créées et entretenues de manière rentable avec des méthodes intensives en emploi.
- 5310 emplois permanents durant le projet ont été créés.
- Construire les CLERS à partir des CVDS, constitue une expérience forte et intéressante dans la promotion de l'entreprenariat du développement (gouvernance communautaire). Cette approche, a permis l'adhésion des populations locales et le contrôle par elles de toute l'action.

- Il n'y a pas eu d'étude socio-économique diligentée par le volet, mais nous pouvons affirmer que les axes ciblés ont été choisis avant la réhabilitation avec des critères de priorisation pour arriver à un impact réel. L'entretien routinier a permis de maintenir tant soit peu le niveau de service hérité de la réhabilitation, donc aussi l'impact généré par les routes lors de leur réhabilitation.

Sur le plan de la durabilité :

- Les projets HIMO procurent non seulement, des emplois et des revenus à la population, mais ils contribuent à créer une capacité locale en formant et développant des structures (ONGD, PME, ...) capable de concevoir et de réaliser des travaux de construction et d'entretien des routes avec un fort pourcentage de main d'œuvre et d'utilisation des matériaux locaux.
- Les différentes formations en HIMO et en gestion ont contribué à créer une capacité locale en formant et développant des structures capables de réaliser des travaux de construction et d'entretien des routes avec un fort pourcentage de main d'œuvre et d'utilisation des matériaux locaux.
- Le FONER, ainsi que la mise en place des CPR au niveau de province, constitue une lueur d'espoir.
- Le regroupement des CLERs en COORDICLER par territoire, leur formation permettra de leur donner plus de poids et les emmener à devenir des structures plus professionnelles et viables, avec des compétences plus avancées, dans la gestion administrative et financière de leur structure, dans l'entretien des routes non revêtues, mais aussi dans la participation aux marchés publics, en concurrence avec d'autres structures. Ce qui réduira de manière considérable le risque de leur disparition totale, après la phase de financement et d'appui par les différents bailleurs.
- Accord de principe sur la possibilité par la Direction Générale de Contrôle des Marchés Publics de pouvoir autoriser, au cas par cas, pour les clers, le recours à la procédure de gré à gré conformément à la législation en vigueur et ce, avant d'envisager le recours au mode normal de passation qui est l'Appel d'Offres en fonction de la base des données qui sera constituée au fil de temps, ce qui a abouti à l'obtention pour un premier temps, de la non objection de la Direction Général de Contrôle des Marchés Publics pour le recours à la procédure de gré à gré, pour 18 CLER du Bas Congo.
- La création d'une base de données des pistes, ouvrages d'art et autres points singuliers à l'aide d'un Système d'Information Géographique (SIG) et d'une cartographie numérisée, permet de préserver l'historique des interventions, pour une bonne gestion et suivi du réseau.

4. Selon vous, comment la prestation a-t-elle été perçue par les groupes cibles ?

La perception de la prestation par les groupes cibles se situe à trois niveaux :

- Au niveau des autorités locales
- Au niveau de la population bénéficiaire
- Au niveau des usagers.

Au niveau des autorités politico-administratives:

- Elles trouvent que le programme s'est inscrit en droite ligne avec les priorités nationales, notamment en ce qui concerne la politique nationale de désenclavement.
- Les interventions se sont révélées d'un grand apport dans la réalisation du programme gouvernemental dans son volet relatif aux infrastructures de base.
- Satisfaction des autorités tant au niveau de l'objectif global visant la réduction de la pauvreté des populations urbaines et rurales en améliorant la capacités d'évacuation de la production agricole et en assurant la promotion de l'emploi qu'à celui de l'objectif spécifique centré sur la réalisation effective du désenclavement des zones sélectionnées.
- Présence dans la province des structures spécialisées dans l'exécution des travaux en HIMO pouvant s'occuper de l'entretien après le projet.

Au niveau de la population bénéficiaire:

- La possibilité d'évacuation des productions vivrières en toute saison, est un facteur de développement et d'augmentation des revenus de la population agricole de la zone.
- Une vraie motivation dans la population d'accroître les emblavements, car elle sait que les produits une fois récoltés seront sans problème achetés et acheminés vers les villes à l'aide des camions.
- L'amélioration du système de communication ayant comme conséquence positive sur une meilleure accessibilité des personnes à l'ensemble des services de base que sont les centres de santé, les écoles, les services de l'Administration, etc., ...
- La redynamisation des marchés qui pourra permettre de créer un courant d'échanges.

La population bénéficiaire reconnaît que l'approche HIMO appliquée permet :

- Qu'elle devienne responsable suite à leur implication directe dans la réhabilitation et l'entretien des routes retenues.
- De favoriser et d'encourager leur adhésion à la recherche des solutions aux problèmes qui les concernent et de toucher un grand nombre parmi eux.
- D'employer des personnes dans le milieu d'intervention et d'irriguer l'économie locale avec les liquidités qui se faisaient de plus en plus rares en l'absence de communication: essor social et économique de la zone du projet.

5. Quels ont été les résultats du suivi-évaluation ou du monitoring et des éventuels audits et contrôles? Comment les recommandations de ceux-ci ont-elles été prises en compte ?

Une liste de 10 recommandations a été établie par la mission d'évaluation à mi-parcours, mais nous retenons ceux qui touchent directement à notre volet.

Recommandations Evaluation à mi-parcours PREPICO 3			
	Principale	Détaillée	Etat actuel des recommandations

1	Améliorer les normes techniques pour la réhabilitation et l'entretien des routes rurales	Etablir des cahiers de charges plus exigeants	Les fiches d'abattements ainsi que les fiches d'inspection pour l'entretien sont à leur 6ème version depuis l'EMT. Ceci en vue de les rendre plus contraignantes et plus pratiques
		Assurer l'entretien immédiatement après la réhabilitation	Le monopole des formations est jusque-là dévolu à la DVDA. Mais, pas des ressources humaines suffisantes, pour répondre en temps réel aux besoins des différents bailleurs, la DVDA est des fois dépassée. Le programme d'installation des CLER et de la formation des techniciens des CLER pour, assurer l'entretien immédiatement après la réhabilitation, était donc, des fois, difficile à respecter.
2	Augmenter les salaires des cantonniers et les payer rapidement	Obtenir 6% de salaires en plus ; Réduire le délai de paiement de 60 à 30 jours ; Supprimer le paiement des cantonniers basé sur la qualité du travail ; Considérer un système de « plages » pour les paiements	Un effort a été fait d'harmoniser les salaires, pour toutes les provinces autour de 2 \$/jour, en tenant compte du budget disponible. La durée de paiement s'est réduite surtout là où il y avait possibilité pour les CLER et COORDICLER d'avoir des comptes en banque. La dépénalisation des cantonniers n'a fait qu'aggraver la situation, parce que le pouvoir de contrainte était perdu à ce niveau. Nous sommes revenus à la pénalisation.
3	Reconsidérer l'utilisation des barrières de pluie.	Organiser la sensibilisation et utiliser les radios communautaires.	Des campagnes de sensibilisations en utilisant des bandes dessinées, des spots télévisés et les radios communautaires ont été organisés avec l'appui du service de communication de l'UCAG MINIDER. Dans certaines provinces des panneaux explicatifs ont pu être installés à chaque barrière.
4	Consolider les CLER et les COORDICLER, sans "social engineering" trop interventionniste, tout en promouvant ou préservant leur légitimité au sein des communautés villageoises.	Equiper techniquement et renforcer les capacités de gestion et de planification des CLER et COORDICLER ; Renforcer le corps des animateurs du Ministère du Développement rural ; Abandonner au plus vite la stratégie des activités génératrices de revenu.	Des formations des chefs d'équipes des CLER en HIMO et des formations en gestion des responsables des CLER ont été organisées. Les animateurs ont pris part active dans les formations en gestion. Les AGR, sont restés des activités internes aux CLER, les animations se sont limitées à appuyer le fonctionnement des CLER.
5	Organiser un suivi direct des prix des produits agricoles et des autres indicateurs d'impact socio-économiques.	Compléter les études socio-économiques d'impact, réaliser un suivi direct par le personnel du PREPICO 3.	Le suivi direct et permanent n'a pas été mis en place mais des études socio-économiques ponctuelles ont été diligentées au niveau des volets géographiques, entre le début et à la fin du projet.
6	Relancer la recherche sur	Poursuivre les essais arrêtés.	La poursuite des essais devait comporter préalablement une analyse exhaustive des

	les liants de sable.		études menées, par le LNTP, depuis les années 60-70.
7	Améliorer les cadres logiques dans le même domaine.	Obtenir des précisions sur les marchés des zones et les bénéficiaires concernés ; Se référer aux résultats, plutôt qu'aux activités pour certains indicateurs.	Le cadre logique n'a pas connu des changements. Ces recommandations doivent être prises en compte au niveau des nouveaux programmes.

6. Quelles recommandations faites-vous pour la consolidation et l'appropriation de l'après-projet (les politiques à suivre ou à mettre en œuvre, les ressources nationales nécessaires, la responsabilisation des groupes cible, la manière d'appliquer les recommandations...)?

- Mettre suffisamment de moyens dans la sensibilisation des bénéficiaires, des usagers de la route et des autorités politico administratifs sur la protection du patrimoine routier.
- Implication et engagement ferme des autorités politico administrative dans la vulgarisation et la sensibilisation sur les textes de lois sur la protection du patrimoine routier et dans la mise en place des mécanismes qui amèneront au respect effectif de la loi.
- Arriver à contrôler les surcharges par le pesage, non pour taxer les surplus (comme cela se fait actuellement, sur les routes nationales), mais pour faire respecter le maximum requis. Nous ne sommes pas sûrs que le produit des taxes puisse permettre de résorber les dégâts causés par la surcharge.
- Accorder encore plus d'importance aux programmes de formation : Poursuivre et développer les formations en technique HIMO; Intensifier et mieux adapter les formations en gestion administrative et financière ou autres, des ASBL/PME/BE locales, pour les emmener à devenir des structures viables, compétitives en leur dotant des compétences pouvant leur donner accès aux Marchés Publics. Cela en vue d'augmenter les potentialités des organisations dans les territoires.
- Par une approche globale, de « penser entretien » dès le stade de conception de la route, en tenant compte aussi de son exploitation ultérieure (contexte global construction- entretien- transport).
- Accélérer la mise en place des CPR au niveau de chaque province, qui facilitera, avec toutes les forces vives, l'identification objective et consensuelle des axes routiers prioritaires à entretenir. De ce fait elle permettra d'harmoniser automatiquement les différents programmes des différents intervenants sur la base d'un suivi cartographique.

Elle permettra également le suivi de l'utilisation efficiente des fonds alloués au financement du programme arrêté de commun accord pour l'entretien routier.

- Augmentation du standard au niveau du compactage, avec du matériel adéquat, pour répondre à l'agressivité du trafic. Aussi, introduction systématique des matériels de contrôle de qualité.
- Etendre le certificat d'aptitude aux CLER éligibles sur tous les axes, réhabilités, qui ne seront pas repris par les nouveaux programmes, ainsi que l'obtention de la non objection à la procédure de Gré à Gré, de la part de la Direction Générale de Contrôle des Marchés Publics pour les autres provinces, comme déjà fait pour le Bas-Congo. Ceci constituera une solution transitoire, qui réduira de manière considérable le risque de leur disparition totale.
- Aider les CLER ou COORDICLER à avoir une personnalité juridique.

- Connecter les CVD et autres comités, au réseau des OP, qui devient un réseau national. Ainsi que les CLER aux CARG.
- Appuyer la DVDA, en terme de formation et renforcement, dans la programmation, la planification aussi l'organisation des marchés publics pour lui doter de la capacité d'organiser ce nombre immense de marchés publics à très court terme, en vue d'honorer ses engagements vis-à-vis du FONER, chaque année.
- Systématiser les études d'impact environnemental et social, avant la réhabilitation de chaque route.
- Systématiser les études d'impact socio-économique en vue d'avoir des indicateurs en temps réel.
- Externaliser la maîtrise d'œuvre, tout en renforçant les capacités, des bureaux d'études locaux. Et faciliter leur développement.

7. Conclusions

Le recours à une stratégie d'intervention participative de proximité avec la méthode HIMO, dans la recherche de l'amélioration des conditions de vie des populations rurales par le désenclavement des zones à fortes potentialités productives agricoles, concourent aux orientations définies dans le "Document de la Stratégie pour la Croissance et la Réduction de la Pauvreté" (DSCR).

Tous les groupes cibles ont une appréciation positive de la prestation.

Le trafic assuré en toute saison grâce à l'entretien routinier des CLER, a amélioré les capacités d'évacuation de la production agricole, parce que les axes ciblés ont été choisis avant la réhabilitation, de manière participative, avec des critères de priorisation pour arriver à un impact réel. L'entretien routinier a permis de maintenir tant soit peu le niveau de service hérité de la réhabilitation, donc aussi l'impact généré par les routes lors de leur réhabilitation.

Les contrats de performance, ont permis, d'évaluer l'état du réseau et de payer les structures d'entretien en fonction de la qualité du travail fait.

Les CLER ont été regroupés en coordinations territoriales, pour leur donner plus de poids dans leur actions de lobbying, mais aussi les amener à devenir des structures plus professionnelles et viables, avec des compétences plus avancées dans l'entretien des routes non revêtues, mais aussi dans la participation aux marchés publics, par la formation et l'accompagnement. Le risque de leur disparition totale, sera réduit de manière considérable après la phase de financement et d'appui par les différents bailleurs.

L'accord de principe par la Direction Générale de Contrôle des Marchés Publics de pouvoir autoriser, au cas par cas, pour les CLERs, le recours à la procédure de gré à gré a abouti à l'obtention pour un premier temps, de la non objection pour le recours à la procédure de gré à gré pour 18 CLER du Bas Congo. Ceci ouvre la possibilité d'étendre à d'autres provinces et constitue une autre voie de sortie qui réduit de manière significative, le risque de la disparition des CLER.

Il faudra aussi rendre effectif un système d'entretien périodique, en le prévoyant dans le budget d'entretien. Selon les normes, il est préconisé, un entretien périodique, tous les deux à quatre ans (dépendent notamment de la qualité de l'entretien courant, de la typologie sol et de la végétation, du type et volume de trafic). Après une certaine période, il est évident que le profil soit presque totalement perdu, malgré l'entretien courant.

Responsable national de l'exécution	Responsable CTB de l'exécution
DANIEL KIBIKONDA	PAOLO SALOMONE

Paolo Salomone



4.2 VOLET KASAÏ- ORIENTAL

1. *Quels sont les problèmes et questions majeurs qui ont influencé l'exécution de la prestation et comment la prestation a-t-il tenté de les résoudre ?*

- Le retard d'exécution enregistré sur PREPICO 2 occasionné par l'attribution tardive des marchés s'est répercuté sur PREPICO 3 suite à l'engorgement inextricable de la Cellule des Marchés Publics (1 seule cellule pour toute la CTB en RDC). Il en a résulté un blocage des dossiers et par conséquent des attributions de marchés dépassant les délais habituels. Ce problème de retard des attributions ne se pose pas pour le moment car l'éclatement de la cellule principale à la représentation a été largement compensé par l'installation d'une cellule de MP dans chaque UCAG. Cela a permis de réduire la durée de traitement des dossiers et d'attribuer les marchés dans des délais raisonnables.
- L'existence de grands ouvrages d'art (ponts) qui nécessitaient beaucoup de temps pour leur réhabilitation. Sur l'axe routier Lusambo – Lubefu par exemple, il existe des ponts de grandes portées qui exigeaient plus de temps et de moyens financiers pour leur réhabilitation totale et durable. Ainsi, les marchés de travaux très importants de PREPICO 2 nécessitant des procédures plus longues ont été reportés et exécutés en PREPICO 3, ce qui a augmenté le volume de travail pour ce dernier. Tous les ponts de cet axe routier ont été réhabilités à l'exception du pont Lodju pour lequel PRODEKOR a pris le relais, les travaux ont déjà démarré.
- Manque de main d'œuvre ou refus de riverains de la route de travailler (travaux HIMO). En effet, certains autochtones refusent de travailler sur la route ou demandent une rémunération exagérée. Devant respecter le délai contractuel, les attributaires n'avaient pas d'autres choix que d'importer la main – d'œuvre, ce qui leur a coûté cher.
- Incertitude pour la durabilité des actions du Projet après celui-ci par manque des moyens financiers sûrs et permanents de la part des autorités pouvant permettre de maintenir la route réhabilitée en état de praticabilité en toute saison. Face à ce problème, le Projet a demandé plusieurs fois aux autorités politico-administratives de trouver les ressources permanentes dans le cadre des travaux d'entretien routier pour la pérennisation des actions du Projet, notamment à travers le FONER dont les actions devraient être effectives partout où le besoin se fait sentir.

2. *Quelles sont les causes des écarts par rapport aux résultats attendus ?*

Le Volet Kasai – Oriental n'a pas enregistré d'écarts significatifs par rapport aux résultats attendus.

3. Quelles leçons peut-on tirer de l'expérience de la prestation? Faites une réponse détaillée sur les plans de l'impact et de la durabilité des résultats.

Sur le plan de l'impact :

- Le Projet est bien visible : il a constitué la seule source de financement pour plusieurs structures locales et favorisé la création d'emplois temporaires.
- Pour rappel, l'ensemble du Projet consiste en la réhabilitation des axes routiers dans les trois districts de la Province, ainsi l'impact du projet ne pourra être visible que lorsque toutes les routes et les ponts seront réhabilités, ce qui n'est pas le cas à l'heure actuelle, les travaux étant encore en phase de démarrage. Cependant, la mise en œuvre du PREPICO 3 dans la province du Kasai - Oriental a suscité un intérêt aussi bien au niveau de la population directement bénéficiaire que celles des autres catégories sociales notamment les autorités Politico-administratives, les personnels médicaux et paramédicaux, etc. Les enquêtes d'opinion menées pendant la durée de l'étude d'impact environnemental et social ont permis de relever différents aspects de l'impact attendu du projet. On peut le schématiser sur 5 points : l'amélioration des conditions de vie, la revitalisation des économies, l'amélioration des conditions de mobilité et d'accessibilité, le maillage du réseau et l'environnement.

Sur le plan de la durabilité :

- La durabilité du Projet est assuré par :
 - La méthode HIMO qui permet d'une part de renforcer les capacités locales (bénéficiaires, cantonniers, PME, et ONGD) pour la réalisation et l'entretien des pistes et d'autre part une appropriation des aménagements par les bénéficiaires.
 - Le choix des ponts en matériaux durables qui nécessite très peu d'entretien ;
 - La collaboration entre le Projet et la DVDA.

Toutefois, il est difficile au state actuel de parler de la durabilité (pérennité et viabilité) des pistes rurales réhabilitées et entretenues par le Projet compte tenu de certains aspects constatés :

- La méthode HIMO est moins adaptée dans les zones « sensibles » (sols sablonneux et argileux, zones à fortes pentes), où une approche mécanisée avec un gravillonnage et un compactage mécanique doit être préconisée. Ces tronçons nécessitent déjà un entretien « améliorant », ce qui demande un budget supplémentaire.
- L'augmentation du trafic et la surcharge excessive des camions sur certains tronçons, et plus spécialement sur les tronçons « sensibles » qui accentuent la dégradation des routes rurales.
- L'absence d'une reconnaissance juridique des CLER qui ne leur permet pas de sanctionner les infractions telles que la détérioration des pistes par les usagers et le non-respect des barrières de pluie
- L'absence des moyens financiers de la DVDA qui ne permet pas, dans un premier temps, d'assurer l'accompagnement et la sensibilisation

des CLER et des bénéficiaires et dans un deuxième temps, l'appropriation de l'entretien des pistes rurales après la fin du Projet.

- La faible implication des autorités dans les mécanismes de financement de l'entretien des pistes tant au national qu'au niveau local par l'absence des actions concrètes du Fonds national d'entretien Routier (FONER).

4. Selon vous, comment la prestation a-t-elle été perçue par les groupes cibles ?

Les autorités politico-administratives réalisent que le Projet conforte la politique nationale de désenclavement. Les actions du Projet se sont avérées d'une grande importance à leurs yeux, et elles expriment leur satisfaction au regard des améliorations constatées, en rapport avec l'exécution du Projet.

Pour la population bénéficiaire, on peut citer plusieurs avantages qu'elle reconnaît à travers la réhabilitation des routes, notamment la possibilité d'évacuation des produits agricoles de leurs champs en toute saison, la motivation d'accroître les emblavements, augmentation des échanges commerciaux, l'accessibilité à des services de base que sont, les centres de santé, les écoles, les marchés,...

Par ailleurs, la population reconnaît les multiples avantages de la méthode HIMO dont leur implication dans les travaux de réhabilitation et d'entretien moyennant une rémunération.

5. Quels ont été les résultats du suivi-évaluation ou du monitoring et des éventuels audits et contrôles? Comment les recommandations de ceux-ci ont-elles été prises en compte ?

Les résultats du suivi-évaluation ou du monitoring et des audits et contrôles peuvent se résumer comme suit :

Rapport d'évaluation à mi-parcours :

Ce travail élaboré par une équipe des consultants extérieurs a abouti aux constats et conclusions ci-après :

- Le projet est pertinent car il conforte le Gouvernement de la RDC dans la politique de développement qu'il a engagé dans le secteur des infrastructures de base.
- Il faut envisager beaucoup plus de rechargements de graveleux latéritiques ou de gravillonner les sections de route dont le sol est formé d'argile glissante ou de sable, *ce qui a poussé le Projet à s'engager dans les travaux de gravillonnage en collaboration avec l'Office des Routes, mais ce dernier a travaillé avec beaucoup de lenteur suite aux nombreuses pannes connues par les engins utilisés.*
- Améliorer le compactage des matériaux de rechargement. Prévoir des rouleaux compacteurs. Eviter l'érosion sur les talus et sur la bande de circulation en permettant la présence d'herbes qui seront seulement coupées de temps à autres et jamais enlevées par des sarclages. *Le Projet a commandé 3 compacteurs de grand tonnage (8 tonnes), mais qui n'ont pas*

été livrés jusqu'à la fin du Projet (lenteur marché publics).

- *S'équiper davantage pour pouvoir effectuer un contrôle minimal de la qualité des terrassements et des ouvrages de franchissement. Les matériels d'études et de contrôle des travaux ont été achetés par le Projet dans le souci d'améliorer le contrôle de la qualité des travaux.*
- *Assurer l'entretien tout de suite après la réhabilitation d'une route rurale. L'entretien courant récurrent ne doit pas souffrir d'une période d'abandon de la route. Les équipes de cantonniers qui constituent les CLER sont une réponse de proximité à ce besoin. La proximité permet d'assurer la permanence et la connaissance précise de la route mieux qu'une structure même peu éloignée. Les dispositions ont été prises pour assurer l'entretien des routes réhabilitées juste après la réception des travaux, c'est le cas de toutes les routes de la dernière phase de réhabilitation.*
- *Lancer une campagne de prévention des infections par le VIH du SIDA. Formation de 108 membres de CLER en pairs éducateurs de VIH/SIDA, Sensibilisation de 414 personnes (riverains des routes, chefs d'équipe, cantonniers, ...) sur la lutte contre le VIH/SIDA.*
- *Organiser un suivi direct des prix des produits agricoles et des autres indicateurs d'impact socio-économique. Une étude d'impact socioéconomique a été initiée et son rapport est disponible.*

Rapport de prévention de la fraude réalisé du 21/10 au 08/11/2013 :

- *Etoffer les spécifications techniques des CSC et faire vérifier la pertinence des quantités des bordereaux. Il n'y avait plus de CSC à élaborer, nous avons néanmoins conseillé au nouveau projet de tenir compte de cette recommandation.*
- *Face au départ des ATI : 1) mettre en place un coordinateur national, et 2) charger les coordinateurs régionaux et chefs de Projet des 2 aspects contre les comportements contre-productifs (réceptions tardives après la fin des travaux et faible coordination avec le Volet entretien). Un effort a été fourni pour réceptionner le reste des travaux dans les délais contractuels.*
- *Pour garantir l'objectivité dans le processus d'attribution des marchés, évaluer chaque structure potentielle sur base de critères objectifs et inviter de façon alternée toutes les structures éligibles. Pour le Volet Kasai – Oriental, aucune structure n'a eu plus de 2 marchés.*
- *Signer conjointement tous les documents officiels du Projet. Cette recommandation a été respectée du début jusqu'à la fin du Projet. Tous les documents officiels du Projet portent les signatures du Coordonnateur Régional et celle du Directeur de Volet.*
- *Systématiser la tenue d'une réconciliation à fréquence régulière des paiements selon FIT et la valeur des marchés concernés, de telle sorte à détecter les éventuelles erreurs de paiement et d'enregistrement comptable. Le Projet a recouru au FIT pour vérification avant le paiement, surtout pour les paiements des derniers des contrats du Projet.*

6. Quelles recommandations faites-vous pour la consolidation et l'appropriation de l'après-projet (les politiques à suivre ou à mettre en œuvre, les ressources nationales nécessaires, la responsabilisation des groupes cible, la manière d'appliquer les recommandations...)?

- Que le Bailleur et le Gouvernement de la RDC puissent trouver les ressources permanentes dans le cadre des travaux d'entretien routier pour la pérennisation des actions du Projet, notamment le FONER qui accuse encore un manque de développement organisationnel.
- Démarrer les travaux d'entretien immédiatement après la réhabilitation des routes pour éviter de fortes dégradations et des CLER;
- Pour faciliter l'appropriation du Projet, le Partenaire institutionnel qu'est Le Ministère du Développement Rural via la DVDA, devra renforcer son appui technique en dotant cette dernière des moyens nécessaires pour assurer le suivi des travaux d'entretien.
- Que le bailleur puisse suppléer des fonds pour les travaux de gravillonnage afin d'augmenter le standard des routes réhabilitées et diminuer ainsi les coûts de l'entretien.
- Qu'on professionnalise davantage les ONGD et locales dans les travaux routiers par le renforcement de leurs capacités techniques avec les sessions formation en gestion.

7. Conclusions

Le souci d'améliorer les conditions de vie des populations rurales et de désenclaver les zones à fortes potentialités productives agricoles, le recours à une stratégie d'intervention participative de proximité avec la méthode HIMO, concourent aux orientations définies aussi bien dans le " Document de la Stratégie pour la Croissance et la Réduction de la pauvreté" (DSCR) que dans ceux du " Programme du Gouvernement " et du projet d'organisation des pools de désenclavement.

La pertinence du Projet est très remarquable et objectivement vérifiable sur le terrain (appréciation des potentialités productives, attentes exprimées par les autorités et les populations, etc.) tant au niveau de l'objectif global visant la réduction de la pauvreté des populations rurales que et urbaines en améliorant les capacités d'évacuation de la production agricole vers les foyers de consommation en assurant la promotion de l'emploi et du secteur privé.

Responsable national de l'exécution	Responsable CTB de l'exécution
Dieudonné KANYINDA	Christian TOCH



4.3 VOLET MANIEMA

1. *Quels sont les problèmes et questions majeurs qui ont influencé l'exécution de la prestation et comment la prestation a-t-elle tenté de les résoudre ?*

- Le manque de structures fiables et expérimentées devant être mis à concurrence pour l'exécution des travaux des ouvrages d'art. Le projet a dû s'appuyer sur le projet CTB/PAIDECO-KINDU et sur les provinces voisines pour avoir des soumissionnaires potentiels.
- Le manque d'une main-d'œuvre en abondance le long de certains axes afin d'être utilisée pour les travaux routiers en HIMO. Certains tronçons sont déserts sur des distances allant jusqu'à 30 km (p.e. Kabumbu –Kibombo rive). D'où le phénomène d'importation d'une partie de la main-d'œuvre et construction des sites de campement.
- Les activités de réhabilitation des ouvrages ont enregistré un retard dans leur exécution suite aux difficultés d'acquisitions des matériaux de construction (ciment et fer à béton). L'enclavement de zone d'intervention rend l'acquisition de matériaux difficiles. L'irrégularité des trains marchandises à la SNCC n'a pas facilité la chose. Le recours à des fournisseurs locaux les rares fois qu'ils avaient le produit, l'acquisition d'un dépôt à Kongolo en plus du dépôt de Samba et le transport par véhicule jusqu'au site des travaux a permis de réduire la difficulté.

D'autre part, un suivi permanent auprès des autorités de la SNCC (Kalemie, Kindu) a permis de débloquer quelques wagons.

2. *Quelles sont les causes des écarts par rapport aux résultats attendus ?*

D'une manière générale, le Volet Maniema n'a pas enregistré des écarts significatifs par rapport aux résultats attendus.

En effet, les moyens mis en œuvre par le projet ont été en adéquation totale avec les attentes, tous les résultats sont réalisés, car 100 % du réseau routier retenu est réhabilité, les ponts et passages sous-route sont achevés à plus de 100 % comparativement aux indicateurs objectivement vérifiables définis dans le DTF.

L'entretien courant est assuré sur tous les axes du réseau routier réhabilités par le programme PREPICO dans le Sud Maniema par des Comités Locaux d'Entretien Routiers (CLER).

3. Quelles leçons peut-on tirer de l'expérience de la prestation? Faites une réponse détaillée sur les plans de l'impact et de la durabilité des résultats.

Sur le plan de l'impact, nous retenons:

- Désenclavement et redynamisation de vingt-deux (22) marchés ruraux hebdomadaires, 52 Centres de Santé et 172 écoles;
- Création de 750 emplois temporaires pour l'entretien et environs 150.000 h/j utilisés pour la réhabilitation;
- Amélioration de la mobilité des personnes et des biens dans les communautés bénéficiaires rurales et baisse du temps de parcours;
- 141 villages et 281.792 personnes désenclavées;
- Accroissement en moyenne de plus de 50% des emblavures agricoles des différentes cultures (maïs, riz, haricots, bananes et manioc);
- Facilitation de l'administration de proximité pour les services étatiques ;
- L'existence aujourd'hui dans le Maniema des PME et ONGD locales spécialisées en travaux HIMO.

Sur le plan de la durabilité :

La durabilité des actions du projet est assurée par :

- La méthode HIMO qui permet d'une part de renforcer les capacités locales des bénéficiaires et des structures locales partenaires (PME & ONGD) pour la réhabilitation et la maintenance des pistes rurales et d'autre part, une appropriation des actions par la population bénéficiaire.
- Le choix des ouvrages d'art (ponts et dalots) définitifs en béton armé qui nécessite peu d'entretien.
- L'installation et l'appui financiers des CLER pour l'entretien des pistes et la maintenance des ouvrages d'art.
- La prestation vise le regroupement des CLER en Coordination au niveau de chaque territoire et la création de la Fédération provinciale des CLER qui est un lobbying non négligeable. L'obtention des documents juridiques par les CLER que sont les statuts approuvés et notariés en qualité d'ASBL.
- Mise en place juridique (Ordonnance présidentielle et Décret du 1er Ministre) du FONER (Fonds National d'Entretien Routier).
- La création d'une base de données des pistes, ouvrages d'art et autres points singuliers à l'aide d'un Système d'Information Géographique (SIG) et d'une cartographie numérisée.
- La bonne collaboration entre le projet et le Gouvernement provincial.
- Les capacités humaines disponibles au sein de la DVDA provinciale.
- L'existence aujourd'hui dans le Maniema des PME et ONGD locales spécialisées en travaux HIMO.

4. Selon vous, comment la prestation a-t-elle été perçue par les groupes cibles ?

La perception de la prestation par les groupes cibles se situe à trois niveaux :

1. Au niveau des autorités locales
2. Au niveau de la population bénéficiaire
3. Au niveau des usagers.

Vu que les travaux de réhabilitations sont encore en cours et les routes ne sont pas encore ouvertes l'avis des usagers n'est pas encore perçu.

Ainsi donc :

Au niveau des autorités politico-administratives:

- Elles trouvent que Volet Maniema s'est inscrit en droite ligne avec les priorités nationales, notamment en ce qui concerne la politique nationale de désenclavement.
- Les interventions du Maniema se sont révélées d'un grand apport dans la réalisation du programme gouvernemental dans son volet relatif aux infrastructures de base.
- Satisfaction des autorités tant au niveau de l'objectif global visant la réduction de la pauvreté des populations urbaines et rurales en améliorant la capacités d'évacuation de la production agricole et en assurant la promotion de l'emploi qu'à celui de l'objectif spécifique centré sur la réalisation effective du désenclavement des zones sélectionnées.
- Présence dans la province des PME et ONGD spécialisées dans l'exécution des travaux en HIMO pouvant s'occuper de l'entretien après le projet.

Au niveau de la population bénéficiaire:

Grâce aux routes en cours de réhabilitation, les bénéficiaires reconnaissent qu'il y aura :

- La possibilité d'évacuation des productions vivrières en toute saison, c'est qui est un facteur de développement et d'augmentation des revenus de la population agricole de la zone.
- Une vraie motivation dans la population d'accroître les emblavements, car elle sait que les produits une fois récoltés seront sans problème achetés et acheminés vers les villes à l'aide des camions.
- L'amélioration du système de communication ayant comme conséquence positive sur une meilleure accessibilité des personnes à l'ensemble des services de base que sont les centres de santé, les écoles, les services de l'Administration, etc., ...

La redynamisation des marchés qui pourra permettre de créer un courant d'échanges.

La population bénéficiaire reconnaît que l'approche HIMO appliquée permet :

- Qu'elle devienne responsable suite à leur implication directe dans la réhabilitation et l'entretien des routes retenues.
- De favoriser et d'encourager leur adhésion à la recherche des solutions aux problèmes qui les concernent et de toucher un grand nombre parmi eux.

- D'employer des personnes dans le milieu d'intervention du Volet Maniema et d'irriguer l'économie locale avec les liquidités qui se faisaient de plus en plus rares en l'absence de communication: essor social et économique de la zone du projet.

5. Quels ont été les résultats du suivi-évaluation ou du monitoring et des éventuels audits et contrôles? Comment les recommandations de ceux-ci ont-elles été prises en compte ?

Le volet a suivi la recommandation de ne conserver en caisse que les fonds nécessaires aux dépenses d'une à deux semaines maximum.

Un solde d'USD 10.000 est trop élevé et fait supporter des risques importants au projet.

Par ailleurs, la recommandation afin d'approvisionner la caisse uniquement de telle sorte à ce que le solde ne dépasse pas le plafond imposé, est pris en compte et suivi par l'UGV. Depuis janvier 2013 un contrôle hebdomadaire est même instauré.

Le modèle de registre permanent des biens du Manuel de procédures de la CTB au Congo est mis à jour de manière régulière, après chaque inventaire physique.

La situation d'inventaire signée par le logisticien et approuvée par l'AT ou le Chef de Volet tel que prévu se fait trimestriellement et conservé dans les documents du Projet.

La mission de suivi par l'UCAG fin janvier 2013 a recommandé de revoir le concept des ouvrages à réhabiliter et de se limiter au type provisoire semi-définitif avec platelage en bois, petite maçonnerie largement suffisant car d'un intérêt trop faible vu le trafic. Les ponts à réhabiliter ont été regroupés en un marché PNSP, afin de terminer dans le délai.

6. Quelles recommandations faites-vous pour la consolidation et l'appropriation de l'après-projet (les politiques à suivre ou à mettre en œuvre, les ressources nationales nécessaires, la responsabilisation des groupes cible, la manière d'appliquer les recommandations...)?

Pour la maintenance des ouvrages réhabilités à travers l'entretien courant la première solution serait un appui aux CLER. La mise en place des Coordinations des CLER au niveau territorial, puis provincial qui pourront aussi être appuyés financièrement par la Commission Provinciale Routière (CPR).

Au niveau du financement de l'entretien, la mobilisation du FONER doit être appuyée car les moyens visant à la génération de fonds locaux seront peu efficaces.

Par contre avoir un volet "transversal" d'entretien, cause une séparation des responsabilités sur le même axe, en plus l'ingénieur résidant pour le volet entretien n'est pas intégré dans l'organigramme du volet, ce qui cause parfois des conflits et surtout l'ignorance de ses activités par les ingénieurs du volet réhabilitation.

Les populations locales devront bannir les comportements inciviques conduisant à accélérer les dégradations des ouvrages (bouchage des fossés avec les immondices, démontages des éléments métalliques des ponts, etc.).

L'arrêté instituant la mise en place des barrières de pluies soit vulgarisé auprès des bénéficiaires et aux usagers pour la protection de la route.

7. Conclusions

Le souci d'améliorer les conditions de vie des populations rurales et de désenclaver des zones à fortes potentialités productives agricoles, le recours à une stratégie d'intervention participative de proximité avec la méthode HIMO, concourent aux orientations définies dans le "Document de la Stratégie pour la Croissance et la Réduction de la Pauvreté" (DSCR).

Les résultats atteints par le PREPICO, ont permis de désenclaver certains pools de production du Sud Maniema et aide à améliorer les conditions de vie des populations concernées.

A posteriori du programme de réalisation, il apparaît que les moyens mis en œuvre par le projet ont été suffisants et très correctement convertis en résultats attendus aussi bien en termes quantitatifs que qualitatifs

Au niveau technique, les travaux routiers se sont bien déroulés, mais il est certain que la myriade d'ONG ne sont pas les prestataires les mieux indiqués. Ce statut est désormais obsolète. Il faut "professionnaliser" et pérenniser les structures intervenant sur les routes via de véritables "PME/entreprises" sous-traitantes. Le nombre de cantonniers à faire travailler sur les tronçons – obtenu par calcul à la suite de l'évaluation des travaux – doit être absolument respecté par les prestataires, car la masse de MO est déterminante pour le résultat final.

La pérennisation du désenclavement à travers la mise en place des mécanismes d'entretien est également recherchée avec la création des CLER et leurs équipes de cantonniers. Toutefois, les insuffisances du statut juridique, des fonctions, des rôles et des financements des CLER ne plaident pas vraiment en faveur de la pérennisation de ces structures et par la même occasion, de l'entretien routier lorsque les subsides du projet sont maintenant à échéance.

Il y a lieu d'encourager les autorités provinciales pour le démarrage effectif des activités de la Commission provinciale routière afin d'assurer la maintenance des axes routiers après quelques mois d'entretien planifiés par le projet. Dans cette perspective, provisoirement minimaliste, la praticabilité permanente de la piste doit devenir l'élément central recherché avec des modalités de mobilisation des cantonniers très variables (une journée par semaine par exemple) de manière à pallier aux risques de dégradation sur certains points critiques.

Par ailleurs trois ans après la réhabilitation déjà il faudrait songer à renforcer l'entretien routinier par un entretien périodique avec un gravillonnage en point-à-temps à des endroits critiques trop glissants et un entretien améliorant systématique afin d'améliorer le standard des chaussées.

Responsable national de l'exécution	Responsable CTB de l'exécution
Patrick FIMPADIO	Hendrik HOSTE

P/O E Rodenbach



4.4 VOLET TSHOPO

1. *Quels sont les problèmes et questions majeurs qui ont influencé l'exécution de la prestation et comment la prestation a-t-elle tenté de les résoudre ?*

- Le projet a dû s'appuyer sur la short list de la CTB/PAIDECO, de L'UNOPS, du Fond social, pour avoir des soumissionnaires potentiels.
- Vu le manque de bureau d'étude local pour les études préalables des ouvrages, le projet a dû contacter le LNTP (laboratoire national des travaux publics) pour les études géotechniques du pont Lotuli et des consultants venus de la province du Kasaï Oriental pour les études topographiques.
- Les travaux de la construction du pont Lotuli ont enregistré un retard dans leur exécution suite aux :
 - difficultés liées aux temps d'importations maritimes de la superstructure du lieu d'achat vers le site des travaux (Lotuli).
 - Les perturbations d'ordre climatique qui ont provoqué des remontées d'eau entraînant des interruptions momentanées des travaux du dit pont.

2. *Quelles sont les causes des écarts par rapport aux résultats attendus ?*

D'une manière générale, le Volet Province Orientale n'a pas enregistré des écarts significatifs par rapport aux résultats attendus.

En effet, les moyens mis en œuvre par le projet ont été en adéquation totale avec les attentes, tous les résultats sont réalisés, car 100 % du réseau routier retenu est réhabilité, les ponts et passages sous-route sont achevés à plus de 100 % comparativement aux indicateurs objectivement vérifiables définis dans le DTF.

L'entretien courant est assuré sur tous les axes du réseau routier réhabilités par le programme PREPICO les coordinations des Comités Locaux d'Entretien Routiers (COORDICLER).

3. *Quelles leçons peut-on tirer de l'expérience de la prestation? Faites une réponse détaillée sur les plans de l'impact et de la durabilité des résultats.*

Sur le plan de l'impact, nous retenons:

Aux populations locales, l'augmentation du pouvoir d'achat et du pouvoir de vente très remarquable le long des axes réhabilités à travers des multiples activités économiques et la nette amélioration de l'habitat rural.

Sur le plan de la durabilité :

La durabilité des actions du projet est assurée par :

- La méthode HIMO qui permet d'une part de renforcer les capacités locales des bénéficiaires et des structures locales partenaires (PME & ONGD) pour la

réhabilitation et la maintenance des pistes rurales et d'autre part, une appropriation des actions par la population bénéficiaire.

- Le choix des ouvrages d'art (ponts et dalots) définitifs en béton armé et buses armco qui nécessitent peu d'entretien.
- L'installation et l'appui financier des COORDICLER pour l'entretien des pistes et la maintenance des ouvrages d'art.
 - La prestation a visé le regroupement des CLER en Coordination au niveau de chaque territoire. L'obtention des documents juridiques par les COORDICLER que sont les statuts approuvés et notariés en qualité d'ASBL.
- La création d'une base de données des pistes, ouvrages d'art et autres points singuliers à l'aide d'un Système d'Information Géographique (SIG) et d'une cartographie numérisée.
- L'appui entendu de la CTB dans le PREPICO 3.
- La bonne collaboration entre le projet et le Gouvernement provincial.
- Les capacités humaines disponibles au sein de la DVDA provinciale.
- L'existence aujourd'hui dans la province Orientale des PME et ONGD locales spécialisées en travaux HIMO.
- Le gravillonnage des certaines sections de routes avec des matériaux sélectionnés.
- La promulgation de l'arrêté du Gouverneur de province portant création de la Commission Provinciale Routière (CPR).

Selon vous, comment la prestation a-t-elle été perçue par les groupes cibles ?

La perception de la prestation par les groupes cibles se situe à trois niveaux :

- Au niveau des autorités locales
- Au niveau de la population bénéficiaire
- Au niveau des usagers.

- Au niveau des autorités politico-administratives:

- ✓ Elles trouvent que le Volet province Orientale s'est inscrit en ligne droite avec les priorités nationales, notamment en ce qui concerne la politique nationale de désenclavement.
- ✓ Les interventions de la province Orientale se sont révélées d'un grand apport dans la réalisation du programme gouvernemental dans son volet relatif aux infrastructures de base.
- ✓ Satisfaction des autorités tant au niveau de l'objectif global visant la réduction de la pauvreté des populations urbaines et rurales en améliorant la capacités d'évacuation de la production agricole et en assurant la promotion de l'emploi qu'à celui de l'objectif spécifique centré sur la réalisation effective du désenclavement des zones sélectionnées.
- ✓ Présence dans la province des PME et ONGD spécialisées dans l'exécution des travaux en HIMO pouvant s'occuper de l'entretien après le projet.

- **Au niveau de la population bénéficiaire:**

Grâce aux routes réhabilitées et en cours d'entretien, les bénéficiaires reconnaissent qu'il y a maintenant :

- ✓ La possibilité d'évacuation des productions vivrières en toute saison, ce qui est un facteur de développement et d'augmentation des revenus de la population agricole de la zone.
- ✓ Une vraie motivation dans la population d'accroître les emblavements, car elle sait que les produits une fois récoltés seront sans problème achetés et acheminés vers les centres de consommation par voies routières.
- ✓ L'amélioration du système de communication ayant comme conséquence positive sur une meilleure accessibilité des personnes à l'ensemble des services de base que sont les centres de santé, les écoles, les services de l'Administration, etc., ...
- ✓ La redynamisation des marchés qui pourra permettre de créer un courant d'échanges.
- ✓ La présence des autres bailleurs intervenants dans les infrastructures de base grâce à la réouverture de certaines routes abandonnées depuis longtemps.

La population bénéficiaire reconnaît que l'approche HIMO appliquée permet :

- ✓ Qu'elle devienne responsable suite à leur implication directe dans la réhabilitation et l'entretien des routes retenues.
- ✓ De favoriser et d'encourager leur adhésion à la recherche des solutions aux problèmes qui les concernent et de toucher un grand nombre parmi eux.
- ✓ D'employer des personnes dans le milieu d'intervention du Volet province orientale et d'irriguer l'économie locale avec les liquidités qui se faisaient de plus en plus rares en l'absence de communication: essor social et économique de la zone du projet.

5. Quels ont été les résultats du suivi-évaluation ou du monitoring et des éventuels audits et contrôles? Comment les recommandations de ceux-ci ont-elles été prises en compte ?

Le volet a suivi la recommandation de ne conserver en caisse que les fonds nécessaires aux dépenses d'une à deux semaines maximum.

Un solde en USD de plus de 5.000 est trop élevé et fait supporter des risques importants au projet.

Par ailleurs, la recommandation afin d'approvisionner la caisse uniquement de telle sorte à ce que le solde ne dépasse pas le plafond imposé, est pris en compte et suivi par l'UGV. Depuis janvier 2013 un contrôle hebdomadaire est même instauré.

Le modèle de registre permanent des biens du Manuel de procédures de la CTB au Congo est mis à jour de manière régulière, après chaque inventaire physique.

La situation d'inventaire signée par le logisticien et approuvée par l'AT ou le Chef de Volet tel que prévu se fait trimestriellement et conservé dans les documents du Projet.

6. Quelles recommandations faites-vous pour la consolidation et l'appropriation de l'après-projet (les politiques à suivre ou à mettre en œuvre, les ressources nationales nécessaires, la responsabilisation des groupes cible, la manière d'appliquer les recommandations...)?

Le souci d'améliorer les conditions de vie des populations rurales et de désenclaver des zones à fortes potentialités productives agricoles, le recours à une stratégie d'intervention participative de proximité avec la méthode HIMO, concourent aux orientations définies dans le "Document de la Stratégie pour la Croissance et la Réduction de la Pauvreté" (DSCRCP)

Les résultats atteints par le PREPICO3, ont permis de désenclaver certains pool de production de la Tshopo notamment Opala et aident à améliorer les conditions de vie des populations concernées.

A posteriori du programme de réalisation, il apparaît que les moyens mis en œuvre par le projet ont été suffisants et très correctement convertis en résultats attendus aussi bien en termes quantitatifs que qualitatifs.

Il y a lieu de doter la CPR (commission provinciale routière) de tous les moyens pour le démarrage effectif de ses activités afin qu'à travers le FONER la maintenance des axes routiers soit effective par un système d'entretien durable et qui répond à l'attente des populations.

Quelques mois d'entretien planifiés par le projet. Dans cette perspective, provisoirement minimaliste, la praticabilité permanente de la piste doit devenir l'élément central recherché avec des modalités de mobilisation des cantonniers très variables (une journée par semaine par exemple) de manière à pallier aux risques de dégradation sur certains points critiques.

Par ailleurs, deux à trois ans après la réhabilitation déjà il faudrait songer à renforcer l'entretien routinier par un entretien périodique avec un gravillonnage en point-à-temps à des endroits critiques trop glissants et un entretien améliorant systématique afin d'améliorer le standard des chaussées.

Au niveau du financement de l'entretien, la mobilisation du FONER doit être appuyée car les moyens visant à la génération de fonds locaux se sont révélés peu efficaces.

- Que le Bailleur et le Gouvernement de la RDC puissent trouver les ressources permanentes dans le cadre des travaux d'entretien routier pour la pérennisation des actions du Projet, notamment le FONER qui accuse encore un manque de développement organisationnel.
- Pour faciliter l'appropriation du Projet, le Partenaire institutionnel qu'est Le Ministère du Développement Rural via la DVDA, devra renforcer son appui technique en dotant cette dernière des moyens nécessaires pour assurer le suivi des travaux d'entretien.
- Que le bailleur puisse suppléer des fonds pour les travaux de gravillonnage afin d'augmenter le standard des routes réhabilitées et diminuer ainsi les coûts de l'entretien.
- Qu'on professionnalise davantage les ONGD et locales dans les travaux routiers par le renforcement de leurs capacités techniques avec les sessions formation en gestion.

Au niveau du financement de l'entretien, la mobilisation du FONER doit être appuyée car les moyens visant à la génération de fonds locaux seront peu efficaces.

Par contre avoir un volet "transversal" d'entretien, cause un conflit et confusion des

responsabilités pour les travaux de réhabilitation et d'entretien.

7. Conclusions

Le souci d'améliorer les conditions de vie des populations rurales et de désenclaver des zones à fortes potentialités productives agricoles, le recours à une stratégie d'intervention participative de proximité avec la méthode HIMO, concourent aux orientations définies dans le "Document de la Stratégie pour la Croissance et la Réduction de la Pauvreté" (DSCRCP).

Les résultats atteints par le PREPICO, permettent de désenclaver certains pools de production de la province Orientale et aident à l'amélioration des conditions de vie des populations concernées.

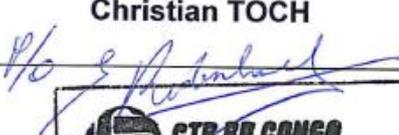
A posteriori du programme de réalisation, il apparaît que les moyens mis en œuvre par le projet ont été suffisants et très correctement convertis en résultats attendus aussi bien en termes quantitatifs que qualitatifs.

La pérennisation du désenclavement à travers la mise en place des mécanismes d'entretien est également recherchée avec la création des CLER et leurs équipes de cantonniers. Toutefois, les insuffisances du statut juridique, des fonctions, des rôles et des financements des CLER ne plaident pas vraiment en faveur de la pérennisation de ces structures et par la même occasion, de l'entretien routier lorsque les subsides du projet sont maintenant à échéance.

Il y a lieu d'encourager les autorités provinciales pour le démarrage effectif des activités de la Commission provinciale routière (CPR) afin d'assurer la maintenance des axes routiers après quelques mois d'entretien planifiés par le projet.

Dans cette perspective, provisoirement minimaliste, la praticabilité permanente de la piste doit devenir l'élément central recherché avec des modalités de mobilisation des cantonniers très variables (une journée par semaine par exemple) de manière à pallier aux risques de dégradation sur certains points critiques.

Par ailleurs trois ans après la réhabilitation déjà il faudrait songer à renforcer l'entretien routinier par un entretien périodique avec un gravillonnage en point-à-temps à des endroits critiques trop glissants et un entretien améliorant systématique afin d'améliorer le standard des chaussées.

Responsable national de l'exécution	Responsable CTB de l'exécution
Prosper MATONDO	Christian TOCH 



CTB RD CONGO
AGENCE BELGE DE DEVELOPPEMENT
Etienne RODENBACH
Assistant Technique
PREPICO 3 - VOLET BACS

4.5 VOLET KATANGA

1. *Quels sont les problèmes et questions majeurs qui ont influencé l'exécution de la prestation et comment la prestation a-t-elle tenté de les résoudre ?*

- La majorité des ONGD locales ont une faible capacité technique et financière, ce qui a causé beaucoup de retard dans l'exécution des travaux des pistes en HIMO. Le manque de structures fiables et expérimentées devant être mis à concurrence pour l'exécution des travaux des ouvrages d'art a conduit à ouvrir les marchés en mode adjudication publique tout en faisant recourt aux PME.
- Certaines ONGD continuent à être menées par des directions quasiment familiales ou avec un comité d'association "invisible". Ceci pose le grand problème de la légitimité de l'organisation et aussi des problèmes de bonne gouvernance. Il en est de même des preuves des réalisations des travaux antérieurs avec les autres bailleurs que ces ONGD brandissent et qui dans certains cas font l'objet de doutes.
- Dans l'avenir, il faudrait donc renforcer le mécanisme au niveau de la présélection des ONGD en demandant et analysant les originaux des documents administratifs de chaque ONGD. Pour ce qui est de leurs expériences, des vérifications devront désormais être faites auprès des autres bailleurs œuvrant dans la même zone d'intervention.
- La densité moyenne du pays est de 30 habitants/km², et la province du Katanga possède la densité la plus faible: 12 habitants/km² et 10 hab/km² dans le district de Tanganyika. Ces paramètres justifient l'application des techniques HIMO dans plusieurs zones de la RDC, mais dans le Maniema son utilisation est "normale" et dans le Katanga l'utilisation de la méthode HIMO est encore possible mais nécessite déjà l'importation de la MO dans certaines zones. Certains tronçons sont déserts sur des distances allant jusqu'à 30 km, d'où le phénomène d'importation d'une partie de la main-d'œuvre et construction des sites de campement.
- Les activités de réhabilitation des ouvrages ont enregistré un retard dans leur exécution suite aux difficultés de l'enclavement dans certains sites de la zone d'intervention qui rend l'acquisition de matériaux difficile. L'irrégularité des trains de marchandises à la SNCC n'a pas facilité la chose. Le manque des véhicules de transport dans la zone d'intervention a rendu difficile l'approvisionnement des matériaux dans les chantiers d'ouvrages d'art, le projet a acquis deux tracteurs agricoles avec remorques pour appui aux travaux ouvrages d'arts.
- Le problème d'insécurité dans la zone d'intervention est aussi élément qui a beaucoup perturbé la supervision des travaux par les équipes de projet. Ces derniers se sont donné la discipline d'obtenir régulièrement des renseignements sur la sécurité auprès des agences des nations unies opérationnelles dans le Tanganyika, notamment la MONUSCO et OCHA.
- L'absence d'effet de relance agricole et commerciale est surtout remarquable dans le territoire de Kabalo.

2. **Quelles sont les causes des écarts par rapport aux résultats attendus ?**

D'une manière générale, le Volet Tanganyika n'a pas enregistré des écarts significatifs par rapport aux résultats attendus.

En effet, les moyens mis en œuvre par le projet ont été en adéquation totale avec les attentes, tous les résultats sont réalisés, 96 % du réseau routier retenu au niveau du DTF est réhabilité.

Pour les ouvrages, tous les travaux qui ont été programmés sont arrivés à leur fin. Ici l'arrivée tardive des buses métalliques ont considérablement retardé l'exécution des marchés des passages busés sous-routes.

L'entretien courant est assuré sur les axes principaux du réseau routier réhabilités par le programme PREPICO dans le Tanganyika par des Comités Locaux d'Entretien Routiers (CLER). L'entretien sur les axes pris en charge par le FONER montre un abandon du réseau complet depuis 2 ans.

3. **Quelles leçons peut-on tirer de l'expérience de la prestation? Faites une réponse détaillée sur les plans de l'impact et de la durabilité des résultats.**

Sur le plan de l'impact

Une étude d'impact socio-économique à mi-parcours a été menée en mars 2014, sur un réseau regroupant 240 km complètement réhabilités à cet époque (axes 04, 06,07, et 09) et a permis de retenir ce qui :

1) Impact social:

➤ Sur le **revenu - lutte contre la pauvreté** :

- 1,7 million de € versés comme rémunération aux communautés locales à travers les travaux HIMO de réhabilitations des pistes et la construction des ouvrages d'art,
- 335.447 € versées aux CLERS dans le cadre des travaux d'entretien avec un taux journaliers supérieur à 1 \$ (taux en dessous duquel vivent journalièrement la majorité des congolais),
- Le revenu mensuel est plus important dans les travaux HIMO par rapport aux autres secteurs institutionnels dans le Tanganyika.

➤ Sur le **secteur éducatif** :

- Désenclavement des infrastructures scolaires (53 écoles),
- Le projet a favorisé la création de 5 écoles sur les axes 06,07et 09.
- Le projet a favorisé l'intervention du Programme Alimentaire Scolaire du PAM dans certaines écoles de l'axe 09.

➤ Sur **la santé** :

- Amélioration de l'accessibilité dans les centres de santé (11 CS et une clinique)
- La supervision des activités et les campagnes de vaccination sont rendues possibles avec moins d'effort.
- Approvisionnement régulier des centres de santé en vaccins et médicaments.

- Sensibilisation des communautés locales et des ouvriers sur les IST et VIH/SIDA en synergie avec les ONGD locales et le PNMLS/Kalemie.

➤ Au niveau des **infrastructures marchandes** :

- Désenclavement des marchés ruraux sur l'axe 04 (kaseya, kateba et Keba).
- Le projet a facilité la construction du marché de Kaseya.

➤ Au niveau **du trafic** :

Pendant le déroulement de l'étude d'impact socio économique, un dispositif de collecte de données sur le trafic a été mis en place du 02 au 07 mars 2014. Les chiffres recueillis qui figurent dans le tableau ci-dessous reprennent le trafic (total et journalier moyen) par axe et par ordre d'importance. Ces chiffres illustrent parfaitement la reprise du trafic après l'intervention du projet, comparative à la situation « Baseline » où les pistes étaient réduites en sentiers, les OA détruits et le trafic réduit à pied et à vélo.

Axe routier	Niveau	Types engins	Trafic total		TJM
			Effectif	Fréquence	
Axe 04	1	Vélos	321	78.10%	53.5
	2	Motos	69	16.80%	11.5
	3	Camions	21	5.10%	3.5
S/total Axe 04			411	100.00%	68.5
Axe 06	1	Motos	183	56.70%	30.5
	2	Vélos	139	43.00%	23.2
	3	Camions	1	0.30%	0.2
S/total Axe 06			323	100.00%	53.8
Axe 07	1	Vélos	189	48.00%	31.5
	2	Motos	147	37.30%	24.5
	3	Camions	58	14.70%	9.7
S/total Axe 07			394	100.00%	64.7
Axe 09	1	Vélos	187	61.90%	31.2
	2	Motos	64	21.20%	10.7
	3	Camions	51	16.90%	8.5
S/total Axe 09			302	100.00%	50.3

Différentes observations sortent de la lecture du tableau ci-dessus :

- La désagrégation par types d'engins et par axe routier laisse apparaître les mêmes tendances. Cependant, le vélo reste le moyen de transport le plus utilisé sur tous les axes routiers – sauf l'axe 06 (où la moto vient en première position) – suivi de la moto et de camion.
- Les différences apparaissent tout de même lorsque l'on considère le niveau de trafic sur chaque axe routier. En effet, même si les vélos représentent un peu plus de 78% du trafic enregistré sur l'axe 04 (avec taux journalier moyen de 53,5), ils sont en dessous de 50% de l'ensemble

du trafic sur les axes 06 et 07 où les trafics journaliers moyens sont respectivement de 23,2 et 31,5.

- Les motos semblent être fréquents sur tous les axes jusqu'à atteindre 56,7% du trafic enregistré sur l'axe 06. Le trafic moyen journalier varie de 10,7 sur l'axe 09 à 30,5 sur l'axe 09. Ces résultats confirment les tendances actuelles en RDC où les motos-taxis sont de plus en plus nombreux à assurer le transport des personnes voire des marchandises, même en milieu rural. Ces moyens de transport rendent un grand service à la population et présentent beaucoup d'avantages comme la rapidité et le respect de la destination du client, malgré les risques élevés d'accident
- Bien qu'ils soient moins utilisés dans la zone du projet, les véhicules ont atteint environ 15% du trafic enregistré sur les axes 07 et 09. Et le trafic moyen journalier pour ce moyen de transport est globalement en dessous de 10. Ceci confirme les tendances observées dans d'autres régions de la RDC où les routes terres réhabilitées connaissent un niveau de trafic faible et limité : moins de 10 véhicules par jour.

2) Impact économique:

➤ Sur les **prix des produits agricoles** :

- La valorisation des produits sous l'effet de la réhabilitation des pistes (changement de comportement dans les négociations d'achats et ventes ; amélioration des termes de l'échange en faveur des producteurs).

Il a aussi été constaté au niveau des échanges commerciaux, l'augmentation des flux intra provinciaux (entre les territoires de Kalemie, Nyunzu, Kongolo et Kabalo) et interprovinciaux (Province du Katanga avec Maniema ; province katanga avec le Kasai-Oriental).

3) Impact environnemental :

➤ Au niveau de la **prise en compte de la problématique dans la zone du projet** :

- Plusieurs séances de sensibilisation organisées dans les localités le long des axes routiers ont été organisées

➤ Au niveau de **la réduction de la pression sur les ressources ligneuses** :

- Distribution de 2140 foyers améliorés, activités de reboisement communautaire (18000 plantules d'espèces fruitiers et forestiers).

Sur le plan de la durabilité :

La durabilité des actions du projet est assurée par :

- La méthode HIMO qui permet d'une part de renforcer les capacités locales des bénéficiaires et des structures locales partenaires (PME & ONGD) pour la réhabilitation et la maintenance des pistes rurales et d'autre part, une appropriation des actions par la population bénéficiaire.

Pour pallier aux insuffisances de capacité des entreprises locales à répondre aux exigences de compétitivité (capacité technique), le projet a intégré à la composante "renforcement des capacités", la formation des techniciens HIMO (chefs d'équipe et de chantier) et l'appui en petits équipements, ...

- Le choix des ouvrages d'art (ponts et dalots) définitifs en béton armé qui nécessite peu d'entretien.
- L'installation et l'appui financiers des CLER pour l'entretien des pistes et la maintenance des ouvrages d'art.

La prestation vise le regroupement des CLER en Coordination au niveau de chaque territoire qui est un lobbying non négligeable. L'obtention des documents juridiques par les CLER que sont les statuts approuvés et notariés en qualité d'ASBL.

- Mise en place juridique (Ordonnance présidentielle et Décret du 1^{er} Ministre) du FONER (Fonds National d'Entretien Routier).
- La création d'une base de données des pistes, ouvrages d'art et autres points singuliers à l'aide d'un Système d'Information Géographique (SIG) et d'une cartographie numérisée.
- La bonne collaboration entre le projet et le Gouvernement provincial.
- Le gravillonnage des certaines sections de routes avec des matériaux sélectionnés.
- La création de la Commission Provinciale Routière (CPR) pour l'appropriation du projet.

4. Selon vous, comment la prestation a-t-elle été perçue par les groupes cibles ?

La perception de la prestation par les groupes cibles se situe à trois niveaux :

- Au niveau des autorités locales
- Au niveau de la population bénéficiaire
- Au niveau des usagers.

Au niveau des autorités politico-administratives:

- Elles trouvent que Volet Tanganyika s'est inscrit en droite ligne avec les priorités nationales, notamment en ce qui concerne la politique nationale de désenclavement.
- Les interventions du Tanganyika se sont révélées d'un grand apport dans la réalisation du programme gouvernemental dans son volet relatif aux infrastructures de base.
- Satisfaction des autorités tant au niveau de l'objectif global visant la réduction de la pauvreté des populations urbaines et rurales en améliorant la capacités d'évacuation de la production agricole et en assurant la promotion de l'emploi qu'à celui de l'objectif spécifique centré sur la réalisation effective du désenclavement des zones sélectionnées.

Au niveau de la population bénéficiaire:

Grâce aux routes en cours de réhabilitation, les bénéficiaires reconnaissent qu'il y aura :

- La possibilité d'évacuation des productions vivrières en toute saison, c'est qui est un facteur de développement et d'augmentation des revenus de la population agricole de la zone.
- Une vraie motivation dans la population d'accroître les emblavements, car elle sait que les produits une fois récoltés seront sans problème achetés et acheminés vers les villes à l'aide des camions.
- L'amélioration du système de communication ayant comme conséquence positive sur une meilleure accessibilité des personnes à l'ensemble des services de base que sont les centres de santé, les écoles, les services de l'Administration, etc., ...
- La redynamisation des marchés qui pourra permettre de créer un courant d'échanges.
- La présence des autres bailleurs intervenants dans les infrastructures de base grâce à la réouverture de certaines routes abandonnées depuis longtemps.

La population bénéficiaire reconnaît que l'approche HIMO appliquée permet :

- Qu'elle devienne responsable suite à leur implication directe dans la réhabilitation et l'entretien des routes retenues.
- De favoriser et d'encourager leur adhésion à la recherche des solutions aux problèmes qui les concernent et de toucher un grand nombre parmi eux.
- D'employer des personnes dans le milieu d'intervention du Volet Tanganyika et d'irriguer l'économie locale avec les liquidités qui se faisaient de plus en plus rares en l'absence de communication: essor social et économique de la zone du projet.

Au niveau des usagers, à savoir transporteur routiers et les opérateurs économiques :

- Sur base des enquêtes menées lors de l'étude d'impact socio-économique il a été constaté que globalement, les conducteurs (93% dans le territoire de Nyunzu et 83% à Kongolo) apprécient l'intervention de la CTB. En effet, les routes réhabilitées présentent actuellement un bon état de praticabilité et les conducteurs affirment qu'ils roulent désormais à une vitesse (40 – 60 km/h) au-delà des standards de la DVDA, malgré les signes de dégradation (nids de poule, ornière, etc) sur la chaussée à certains endroits. Ce qui a permis la reprise de trafic, sa régularité assurée en toutes saisons et la circulation des personnes et des biens (tous les engins confondus).

5. Quels ont été les résultats du suivi-évaluation ou du monitoring et des éventuels audits et contrôles? Comment les recommandations de ceux-ci ont-elles été prises en compte ?

Le volet a suivi la recommandation de ne conserver en caisse que les fonds nécessaires aux dépenses d'une à deux semaines maximum.

Un solde d'USD 10.000 est trop élevé et fait supporter des risques importants au projet.

Par ailleurs, la recommandation afin d'approvisionner la caisse uniquement de telle sorte à ce que le solde ne dépasse pas le plafond imposé, est pris en compte et suivi par l'UGV. Depuis janvier 2013 un contrôle hebdomadaire est même instauré.

Le modèle de registre permanent des biens du Manuel de procédures de la CTB au Congo est mis à jour de manière régulière, après chaque inventaire physique.

La situation d'inventaire signée par le logisticien et approuvée par l'AT ou le Chef de Volet tel que prévu se fait trimestriellement et conservé dans les documents du Projet.

La mission de suivi par l'UCAG fin janvier 2013 a recommandé de revoir le concept des ouvrages à réhabiliter notamment sur des axes qui accusent un trafic faible et moins agressif, se limiter au type provisoire semi-définitif avec platelage en bois, petite maçonnerie largement suffisant tout en respectant les normes techniques afin de garantir la sécurité des usagers. Par ailleurs sur des axes très sollicités (routes provinciales, nationales) construire des ouvrages en durable (constructions métalliques ou en béton). Le projet a tenu compte de cette recommandation en exécutant des ouvrages en béton armé sur les axes importants notamment les axes 09 et 17 qui font la liaison la province du Katanga et celle du Kasai-Oriental , et l'axe 08 qui relie le Katanga au Maniema.

L'évaluation finale de PREPICO, qui s'est déroulée en juillet 2014, a eu à formuler les recommandations suivantes, en rapport avec les constats effectués sur la prestation du PREPICO 3 et pour les futurs projets routiers :

- Remettre les routes réhabilitées et entretenues par la CTB à l'OR et à la DVDA,
- Changer les spécifications techniques des DAO, en intégrant la géotechnique routière et compactage, avec planches d'essais,
- Réaliser des études plus détaillées pour les réhabilitations,
- Former les PME, CLER et BET,
- Mettre les barrières de pluie au démarrage des travaux et les gérer par les PME ou CLER en charge de l'entretien routier,
- Recentrer les activités de la CTB, pour les programmes futurs, au niveau de la maîtrise d'ouvrage en réalisant la maîtrise d'œuvre du suivi et des contrôles des travaux à des bureaux d'études techniques,
- Gérer le projet avec un outil d'aide à la décision,
- Développer la visibilité des projets.

6. Quelles recommandations faites-vous pour la consolidation et l'appropriation de l'après-projet (les politiques à suivre ou à mettre en œuvre, les ressources nationales nécessaires, la responsabilisation des groupes cible, la manière d'appliquer les recommandations...)?

- Pour la maintenance des ouvrages réhabilités à travers l'entretien courant la première solution serait un appui aux CLER. La mise en place des Coordinations des CLER au niveau territoriale, puis provinciale qui pourront aussi être appuyé financièrement par la Commission Provinciale Routière (CPR).
- Au niveau du financement de l'entretien, la mobilisation du FONER doit être appuyée car les moyens visant à la génération de fonds locaux seront peu efficaces.
- La DVDA devra renforcer son personnel technique au sein du District de Tanganyika afin d'assurer un suivi efficace et rapproché. A l'heure actuelle cette structure est quasiment absente dans tous les territoires et ne dispose que d'une seule unité basé à Kalemie et qui se trouve déjà affaiblie par le poids de l'âge.
- L'office des routes étant jusqu'à présent l'unique structure capable d'intervenir en mécanisé dans la zone du projet, une procédure souple devra être mise en place au niveau de la province (Ministères respectifs de développement rural et travaux public) afin que les engins soit facilement mis à contribution pour des interventions sur des pistes rurales. Ce qui mettra de traiter plusieurs points chauds au niveau des pistes.
- Pour les futurs projets, que l'entretien ne soit plus "transversal" mais plutôt intégré à un volet géographique, car sous PREPICO cette situation a causé une séparation des responsabilités, en plus l'ingénieur résidant pour le volet entretien n'est pas intégré dans l'organigramme du volet, ce qui cause parfois des conflits et surtout l'ignorance de ses activités par les ingénieurs du volet réhabilitation.
- Les populations locales devront bannir les comportements inciviques conduisant à accélérer les dégradations des ouvrages (bouchage des fossés avec les immondices, démontages des éléments métalliques des ponts, etc.).
- L'arrêté instituant la mise en place des barrières de pluies soit vulgarisé auprès des bénéficiaires et aux usagers pour la protection de la route.
- En cas d'un prochain projet routier/CTB dans le district du Tanganyika, il est souhaitable que la priorité soit accordée sur la praticabilité de routes réhabilitées par les précédents projets représentant un réseau de 1.000 km (PREPICO 2&3).Ce qui nécessitera une évaluation préalable de ce réseau tant au niveau technique que de l'impact socio-économique.

7. Conclusions

Le souci d'améliorer les conditions de vie des populations rurales et de désenclaver des zones à fortes potentialités productives agricoles, le recours à une stratégie d'intervention participative de proximité avec la méthode HIMO, concourent aux orientations définies dans le "Document de la Stratégie pour la Croissance et la Réduction de la Pauvreté" (DSCR).

Les résultats atteints par le volet Katanga du PREPICO3, ont permis de désenclaver certains pools de production du Tanganyika et aide à améliorer les conditions de vie des populations concernées.

A posteriori du programme de réalisation, il apparaît que les moyens mis en œuvre par le projet ont été suffisants et très correctement convertis en résultats attendus aussi bien en termes quantitatifs que qualitatifs.

Au niveau technique, les travaux routiers se sont bien déroulés et ont consisté à ouvrir la route au niveau de la plateforme pour la circulation. Dans le temps, ces travaux devront nécessiter un aménagement progressif au niveau du corps de la chaussée en fonction de l'agressivité du trafic. Il est aussi certain que la myriade d'ONG ne sont pas les prestataires les mieux indiqués pour exécuter ces travaux. Ce statut est désormais obsolète. Il faut "professionnaliser" et pérenniser les structures intervenant sur les routes via de véritables "PME/entreprises" sous-traitantes.

La pérennisation du désenclavement à travers la mise en place des mécanismes d'entretien est également recherchée avec la création des CLER et leurs équipes de cantonniers. Toutefois, les insuffisances du statut juridique, des fonctions, des rôles et des financements des CLER ne plaident pas vraiment en faveur de la pérennisation de ces structures et par la même occasion, de l'entretien routier lorsque les subsides du projet sont maintenant à échéance.

Il y a lieu d'encourager les autorités provinciales pour le démarrage effectif des activités de la Commission Provinciale Routière afin d'assurer la maintenance des axes routiers après quelques mois d'entretien planifiés par le projet. Dans cette perspective, provisoirement minimaliste, la praticabilité permanente de la piste doit devenir l'élément central recherché avec des modalités de mobilisation des cantonniers très variables (une journée par semaine par exemple) de manière à pallier aux risques de dégradation sur certains points critiques.

Par ailleurs trois ans après la réhabilitation déjà il faudrait songer à renforcer l'entretien courant par un entretien périodique avec un gravillonnage en point-à-temps à des endroits critiques trop glissants et un entretien améliorant systématique afin d'améliorer le standard des chaussées.

Responsable national de l'exécution	Responsable CTB de l'exécution
Gérard BAFUKA	Hendrik HOSTE

P/O E. Rodenbach



83

4.6 VOLET BACS

1. *Quels sont les problèmes et questions majeurs qui ont influencé l'exécution de la prestation et comment la prestation a-t-elle tenté de les résoudre ?*

Pour les réhabilitations de bacs, il s'est vite avéré que les entreprises de construction navale dignes de ce nom (il y en a principalement une de grande importance à Kinshasa), ne voulaient pas effectuer « petits travaux » (travaux de réhabilitation) à l'intérieur du pays, étant suffisamment actifs pour les constructions neuves à partir de Kinshasa pour toutes les destinations accessibles par voie navigable. Le projet a donc opté pour effectuer des marchés d'approvisionnements lourds (tôles marines, câbles, moteurs, propulsions, matériel de mouillage,...) et de constituer un stock central ; les travaux étant alors effectués avec les Centres Matériels de l'OR en province, en fournissant tous les matériaux et consommables par le projet.

S'agissant d'approvisionnements lourds, les délais de production et d'approvisionnement par voie maritime ont pris de 4 à 8 mois selon les produits. Ensuite, pour les acheminer du stock central de Kinshasa à l'intérieur du pays, ça a été relativement aisé pour les provinces accessibles par route (Bas-Congo et Bandundu) mais nettement plus aléatoire pour la Province Orientale par le fleuve (de 1 à 6 mois) et pour le Maniema (5 mois avec deux transvasements fleuve/route). Avec un délai d'exécution de 3 ans, ces contraintes logistiques en amont et en aval étaient un souci permanent. La majorité des travaux ont pu être effectués, à l'exception de quelques-uns non terminés en raison de ces contraintes (cfr. supra).

Pour la composante « gestion des bacs », le projet a proposé et trouvé des solutions innovantes dans l'exploitation et la gestion financière des bacs (notamment l'introduction d'un intermédiaire financier chargé de la perception et consignation des frais de traversées). Constituant un changement majeur dans les habitudes et pratiques de terrain établies depuis quelques décennies, le changement vers plus de transparence et de rigueur dans la gestion a logiquement produit des résistances et tentatives de blocage à plusieurs niveaux différents selon les sites/provinces (équiper, centres matériels, Direction Provinciale OR). Pour y faire face, le projet a pu obtenir et valoriser le soutien de la Direction Matériel et la Direction Générale de l'OR à Kinshasa qui étaient favorables à ce changement. Grâce à des directives de ces directions centrales, préparées en symbiose avec le projet, et à l'organisation de missions mixtes (OR-CTB) de suivi sur terrain, des progrès significatifs ont été obtenus (notamment : constitution des fonds de renouvellement du matériel en banque et/ou coopérative pour chacun des 5 bacs).

2. *Quelles sont les causes des écarts par rapport aux résultats attendus ?*

Le DTF était très ouvert par rapport au Volet Bacs et ce dernier a pu tirer tous les avantages de la flexibilité offerte.

En effet, aucun nombre de bacs à réhabiliter, bacs neufs ou embarcadères n'était fixé a priori. La liste initiale des priorités a été établie grâce à l'outil SIG de PREPICO, mais a pu être amendée avec le partenaire selon les nécessités. Selon la programmation initiale faite par le projet, l'objectif fixé de manière

interne était de réhabiliter 10 bacs et de construire 2 à 4 bacs neufs. Cet objectif a été réalisé dans les faits, si ce n'est que certains travaux ne sont pas terminés dans un délai trop court vu les contraintes logistiques propres (cfr. supra).

Le nombre d'embarcadères a par contre dû être limité au regard du budget et du temps disponible (notamment un marché pour les embarcadères de Kasongo a été abandonné pour ces raisons).

Au niveau de la gestion des bacs, aucune indication n'était reprise au DTF, et le projet a pu faire une stratégie, concevoir un mode de gestion et le mettre en application.

3. Quelles leçons peut-on tirer de l'expérience de la prestation? Faites une réponse détaillée sur les plans de l'impact et de la durabilité des résultats.

Au niveau de l'impact :

Les bacs constituent souvent un maillon central du réseau routier et des parties entières du pays peuvent être enclavées en cas de défaillance. On peut distinguer :

- Des bacs qui ont un intérêt provincial et national (ex : Kisangani, Bandunduville, Kindu, Luozi). Ils permettent soit de relier deux parties d'une province, d'accéder d'une province à l'autre, et/ou des quartiers du chef-lieu de province se trouvant de part et d'autre du cours d'eau). En cas de défaillance, les conséquences sont immenses pour les populations, les autorités, l'économie. C'est ainsi que le Volet Bacs a pu/du venir en secours dans de tels cas, par la remotorisation notamment. L'impact était donc immédiat et majeur instantanément.
- Des bacs qui ont un intérêt plus local, cadrant avec la thématique même de développement rural du programme PREPICO. Dans ce cas la réhabilitation de bacs a servi au quotidien aux populations riveraines et au développement agricole permettant l'évacuation des productions.

Au niveau de la durabilité :

Le projet n'a cessé de combattre « le cycle de l'urgence » et de trouver/proposer des solutions au principal partenaire en charge des bacs en RDC (la Direction Matériel Flottant de l'OR) :

- Au niveau technique : vu le délai d'approvisionnement de matériaux lourds et d'équipements techniques, le projet a constitué un stock générique de matériaux de construction navale pour les réhabilitations et tenté de standardiser au maximum les équipements (notamment, moteur identique pour tous les bacs, neufs ou à réhabiliter, avec des formations techniques, manuels, et outillage distribués à chaque centre matériel). Cette approche devrait être poursuivie par le partenaire.
- Au niveau de la gestion, s'agissant de bacs à péage, il était aberrant qu'aucune provision financière n'était réalisée pour pallier aux réparations et renouvellement des équipements. Le projet a pu canaliser les flux et chaque fois en maintenant identique ou en diminuant le prix de traversée pour

l'usager ! En analysant les résultats financiers et l'évolution des fonds de renouvellement, on constate :

- Que pour les bacs à moteur à faible trafic (Bulungu et Pindi), l'équilibre est possible: le carburant de qualité est approvisionné, les entretiens sont faits, une prime est rétribuée à l'équipage, les frais de l'IF sont pris en charge. Les frais de fonctionnement sont couverts, mais cependant le fonds de renouvellement (oscillant entre 1000 et 3000 usd) ne permettrait pas de prendre en charge une grosse réhabilitation.
- Que pour les bacs à câble (Bumba) et les bacs à moteur à grand trafic (Kisangani, Luozi), un surplus important se dégage (ex : de l'ordre de 5000 usd par mois à Kisangani, soit environ 60.000 usd après 12 mois). Pour ces bacs, avec une bonne gestion, les ressources épargnées peuvent servir aux entretiens et réparations de plusieurs bacs au niveau provincial, dans le cadre d'une gestion mutualisée.

4. Selon vous, comment la prestation a-t-elle été perçue par les groupes cibles ?

Constituant un maillon central dans le désenclavement, d'un intérêt national, provincial ou local (cfr. supra) le bac est indispensable à des milliers de gens. La rupture de trafic est souvent vécue comme un handicap majeur au quotidien et au développement des régions touchées.

Par les travaux réalisés et par la gestion mise en place, les félicitations ont été nombreuses. Certains commerçants ont vu leurs affaires prospérer grâce au bac. Bien souvent les usagers souhaitent que la CTB reste et assure un suivi des bacs réhabilités. Tous les usagers sont naturellement favorables à la transparence et bonne gestion des recettes de péage, et l'implémentation à leur égard était aisée puisque davantage de services étaient offerts sans augmentation (et parfois diminution) des frais de traversées.

Au niveau du partenaire OR, les directions du Matériel et la Direction Générale de Kinshasa ont grandement apprécié la collaboration (également car le projet a pu venir en secours à des cas d'urgence) et ont dès lors mis tout leur poids pour soutenir le nouveau mode de gestion. Ils ont d'ailleurs commencé à s'en inspirer pour tenter de l'appliquer sur d'autres sites (notamment les 4 bacs « ex-PARAU » au Bandundu).

5. Quels ont été les résultats du suivi-évaluation ou du monitoring et des éventuels audits et contrôles? Comment les recommandations de ceux-ci ont-elles été prises en compte ?

Lors de l'évaluation à mi-parcours, le Volet Bacs était en décalage avec les volets Pistes, s'agissant d'un nouveau volet (n'existant pas dans PREPICO 1 et 2). Vu la nature fortement technologique (par rapport aux travaux de pistes exécutés en HIMO) et avec la stratégie d'exécution choisie, le Volet Bacs était à ce moment encore en phase de marchés publics et d'approvisionnement de son stock central. Cette mission a constaté ce décalage et recommandé d'accélérer les activités.

Le Volet Bacs n'a pas été concerné par l'audit de prévention de fraude effectué en octobre-novembre 2013.

Enfin, l'évaluation finale (juin 2014) était très positive sur les réalisations du Volet Bacs que ce soit au niveau travaux et mode de gestion, et a recommandé à la CTB de maintenir l'équipe et ses actions au travers des futurs programmes.

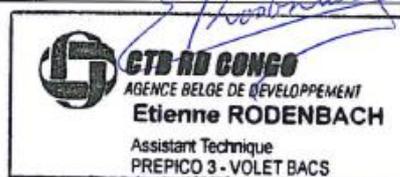
6. Quelles recommandations faites-vous pour la consolidation et l'appropriation de l'après-projet (les politiques à suivre ou à mettre en œuvre, les ressources nationales nécessaires, la responsabilisation des groupes cible, la manière d'appliquer les recommandations...)?

Si elle reste active dans le secteur du désenclavement et du développement rural, la coopération belge devrait s'appuyer sur les acquis du Volet Bacs. Ceci pourrait se faire de deux manières :

- Avec un projet propre au sous-secteur des « bacs », un projet d'appui à la DMF de l'OR, en étant basé dans ses locaux, et avec un impact national. La stratégie de constitution d'un stock central de consommables, de formations techniques sur des équipements standardisés (notamment propulsions en Z, qui devient un problème majeur pour tous les anciens bacs RFA), et la généralisation du nouveau mode gestion (en procédant par des mutualisations des différents bacs dépendant de chaque Centre Matériel), seraient alors dupliqués au niveau national avec un impact considérable. Un projet en ce sens avait été introduit (note de pré-identification) dans le cadre de la dernière Commission Mixte mais finalement non retenu lors des dernières réunions préparatoires.
- En maintenant une équipe bacs transversale, au service des nouveaux programmes provinciaux de désenclavement (PRODEKK, PRODEKOR, PRODET). C'est l'option retenue actuellement. Cette équipe mettra alors en œuvre des travaux au service de ces programmes dans leurs zones respectives, tout en utilisant les mêmes modalités et stratégies d'exécution initiées par le Volet Bacs (notamment contrat-cadre OR, et utilisation d'un stock central). Le système de gestion mis en place sur 5 sites par le Volet Bacs devra continuer à être suivi par ces programmes avec un back-up de l'Economiste de l'équipe, et être étendu aux autres sites où la coopération a investi (notamment les 3 sites où seront affectés les bacs neufs). Les possibilités de mutualisation de la gestion de ces bacs dépendant d'un même Centre Matériel et d'un même Comité de Suivi de l'Exploitation sont évidentes et seront bénéfiques à l'ensemble, étant entendu que certains bacs sont plus rentables que d'autres.

Dans cette seconde option, la charge de dupliquer aux autres zones et provinces l'expérience du Volet Bacs en termes de travaux et de mode de gestion revient alors au Partenaire, la DMF de l'OR. Toutefois, la CTB devrait se montrer ouverte de continuer à soutenir les processus de changements entamés, et à pouvoir agir notamment sur les bacs importants des provinces d'action où elle reste active, et cela même si ces bacs ne sont pas directement sur le réseau des pistes sélectionnées, étant entendu que le bac est souvent un maillon essentiel du désenclavement d'une province.

Responsable national de l'exécution	Responsable CTB de l'exécution
	Etienne RODENBACH



87

5. ANNEXES

Annexe 1 Résumé des résultats
Annexe 2 Etat des recettes et dépenses
Annexe 3 Taux de déboursement de la prestation
Annexe 4 Personnel de la prestation
Annexe 5 Sous-traitances
Annexe 6 Equipements
Annexe 7 Formations
Annexe 8 Bailleurs de fonds

ANNEXE 1 : Résumé des résultats et des activités (en fonction du cadre logique)

Volet Entretien :

Résultats Intermédiaires	Indicateurs (prévus ou réalisés)	Etat de réalisation
R1. « Les structures d'entretien sont mis en place »	<ul style="list-style-type: none"> - Nombre de structures mises en place - Présence d'un circuit entier de gestion des fonds dans chaque province - Système de planning d'entretien mis en place 	<ul style="list-style-type: none"> - 74 CLER et 444 CVD ont été mis en place ; - 15 COORDICLER avec statuts notariés installées ; - 160 chefs d'équipe en HIMO avec la DVDA ; - 155 responsables des CLER formés en gestion administrative et financière ; - Elaboration des termes de référence de la formation des cadres gérants des entreprises destinées aux COORDICLER, et aux structures locales.
R2. « Les structures d'entretien sont appuyés »	<ul style="list-style-type: none"> - Nombre de km entretenus - Budget local disponible pour l'entretien - Nombre d'organismes appuyés 	<ul style="list-style-type: none"> - 1923 KM entretenus (2012), 2534 KM (2013) et 2988 KM (2014, jusqu'au mois d'avril). Du mois de mai à Juin, 1084 KM au Kasai Oriental seulement et il était prévu de juillet à août 577 KM en Province Orientale ; - 212 Kms de piste réprofilés avec les CLER ; - 7 Kms de point chaud traités en mécanisé, avec l'OR ; - 4 dalots (1m x1m) construits ,8 ml de pont (BA) construits et 24 ml de pont (BA) réhabilités (Bas-Congo); - 20 Kms de points chauds traités et gravillonnés en semi-mécanisé au Bas Congo (axe pont Lukasu-Nkundi); - Mise en place de la cellule SIG; - Gestion du réseau d'entretien (planification et programmation) avec l'appui de la cellule SIG; - Recrutement de 14 DPO, avec achat moto pour renforcer le suivi de l'entretien en vue d'augmenter le taux d'encadrement; - Fabrication et mise en place de 60 barrières de pluie dans différentes provinces.
R3.	<ul style="list-style-type: none"> - Nombre de planches d'essai mis en œuvre 	<ul style="list-style-type: none"> - Un essai a été réalisé, mais les résultats n'étaient pas concluant car le liant n'était pas de bonne qualité. Compte tenu des difficultés d'envois d'échantillons de sable

«Recherche de solutions durables»		<p>au CRR en Belgique, pour des essais croisés, le contrat n'a pas pu être poursuivi.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Equipement et formation du personnel du Laboratoire National des Travaux Publics (contrat CRR Belgique)
-----------------------------------	--	---

Volet Maniema :

Résultats Intermédiaires	Indicateurs (prévus ou réalisés)	Etat de réalisation
R1 : « Les études préalables sont menées »	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Rapports disponibles ▪ Priorisation faite ▪ Nombre de personnes associées à l'analyse 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 1 Rapport d'Etudes EIES ▪ 1 rapport étude d'impact socioéconomique ▪ 1 rapport d'étude base line voirie fluviale ▪ 1 rapport atelier de priorisation des axes
R2 : « Les PME et ONG sont formés et opérationnels dans la réhabilitation et l'entretien des routes rurales par la méthode HIMO. »	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Nombre de PME et ONG formés en méthode HIMO ▪ Nombre de sessions de formation ▪ Augmentation du nombre de PME et ONGD spécialisées dans les travaux en HIMO. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 56 Chef d'équipe de CLER formés en HIMO
R3 : « Un réseau de routes (de desserte agricole) est réhabilité »	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Réhabilitation de 180 ml de ponts et de 50 passages sous route ▪ Réhabilitation en méthode mécanisée de 20 km ▪ Réhabilitation de 300 km de routes rurales en HIMO ▪ Nombre d'heure /jour de travail sur les chantiers. ▪ Nombre de km de voies fluviales réhabilitées 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 406 ml de ponts et 86 passages sous routes ▪ 255 km des pistes réhabilitées en HIMO

	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Construction de 5 entrepôts. 	
R4 : « Un Plan de Gestion Environnementale et Sociale est implémenté »	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Existence du PGES ▪ Thèmes transversaux couverts par le PGES ▪ PGES exécuté 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Existence du PGES ▪ Thèmes transversaux couverts par le PGES ▪ PGES exécuté

Volet Tshopo :

Résultats	Réalisations
Résultat 1 : « les études sont menées »	
Etude préalable menée	<ul style="list-style-type: none"> - étude Baseline d'impact - étude topo des ouvrages (pont Lotuli et lokumete) - étude géotechnique du pont Lotuli - 3 études d'impact socio économique.
Résultat 2 : « Les PME et ONGD sont formées »	
Formation des PME et ONGD	<ul style="list-style-type: none"> - 23 CLER regroupés constitué et groupés en 3 COORDICLER - 2 sessions en HIMO des CE - 2 sessions en gestion et management données aux CLER
Résultat 3 : « Un réseau de 300 km de routes de desserte agricole est réhabilité »	
Achat outillage de suivi et compactage, tracteur	<ul style="list-style-type: none"> - 2 compacteurs - Kit outillage HIMO de CLER - instruments d'études - instruments de contrôle

Ouvrages d'art	<ul style="list-style-type: none"> - 42 ml pont MJ construit à Lotuli axe Yangambi - 50 passages busés installés axe Yangambi - 16 dalots cadres axe Opala - 96 ml de platelage de bois renouvelés
Réhabilitation en semi- mécanisée	<ul style="list-style-type: none"> - 5 km gravillonnés
Réhabilitation des pistes en HIMO	<ul style="list-style-type: none"> - 186 Km de routes (réouverture)
Voie Fluviale	
Débarcadères et entrepôts	
Résultat 4 : « un plan de gestion environnementale et sociale est implémenté »	
Etudes d'impact environnemental et social	<ul style="list-style-type: none"> - 2 études impact environnemental et social et social menées (rapports disponibles)
Mise en œuvre du PGES	<ul style="list-style-type: none"> - 2 études impact environnemental et social - 200 foyers améliorés fournis aux bénéficiaires - 3 bâtiments pour éco gardes construits et équipés - Sensibilisation sur le VIH SIDA par des dépliants distribués

Volet Katanga :

a. Tableau des résultats en fonction du cadre logique

	Indicateurs (prévus).	État de réalisation
<u>RI. 1. « Les études préalables sont menées ».</u>	<ul style="list-style-type: none"> - Rapport disponibles - Priorisation faite, - Nombre de personnes associés à l'analyse 	<ul style="list-style-type: none"> - Rapport sur l'étude environnementale et sociale préliminaire menée dans les zones traversées par les axes à réhabiliter. - Rapport sur l'étude d'impact socio-économique à mi-parcours sur 240 km de pistes complètement réhabilitées dans les territoires de Nyunzu et Kongolo en mars 2014. - Rapport sur l'étude de réhabilitation de 79 km de voie fluviale entre les territoires de kongolo et Kabalo. - Rapport sur l'étude des ponts dans les territoires de Nyunzu et Kongolo - Rapport sur l'étude ponts dans le territoire de Kabalo - Existence d'un procès verbal d'un atelier sur la priorisation et le choix des axes à réhabiliter par une méthode participative avec des critères de choix bien définis.
<u>RI. 2. « Les PME et ONGD ont été formés »</u>	<ul style="list-style-type: none"> - Nombre de PME et ONGD formés en HIMO - Nombre de session de formation - Augmentation du nombre de PME et ONGD spécialisées dans les travaux en HIMO 	<ul style="list-style-type: none"> - 1 Formation et éducation aux risques des mines et autres engins non explosés dans le territoire de Kabalo avec la participation de 30 Chef d'équipes de 30 ONGD/PME. - 2 formations des Chefs d'équipes des CLERS en collaboration avec le volet entretien. - 1 séance d'information sur les marchés publics (41participants) a été réalisée à Kalemie en collaboration avec la cellule des Marchés Publics de l'UCAG MINER.
<u>RI. 3. « Un réseau</u>	<ul style="list-style-type: none"> - Réhabilitation de X ml de ponts et de Y passages sous route. 	<ul style="list-style-type: none"> - 717 km de routes réhabilités et réceptionnés complètement.

<p><u>routier est réhabilité »</u></p>	<ul style="list-style-type: none"> - Réhabilitation en mécanisée de X km. - Réhabilitation de X km de routes rurales en HIMO. - Nombre de HJ de travail sur les chantiers. - Nombre de km de voies fluviales réhabilités. - Construction de X entrepôts / débarcadères - Thèmes transversaux (en fonction des activités à définir). 	<ul style="list-style-type: none"> - 10 km réhabilités en mécanisé sur l'axe 041 et 042 - 24 ponts construits /réhabilités représentant un linéaire cumulé de 194m
<p><u>Ri. 4. « Un plan de gestion environnemental et social est implémenté »</u></p>	<p>Pas définie dans le DTF, mais définis par le volet :</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Sensibilisation au VIH / SIDA et violences faites aux femmes (11 sessions de formation des pairs éducateurs regroupant 260 participants, tenue 20 séances de sensibilisation). - Formation en gestion environnementale dans les territoires de Kongolo et Nyunzu (80 participants) - Introduction, Vulgarisation et distribution de 3.120 foyers améliorés céramiques dans les territoires de kalemie, nyunzu et kongolo et formation de 10 forgerons à la fabrication des FA, et de deux vulgarisateurs; tenue de 31 séances de sensibilisation à l'usage des FA . - Reboisement communautaire et plantation d'alignement (réalisation de 27 champs avec les CLERS et mise en terre des 13.100 espèces fruitiers, 14.700 arbres forestiers). - Réalisation d'une étude Baseline d'impact environnemental.

b. Tableau des résultats en fonction des prévisions (pistes et ouvrages d'art).

RESULTAT 3: UN RESEAU DE 750 km DE PISTES RURALES EST REHABILITE

TERRITOIRE	Réhabilitation HIMO (km)				PONTS (ml)				PASSAGES SOUS-ROUTE Dalots + buses (nombre)			
	Prévu (évalué)	Réalisé	En cours	% R/P	Prévu (évalué)	Réalisé	En cours	% R/P	Prévu (évalué)	Réalisé	En cours	% R/P
KALEMIE	71	71	0	100%	0	0	0	NA	0	0	0	NA
NYUNZU	124	124	0	100%	48	48	0	100%	32	32	0	100%
KONGOLO	356	356	0	100%	112	112	0	100%	76	76	0	100%
KABALO	167	167	0	100%	34	34	0	100%	30	30	0	100%
TOTAL réalisé	717	717	0	100%	194	194	0	100%	138	138	0	100%
Prévu DTF	750				NP				NP			
Réalisé/DTF				96%								

BUDGET	Prévu (DTF)	Réalisé au 31 juillet 2014	% d'exécution financière
Réhabilitation de 717 km de pistes	2.100.000,00 €	1.677.568,11 €	80%
Travaux des ouvrages d'art (PSR et Ponts)	1.250.000,00 €	1.477.524,37 €	118%

BUDGET	Révisé	Réalisé au 31 juillet 2014	% d'exécution financière
Réhabilitation de 717 km de pistes	1.665.000,00 €	1.677.568,11 €	101%
Travaux des ouvrages d'art (PSR et Ponts)	1.680.000,00 €	1.477.524,37 €	88%

Volet Bacs :

Résultats Intermédiaires		Indicateurs (prévus ou réalisés)	Etat de réalisation
R1	Les études préalables sont menées	<ul style="list-style-type: none">- Liste des priorités	Liste des priorités établie et validée en oct. 2011
R2	La gestion des bacs est améliorée	<ul style="list-style-type: none">- Système de gestion introduit- Nombre de bacs gérés- Nombre de formations	<ul style="list-style-type: none">- Nouveau mode de gestion des bacs conçu, validé avec le partenaire et implémenté- 5 bacs suivis sous le nouveau mode de gestion- 3 formations de large échelle pour les commandants, mécaniciens et ATB des provinces de PREPICO
R3	Les bacs sont réhabilités	<ul style="list-style-type: none">- Nombre de bacs à moteur réhabilités/reconstruits- Nombre de bacs à traille- Nombre d'embarcadères	<ul style="list-style-type: none">- 10 bacs à moteur réhabilités (2 dont les travaux sont à terminer)- 3 nouveaux bacs à moteur de 35T en construction (livraison Q1-2015)- 1 bac à traille réhabilité- 4 sites d'embarcadères aménagés (1 restant à terminer S1-2015)

ANNEXE 2 : Etat des dépenses au 30/09/2014

Project Title : Programme de réhabilitation et d'entretien de pistes rurales et bacs
 Budget Version: D06
 Currency : EUR
 YTM : Report includes all closed transactions until the end date of the chosen closing
 Year to month : 30/09/2014

	Status	Fin Mode	Amount	Start to 2013	Expenses 2014	Total	Balance	% Exec
A VOLET ENTRETIEN			5.378.807,00	3.472.231,31	1.831.039,71	5.303.271,02	75.535,98	99%
01 Les structures d'entretien sont mises en place			551.627,00	276.932,59	287.571,13	564.503,72	-12.876,72	102%
01 Appui à la mise en place des structures locales		REGIE	250.000,00	49.659,58	215.461,70	265.121,28	-15.121,28	106%
02 Appui à la mise en place des structures provinciales		REGIE	100.000,00	38.921,18	52.005,33	90.926,51	9.073,49	91%
03 Formations des structures		REGIE	201.627,00	188.351,83	20.104,10	208.455,93	-8.828,93	103%
02 Entretien du réseau réhabilité			4.702.180,00	3.113.650,73	1.501.733,15	4.615.383,88	86.796,12	98%
01 Appui au fonctionnement		REGIE	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	??%
02 Appui aux opérations d'entretien Bandundu		REGIE	650.000,00	444.181,48	171.631,84	615.813,32	34.186,68	95%
03 Appui aux opérations d'entretien Bas-Congo		REGIE	750.000,00	844.868,52	30,03	844.898,55	-94.898,55	113%
04 Appui aux opérations d'entretien Kasai Oriental		REGIE	1.472.930,00	711.932,53	620.157,20	1.332.089,73	140.840,27	90%
05 Appui aux opérations d'entretien Maniema		REGIE	556.000,00	347.692,21	215.767,23	563.459,44	-7.459,44	101%
06 Appui aux opérations d'entretien Katanga		REGIE	435.000,00	192.196,54	282.569,56	474.766,10	-39.766,10	109%
07 Appui aux opérations d'entretien Province Orientale		REGIE	838.250,00	572.779,45	211.577,29	784.356,74	53.893,26	94%
03 Recherche de solution techniques faite			125.000,00	81.647,99	41.735,43	123.383,42	1.616,58	99%
01 R&D		REGIE	125.000,00	81.647,99	41.735,43	123.383,42	1.616,58	99%
B VOLET MANIEMA			2.213.383,08	1.674.977,51	500.517,15	2.175.494,66	37.888,42	98%
01 Les études de suivi sont menées			35.000,00	0,00	27.542,28	27.542,28	7.457,72	79%
01 Etudes d'impact		REGIE	35.000,00	0,00	27.542,28	27.542,28	7.457,72	79%
02 Les PME et ONG sont formées			40.000,00	18.247,56	8.688,45	26.936,01	13.063,99	67%
01 Formations des PME et ONG		REGIE	40.000,00	18.247,56	8.688,45	26.936,01	13.063,99	67%
03 Un réseau de 300 km de routes de desserte agricole est			1.983.383,08	1.573.512,03	406.757,28	1.980.269,31	3.113,77	100%
01 Achat d'outillage		REGIE	71.000,00	65.860,35	4.537,66	70.398,01	601,99	99%
		REGIE	28.000.000,00	17.259.277,29	8.342.119,93	25.601.397,22	2.398.602,78	91%
		COGEST						
		TOTAL	28.000.000,00	17.259.277,29	8.342.119,93	25.601.397,22	2.398.602,78	91%



Project Title : **Programme de réhabilitation et d'entretien de pistes rurales et bacs**

Budget Version: **D06**

Currency : **EUR** Year to month : **30/09/2014**

YTM : **Report includes all closed transactions until the end date of the chosen closing**

	Status	Fin Mode	Amount	Start to 2013	Expenses 2014	Total	Balance	% Exec
02 Réhabilitation des ouvrages d'art		REGIE	1.286.250,00	918.597,73	370.986,77	1.289.584,50	-3.334,50	100%
03 Réhabilitation en semi-mécanisé		REGIE	10.000,00	8.015,95	1.841,79	9.857,74	142,28	99%
04 Réhabilitation des routes en HIMO		REGIE	600.000,00	564.904,92	29.391,06	594.295,98	5.704,02	99%
05 Voirie fluviale		REGIE	16.133,08	16.133,08	0,00	16.133,08	0,00	100%
06 Débarcadère et entrepôts stockage		REGIE	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	??
04 Un plan de gestion environnementale et sociale est			155.000,00	83.217,92	57.529,14	140.747,06	14.252,94	91%
01 Etude d'impact environnemental et social		REGIE	30.000,00	25.273,70	201,57	25.475,27	4.524,73	85%
02 Mise en oeuvre du PGES		REGIE	125.000,00	57.944,22	57.327,57	115.271,79	9.728,21	92%
C VOLET KATANGA			3.801.250,00	1.918.029,26	1.845.274,39	3.763.303,65	37.946,35	99%
01 Les études de suivi sont menées			32.000,00	350,87	24.029,04	24.379,91	7.620,09	76%
01 Etude d'impact		REGIE	32.000,00	350,87	24.029,04	24.379,91	7.620,09	76%
02 Les PME et ONG sont formées			40.000,00	15.810,14	24.704,26	40.514,40	-514,40	101%
01 Formations des PME et ONG		REGIE	40.000,00	15.810,14	24.704,26	40.514,40	-514,40	101%
03 Un réseau de 750km de routes de desserte agricole est			3.534.250,00	1.804.908,94	1.709.130,67	3.514.037,61	20.212,39	99%
01 Achat outillage de suivi, compactage, tracteurs		REGIE	105.750,00	55.148,39	405,77	55.554,16	50.195,84	53%
02 Réhabilitation des ouvrages d'art		REGIE	1.680.000,00	528.939,74	1.113.809,41	1.642.749,15	37.250,85	98%
03 Réhabilitation en semi-mécanisé		REGIE	80.000,00	74.492,74	1.529,04	76.021,78	3.978,22	95%
04 Réhabilitation des routes en HIMO		REGIE	1.665.000,00	1.143.062,65	593.386,45	1.736.449,10	-71.449,10	104%
05 Voirie fluviale		REGIE	3.500,00	3.263,42	0,00	3.263,42	236,58	93%
06 Débarcadère et entrepôts stockage		REGIE	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	??
04 Un plan de gestion environnementale et sociale est			195.000,00	96.961,31	87.410,42	184.371,73	10.628,27	95%
01 Etude d'impact environnemental et social		REGIE	25.000,00	1.498,07	21.423,82	22.921,89	2.078,11	92%
		REGIE	28.000.000,00	17.259.277,29	8.342.119,93	25.601.397,22	2.398.602,78	91%
		COGEST						
		TOTAL	28.000.000,00	17.259.277,29	8.342.119,93	25.601.397,22	2.398.602,78	91%



Project Title : **Programme de réhabilitation et d'entretien de pistes rurales et bacs**

Budget Version: **D06**

Year to month : 30/09/2014

Currency : **EUR**

YTM : **Report includes all closed transactions until the end date of the chosen closing**

	Status	Fin Mode	Amount	Start to 2013	Expenses 2014	Total	Balance	% Exec
02 Mise en oeuvre du PGES		REGIE	170.000,00	95.463,24	65.986,60	161.449,84	8.550,16	95%
D VOLET KASAI ORIENTAL			3.474.110,00	2.366.773,07	816.531,97	3.183.305,04	290.804,96	92%
01 Les études préalables sont menées			31.650,00	11.816,15	20.007,77	31.823,92	-173,92	101%
01 Etude base-line et d'impact		REGIE	31.650,00	11.816,15	20.007,77	31.823,92	-173,92	101%
02 Les PME et ONG sont formées			0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	??%
01 Formations des PME et ONG		REGIE	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	??%
03 Un réseau de 750km de routes de desserte agricole est			3.234.800,00	2.182.189,68	746.197,52	2.928.387,20	306.412,80	91%
01 Achat outillage de suivi, compactage, tracteurs		REGIE	4.290,00	4.293,28	77,50	4.370,78	-80,78	102%
02 Réhabilitation des ouvrages d'art		REGIE	1.145.300,00	529.658,65	341.094,78	870.753,43	274.546,57	76%
03 Réhabilitation en semi-mécanisé		REGIE	206.250,00	67.363,95	127.787,67	195.151,62	11.098,38	95%
04 Réhabilitation des routes en HIMO		REGIE	1.713.870,00	1.573.086,02	134.508,86	1.707.594,88	6.275,12	100%
05 Voirie fluviale		REGIE	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	??%
06 Débarcadère et entrepôts stockage		REGIE	165.090,00	7.787,78	142.728,71	150.516,49	14.573,51	91%
04 Un plan de gestion environnementale et sociale est			207.660,00	172.767,24	50.326,68	223.093,92	-15.433,92	107%
01 Etude d'impact environnemental et social		REGIE	20.110,00	20.169,63	0,00	20.169,63	-59,63	100%
02 Mise en oeuvre du PGES		REGIE	187.550,00	152.597,61	50.326,68	202.924,29	-15.374,29	108%
E VOLET PROVINCE ORIENTALE			1.965.990,00	1.125.970,14	527.064,13	1.653.034,27	312.955,73	84%
01 Les études préalables sont menées			17.040,00	17.040,82	19.878,15	36.918,97	-19.878,97	217%
01 Etude base-line et d'impact		REGIE	17.040,00	17.040,82	19.878,15	36.918,97	-19.878,97	217%
02 Les PME et ONG sont formées			27.610,00	27.607,28	0,00	27.607,28	2,72	100%
01 Formations des PME et ONG		REGIE	27.610,00	27.607,28	0,00	27.607,28	2,72	100%
03 Un réseau de 300 km de routes de desserte agricole est			1.853.350,00	1.026.083,57	500.841,96	1.526.925,53	326.424,47	82%
		REGIE	28.000.000,00	17.259.277,29	8.342.119,93	25.601.397,22	2.398.602,78	91%
		COGEST						
		TOTAL	28.000.000,00	17.259.277,29	8.342.119,93	25.601.397,22	2.398.602,78	91%



Project Title : **Programme de réhabilitation et d'entretien de pistes rurales et bacs**

Budget Version: **D06**

Currency : **EUR** Year to month : **30/09/2014**

YTM : **Report includes all closed transactions until the end date of the chosen closing**

	Status	Fin Mode	Amount	Start to 2013	Expenses 2014	Total	Balance	% Exec
01 Achat outillage de suivi, compactage, tracteurs		REGIE	271.670,00	68.672,16	5.410,45	74.082,61	197.587,39	27%
02 Réhabilitation des ouvrages d'art		REGIE	941.190,00	282.671,04	490.181,10	772.852,14	168.337,86	82%
03 Réhabilitation en semi-mécanisé		REGIE	88.090,00	84.253,41	4.470,26	88.723,67	-633,67	101%
04 Réhabilitation des routes en HIMO		REGIE	552.400,00	590.486,96	780,15	591.267,11	-38.867,11	107%
05 Voirie fluviale		REGIE	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	??
06 Débarcadère et entrepôts stockage		REGIE	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	??
04 Un plan de gestion environnementale et sociale est			67.990,00	55.238,47	6.344,02	61.582,49	6.407,51	91%
01 Etude d'impact environnemental et social		REGIE	19.280,00	19.276,59	0,00	19.276,59	3,41	100%
02 Mise en oeuvre du PGES		REGIE	48.710,00	35.961,88	6.344,02	42.305,90	6.404,10	87%
F VOLET BACS			5.365.000,00	2.206.307,49	1.658.290,26	3.864.597,75	1.500.402,25	72%
01 Les études préalables sont menées			0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	??
01 Etude base-line et d'impact + sélection		REGIE	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	??
02 La gestion des bacs est améliorée			150.000,00	57.764,90	55.082,37	112.847,27	37.152,73	75%
01 Analyse économique		REGIE	50.000,00	4.088,76	1.441,27	5.530,03	44.469,97	11%
02 Mise en place d'un système de gestion		REGIE	100.000,00	53.676,14	53.641,10	107.317,24	-7.317,24	107%
03 Les bacs sont réhabilités			5.215.000,00	2.148.542,59	1.603.207,89	3.751.750,48	1.463.249,52	72%
01 Suivi des chantiers		REGIE	90.000,00	21.083,27	21.235,47	42.318,74	47.681,26	47%
02 Travaux de réhabilitation de bacs à moteur		REGIE	3.875.000,00	1.673.437,96	1.279.213,96	2.952.651,92	922.348,08	76%
03 Travaux de réhabilitation de bacs à traile		REGIE	250.000,00	37.565,00	47.535,47	85.100,47	164.899,53	34%
04 Débarcadères d'accostage de bacs		REGIE	1.000.000,00	416.456,36	255.222,99	671.679,35	328.320,65	67%
X RÉSERVE BUDGETAIRE			0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	??
01 Réserve budgétaire			0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	??
		REGIE	28.000.000,00	17.259.277,29	8.342.119,93	25.601.397,22	2.398.602,78	91%
		COGEST						
		TOTAL	28.000.000,00	17.259.277,29	8.342.119,93	25.601.397,22	2.398.602,78	91%



Project Title : **Programme de réhabilitation et d'entretien de pistes rurales et bacs**

Budget Version: **D06**

Currency : **EUR** Year to month : **30/09/2014**

YTM : **Report includes all closed transactions until the end date of the chosen closing**

	Status	Fin Mode	Amount	Start to 2013	Expenses 2014	Total	Balance	% Exec
01 Réserve budgétaire		REGIE	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	??
Z MOYENS GENERAUX			5.801.459,92	4.494.988,51	1.163.402,32	5.658.390,83	143.069,09	98%
01 Moyens généraux Entretien			1.356.500,00	1.120.362,26	266.966,32	1.387.328,58	-30.828,58	102%
01 Assistants techniques institutionnel et opérationnel		REGIE	670.000,00	607.232,38	103.140,66	710.373,04	-40.373,04	106%
02 Equipe SIG		REGIE	70.000,00	41.542,04	11.918,00	53.460,04	16.539,96	76%
03 Equipe technique		REGIE	140.000,00	107.695,59	43.314,06	151.009,65	-11.009,65	108%
04 Equipe nationale administrative et logistique		REGIE	206.000,00	150.971,76	39.789,97	190.761,73	15.238,27	93%
05 Loyer du bureau		REGIE	42.000,00	32.484,31	17.252,21	49.736,52	-7.736,52	118%
06 Frais de fonctionnement des véhicules		REGIE	72.000,00	45.293,74	10.528,16	55.821,90	16.178,10	78%
07 Frais de fonctionnement du bureau		REGIE	66.500,00	57.694,45	14.676,17	72.370,62	-5.870,62	109%
08 Frais de mission		REGIE	90.000,00	77.447,99	26.347,09	103.795,08	-13.795,08	115%
02 Moyens généraux Maniema			634.000,00	487.727,36	164.574,92	652.302,28	-18.302,28	103%
01 Equipe technique (Directeur volet + adjoint)		REGIE	126.000,00	95.876,05	35.542,33	131.418,38	-5.418,38	104%
02 Missions du coordinateur régional		REGIE	5.000,00	1.874,53	5.552,44	7.426,97	-2.426,97	149%
03 Equipe nationale administrative et logistique		REGIE	180.000,00	133.241,41	49.912,22	183.153,63	-3.153,63	102%
04 Expert environnemental (Maniema + Tanganika)		REGIE	80.000,00	66.159,97	13.836,91	79.996,88	3,12	100%
05 Achat équipement (IT, bureau, etc.)		REGIE	17.000,00	12.119,57	4.861,72	16.981,29	18,71	100%
06 Loyer du bureau		REGIE	0,00	-3,10	218,57	215,47	-215,47	??
07 Frais de fonctionnement des véhicules		REGIE	55.000,00	43.929,84	11.060,72	54.990,56	9,44	100%
08 Frais de fonctionnement du bureau		REGIE	171.000,00	134.529,09	43.590,01	178.119,10	-7.119,10	104%
03 Moyens généraux Katanga			1.005.650,00	887.459,14	174.843,41	1.062.302,55	-56.652,55	106%
01 Coordinateur régional (avec Maniema)		REGIE	335.000,00	362.974,40	3.177,30	366.151,70	-31.151,70	109%
		REGIE	28.000.000,00	17.259.277,29	8.342.119,93	25.601.397,22	2.398.602,78	91%
		COGEST						
		TOTAL	28.000.000,00	17.259.277,29	8.342.119,93	25.601.397,22	2.398.602,78	91%



Project Title : **Programme de réhabilitation et d'entretien de pistes rurales et bacs**

Budget Version: **D06**
 Currency : **EUR**
 YtM : **Report includes all closed transactions until the end date of the chosen closing**

Year to month : 30/09/2014

	Status	Fin Mode	Amount	Start to 2013	Expenses 2014	Total	Balance	% Exec
02 Equipe technique (inclus directeur de projet)		REGIE	231.000,00	171.581,98	57.837,98	229.419,94	1.580,06	99%
03 Equipe nationale administrative et logistique		REGIE	228.000,00	185.752,80	63.655,32	249.408,12	-21.408,12	109%
04 Equipement IT		REGIE	3.500,00	3.519,69	838,16	4.357,85	-857,85	125%
05 Loyer du bureau		REGIE	16.650,00	11.024,98	11,29	11.036,27	5.613,73	66%
06 Frais de fonctionnement des véhicules		REGIE	66.500,00	45.881,93	9.367,48	55.249,41	11.250,59	83%
07 Frais de fonctionnement du bureau		REGIE	125.000,00	106.723,38	39.955,88	146.679,26	-21.679,26	117%
04 Moyens généraux Kasai-Oriental			912.930,00	776.258,39	102.935,00	879.193,39	33.736,61	96%
01 Coordinateur régional		REGIE	328.960,00	316.474,43	812,38	317.286,81	11.673,19	96%
02 Equipe technique (inclus directeur de projet)		REGIE	207.200,00	169.948,93	40.845,13	210.694,06	-3.494,06	102%
03 Equipe nationale administrative et logistique		REGIE	159.920,00	109.431,99	32.627,62	142.059,61	17.860,39	89%
04 Achat équipement (IT, bureau, etc.)		REGIE	3.780,00	3.779,41	0,00	3.779,41	0,59	100%
05 Frais de fonctionnement des véhicules		REGIE	84.910,00	77.641,83	3.786,18	81.428,01	3.481,99	96%
06 Frais de fonctionnement du bureau		REGIE	128.160,00	99.081,80	24.863,69	123.945,49	4.214,51	97%
05 Moyens généraux Province Orientale			451.530,00	342.339,80	113.112,92	455.452,72	-3.922,72	101%
01 Frais des missions coordinateur régional		REGIE	27.470,00	28.180,41	2.251,67	30.432,08	-2.962,08	111%
02 Ingénieur Routier (Directeur de projet)		REGIE	86.290,00	70.985,41	23.363,54	94.348,95	-8.058,95	109%
03 Ingénieur Routier (superviseur)		REGIE	480,00	468,56	0,00	468,56	11,44	98%
04 Expert environnemental (Orientale + Sankuru)		REGIE	108.640,00	75.732,01	13.901,97	89.633,98	19.006,02	83%
05 Equipe administrative et logistique		REGIE	114.620,00	85.946,50	30.190,04	116.136,54	-1.516,54	101%
06 Equipement IT		REGIE	2.070,00	2.164,42	0,00	2.164,42	-94,42	105%
07 Loyer du bureau		REGIE	30.860,00	25.456,93	6.218,09	31.675,02	-815,02	103%
08 Frais de fonctionnement des véhicules		REGIE	26.360,00	21.326,98	22.283,61	43.610,57	-17.250,57	165%
		REGIE	28.000.000,00	17.259.277,29	8.342.119,93	25.601.397,22	2.398.602,78	91%
		COGEST						
		TOTAL	28.000.000,00	17.259.277,29	8.342.119,93	25.601.397,22	2.398.602,78	91%



Project Title : Programme de réhabilitation et d'entretien de pistes rurales et bacs

Budget Version: D06

Year to month : 30/09/2014

Currency : EUR

YTM : Report includes all closed transactions until the end date of the chosen closing

	Status	Fin Mode	Amount	Start to 2013	Expenses 2014	Total	Balance	% Exec
09 Frais de fonctionnement bureau		REGIE	54.740,00	32.078,60	14.904,00	46.982,60	7.757,40	86%
06 Moyens généraux Bacs			1.066.500,00	685.439,69	253.031,46	938.471,15	128.028,85	88%
01 Economiste transport (ATI)		REGIE	450.000,00	326.572,94	111.239,95	437.812,89	12.187,11	97%
02 Coordinateur national		REGIE	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	??%
03 Equipe technique		REGIE	135.000,00	69.050,88	47.766,77	116.817,65	18.182,35	87%
04 Equipe administrative et logistique		REGIE	162.000,00	112.178,07	48.762,47	160.940,54	1.059,46	99%
05 Matériel roulant (1 station wagon + 1 pick-up)		REGIE	51.600,00	54.400,00	0,00	54.400,00	-2.800,00	105%
06 Equipement IT		REGIE	15.900,00	14.333,30	0,00	14.333,30	1.566,70	90%
07 Loyer du bureau		REGIE	34.000,00	20.409,30	11.848,05	32.257,35	1.742,65	95%
08 Frais de fonctionnement des véhicules		REGIE	54.000,00	50.344,31	11.137,67	61.481,98	-7.481,98	114%
09 Frais de fonctionnement bureau		REGIE	72.000,00	32.910,71	16.898,87	49.809,58	22.190,42	69%
10 Frais de mission		REGIE	92.000,00	5.240,18	5.377,68	10.617,86	81.382,14	12%
07 Moyens généraux globaux			374.349,92	199.359,82	87.413,44	286.773,26	87.576,66	77%
01 Audit		REGIE	50.000,00	47.724,81	64.575,37	112.300,18	-62.300,18	225%
02 Evaluation finale + MTR		REGIE	50.000,00	52.451,16	857,04	53.308,20	-3.308,20	107%
03 Suivi et backstopping		REGIE	50.000,00	19.762,21	3.543,09	23.305,30	26.694,70	47%
04 Communication pour le Développement (C4D)		REGIE	50.000,00	26.744,98	10.468,09	37.213,07	12.786,93	74%
05 Program Officer		REGIE	96.000,00	37.866,56	6.073,63	43.940,19	52.059,81	46%
06 Coordination sécurité		REGIE	78.349,92	14.810,10	1.896,22	16.706,32	61.643,60	21%
08 Frais de personnel			0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	??%
01 Ressources financières et procurement (PST)		REGIE	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	??%
99 Conversion rate adjustment			0,00	-3.957,95	524,85	-3.433,10	3.433,10	??%
		REGIE	28.000.000,00	17.259.277,29	8.342.119,93	25.601.397,22	2.398.602,78	91%
		COGEST						
		TOTAL	28.000.000,00	17.259.277,29	8.342.119,93	25.601.397,22	2.398.602,78	91%



Project Title : **Programme de réhabilitation et d'entretien de pistes rurales et bacs**

Budget Version: **D06**

Year to month : 30/09/2014

Currency : **EUR**

YTM : **Report includes all closed transactions until the end date of the chosen closing**

	Status	Fin Mode	Amount	Start to 2013	Expenses 2014	Total	Balance	% Exec
98 Conversion rate adjustment		REGIE	0,00	-3.957,95	524,85	-3.433,10	3.433,10	?%

REGIE	28.000.000,00	17.259.277,29	8.342.119,93	25.601.397,22	2.398.602,78	91%
COGEST						
TOTAL	28.000.000,00	17.259.277,29	8.342.119,93	25.601.397,22	2.398.602,78	91%



ANNEXE 3 : Taux de déboursement de la prestation (Au 30 septembre 2014)

LB	Activité	Budget révisé SMCL 06/14	Total dép. jusque septembre 2014	% exécution	Solde intermédiaire	Programmation	Total estimé fin projet	Solde prévis. Final
	Activités	€ 22.198.540	€ 19.943.006	90%	€ 2.255.534	€ 2.054.672	€ 21.997.678	€ 200.862
A	Volet Entretien	€ 5.378.807	€ 5.303.271	99%	€ 75.536	€ 99.522	€ 5.402.793	€ -23.986
B	Volet Maniema	€ 2.213.383	€ 2.175.495	98%	€ 37.888	€ 10.686	€ 2.186.181	€ 27.202
C	Volet Katanga	€ 3.801.250	€ 3.763.304	99%	€ 37.946	€ 30.459	€ 3.793.763	€ 7.487
D	Volet Kasai-Oriental	€ 3.474.110	€ 3.183.305	92%	€ 290.805	€ 31.788	€ 3.215.093	€ 259.017
E	Volet Prov. Orientale	€ 1.965.990	€ 1.653.034	84%	€ 312.956	€ 268.645	€ 1.921.679	€ 44.311
F	Volet Bacs	€ 5.365.000	€ 3.864.598	72%	€ 1.500.402	€ 1.613.572	€ 5.478.170	€ -113.170
X	Réserve budgétaire	€ 0	€ 0		€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
	Moyens généraux	€ 5.801.460	€ 5.658.391	98%	€ 139.636	€ 174.608	€ 5.832.999	€ -31.539
Z-01	Moyens généraux Entretien	€ 1.356.500	€ 1.387.329	102%	€ -30.829	€ 2.000	€ 1.389.329	€ -32.829
Z-02	Moyens généraux Maniema	€ 634.000	€ 652.302	103%	€ -18.302	€ 1.000	€ 653.302	€ -19.302
Z-03	Moyens généraux Katanga	€ 1.005.650	€ 1.062.303	106%	€ -56.653	€ 3.000	€ 1.065.303	€ -59.653
Z-04	Moyens généraux Kasai-Oriental	€ 912.930	€ 879.193	96%	€ 33.737	€ 1.500	€ 880.693	€ 32.237
Z-05	Moyens généraux Prov. Orientale	€ 451.530	€ 455.453	101%	€ -3.923	€ 3.800	€ 459.253	€ -7.723
Z-06	Moyens généraux Bacs	€ 1.066.500	€ 938.471	88%	€ 128.029	€ 99.908	€ 1.038.379	€ 28.121
Z-07	Moyens généraux globaux	€ 374.350	€ 286.773	77%	€ 87.577	€ 63.400	€ 350.173	€ 24.177
	Conversion rate ajustement	€ 0	€ -3.433			€ 0	€ -3.433	€ 3.433
	Grand total	€ 28.000.000	€ 25.601.397	91,4%	€ 2.395.170	€ 2.229.280	€ 27.830.677	€ 169.323
							99,4%	

Comme indiqué dans le tableau ci-dessus, le budget total de PREPICO 3 a été exécuté à **91,4 %** au 30/09/2014.

Compte tenu des engagements restant à exécuter, le taux d'exécution prévisionnel final devrait atteindre **99,4 %**.

ANNEXE 4 : Personnel de la prestation

PREPICO BAC			
Nom & Postnom	Prénom	Province	Fonction
NKULU MBEMATA	Matou Junior	KINSHASA	Chauffeur
DEMBA MADUDA	Jacques	KINSHASA	Comptable
AYURAMBI BASWA	Jean Paul	KINSHASA	Chauffeur
MADI LUMPUNGU	Désiré	KINSHASA	Logisticien
MAYASI LUSILAWO	John	KINSHASA	Superviseur des Travaux
MUDIME RETO	Patrick	KINSHASA	Economiste
YUMA MUSAFIRI	Florent	KINSHASA	Chauffeur
MUHAWA MUMESE	Marc	KINSHASA	Logisticien
PREPICO KALEMIE			
Nom & Postnom	Prénom	Province	Fonction
MPIA LOMBILI ENKALY	Michel	KATANGA	Expert en Environnement
LUSIAMA NSONGOLO	Boskin	KATANGA	Ir Routier
BAFUKA MASEMBO	Gérard	KATANGA	Chef de Projet
MOMA ANJELANI	Chantal	KATANGA	Commis Nettoyeur
KALONJI KATANKU	André	KATANGA	Chauffeur
LUTUMBA KANANGILA	Mao	KATANGA	Chauffeur
DINAMUENE MAYETOWONSO	Didier	KATANGA	Ir Routier
KABWE KANGHULA	François	KATANGA	Chauffeur
SWEDI OKOLONGA	Ernest	KATANGA	Comptable
TSHIALONGWA MOMBISA	Evariste	KATANGA	Chauffeur
BANZA LUNGULA	Joseph	KATANGA	Secrétaire Caissier
LUBANGI NYANGE	Pierre	KATANGA	Logisticien
MABUDI BOPE	Eugène	KATANGA	Logisticien
PREPICO KASONGO			
Nom & Postnom	Prénom	Province	Fonction
AWEZAY AMINA	0	MANIEMA	Secrétaire Caissière
AONGAKE TUKUHWINO	Noel	MANIEMA	Chauffeur
BONZA WA BONZA	Michel	MANIEMA	Chauffeur
MWEPU KITWA	Hervé	MANIEMA	Logisticien
FIMPADIO BLAKABUSWA	Patrick	MANIEMA	Chef de projet
USENI SEFU	Deus	MANIEMA	Chauffeur
MWAMBA KILEMBO	Patrick	MANIEMA	Chef de Projet Adjoint
TSHIABA MAMBA	Celestin	MANIEMA	Surveillant des Travaux
YASINI SALUMU	Sébastien	MANIEMA	Comptable

PREPICO KINSHASA			
Nom & Postnom	Prénom	Province	Fonction
NTWALA NTAMBU	Vincent	KINSHASA	Chauffeur Logisticien
MAHULU MAKASANDA	Max	KINSHASA	Comptable
MUANDA-di-LUTETE	Ronsard	KINSHASA	Logisticien
KASHANGI NTABALA	Moïse	KINSHASA	Chauffeur
KIBIKONDA LUIZI	Daniel	KINSHASA	Ir Routier/Chef Proj Adj
MBUYA SAKAFUKU	Patrick	KINSHASA	Ir Technicien spécialisé en SIG
NSEKI LUTONADIO	Clotilde	KINSHASA	Nettoyeur
LUFULUABO	Bebeto	KINSHASA	Secrétaire Caissier
PREPICO ENTRETIEN KALEMIE			
Nom & Postnom	Prénom	Province	Fonction
KWENGE MAYIKONDO	Alain Beston	KATANGA	Ir. Routier
PREPICO ENTRETIEN MBUJI-MAYI			
Nom & Postnom	Prénom	Province	Fonction
LEMA MATONDO	Joe	KASAÏ ORIENTAL	Expert en Environnement
KANYINDA MULAMBA	Dieudonné	KASAÏ ORIENTAL	Chef de Projet
NTUMBA MBIKAYI	Alain	KASAÏ ORIENTAL	Chauffeur Mécanicien
KAMBALA KANINDA	Alain	KASAÏ ORIENTAL	Nettoyeur/Jardinier
MISENGA CIANYI	Jacqueline	KASAÏ ORIENTAL	Secrétaire Caissière
YOMBO TSHITANDA	Benoit	KASAÏ ORIENTAL	Secrétaire Assistant Adm
KABWE KAZADI	Jean Paul	KASAÏ ORIENTAL	Ingénieur Superviseur
NSIMBA	Samuel	KASAÏ ORIENTAL	Ingénieur Superviseur
MAWETE MANZA	0	KASAÏ ORIENTAL	Superviseur des Travaux
MWANZA MWAMNBUI	Mireille	KASAÏ ORIENTAL	Comptable
PREPICO ENTRETIEN			
Nom & Postnom	Prénom	Province	Fonction
MAYINDOMBE MPEWA	Jean Marie	KASAÏ ORIENTAL	Ingénieur Routier
PREPICO TSHOPO			
Nom & Postnom	Prénom	Province	Fonction
MATONDO MAYANGI	Prosper	ORIENTALE	Ingénieur Superviseur
YAKUSU LEDI	Matthieu	ORIENTALE	Chauffeur
MPONGO KANYEBA	Pétronie	ORIENTALE	Commis Nettoyeur
KASONGO AKOTA	Elyse	ORIENTALE	Secrétaire-Caissière
ARHALIMBA MUSHAGA	Noellah	ORIENTALE	Comptable

ANNEXE 5 : Sous-traitance et appels d'offres (Registre des marchés publics PREPICO 3)

Date: 30 novembre 2014					PASSATION DU MARCHÉ												
Número d'ordre	Etat	Intitulé du marché	Gestionnaire technique	Budget prévu	Ligne budgétaire	Date intro demande numéro MP	Date intro CSC	Envoi / pub (date)	Réception offres (date)	Attribution / Notification (date)	Date exé / livraison prévue	Type de marché	Mode de passation	Nbre soumit(s)	Adjudicataire(s) (nom)	Fonctionnaire dirigeant	Montant marché attrib
RDC0914111/02	Annulé	Marché de fourniture d'hélices, arbres d'hélices et périphériques de propulsion pour bacs	Etienne RODENBACH	70.000 €								Fournitures	BE AP	1		Etienne RODENBACH	
RDC0914111/03	Réc def	Marché de fourniture de résines industrielles	Etienne RODENBACH	40.000 €	F_03_02	27/09/2011	7/10/2011	2/12/2011	5/01/2012	7/02/2012	7/08/2012	Fournitures	BE PNSP	5	FINRES GROUP	Etienne RODENBACH	23.001 €
RDC0914111/04	Réc def	Marché de fourniture de gabions destinés à la construction d'embarcadères pour bacs	Etienne RODENBACH	230.000 €	F_03_02	12/10/2011	20/10/2011	20/01/2012	20/03/2012	4/06/2012	4/12/2012	Fournitures	BE AP	7	SOFIEX	Etienne RODENBACH	189.892 €
RDC0914111/05	Réc def	Marché de fourniture d'accastillages utilisés pour la réhabilitation des bacs	Etienne RODENBACH	130.000 €	F_03_02	10/10/2011	7/12/2011	31/01/2012	20/03/2012	18/06/2012	18/11/2012	Fournitures	BE AP	4	MEUSE ET SAMBRE	Etienne RODENBACH	58.825 €
RDC0914111/06	Annulé	Marché de fourniture de câbles en acier et accessoires	Etienne RODENBACH	30.000 €								Fournitures	BE PNSP			Etienne RODENBACH	
RDC0914111/07	Réc def	Marché de travaux de réhabilitation de l'axe routier 083 : Kilembi-Kaseya (18,1 km)	Gérard BAFUKA	42.000 €	C_03_04	8/11/2011	1/06/2012	6/06/2012	12/07/2012	27/08/2012	4/02/2013	Travaux	BE PNSP	8	CEPRADEC,STGC	Gérard BAFUKA	41.632 €
RDC0914111/08	Réc def	Marché de travaux de réhabilitation de l'axe routier 081 : Kilolo-Sangwe-Lubutu (26,7 km)	Gérard BAFUKA	61.000 €	C_03_04	8/11/2011	1/06/2012	4/06/2012	12/07/2012	27/08/2012	28/02/2013	Travaux	BE PNSP	11	ACADEN,ADRI,SA VEM	Gérard BAFUKA	58.074 €
RDC0914111/09	Réc def	Marché de travaux de réhabilitation de l'axe routier 071 : Mankolo-Iemba Vatican (22,7 km)	Gérard BAFUKA	52.000 €	C_03_04	8/11/2011	7/02/2012	12/02/2012	27/02/2012	20/06/2012	30/12/2012	Travaux	BE PNSP	16	MFRCO, SMB, AHD, ACADEN	Gérard BAFUKA	45.853 €
RDC0914111/10	Réc def	Marché de travaux de réhabilitation de l'axe routier 072 : Lemba Vatican - Kiofwe (23,2 km)	Gérard BAFUKA	53.500 €	C_03_04	8/11/2011	7/02/2012	12/02/2012	27/02/2012	18/06/2012	30/12/2012	Travaux	BE PNSP	21	GARC, GASDIT, UNIFORME, AMLD, PADCO	Gérard BAFUKA	52.261 €
RDC0914111/11	Réc def	Marché de travaux de réhabilitation de l'axe routier 073 : Kiofwe-Lubunda gare (21,4 km)	Gérard BAFUKA	50.000 €	C_03_04	8/11/2011	7/02/2012	12/02/2012	27/02/2012	22/06/2012	30/12/2012	Travaux	BE PNSP	17	SEANGO, AMLD, CEPDI, GASDIT, MFRCO	Gérard BAFUKA	46.686 €
RDC0914111/12	Réc def	Marché de travaux de réhabilitation de l'axe routier 082 : Lubutu-Kilembi (20,5 km)	Gérard BAFUKA	47.000 €	C_03_04	8/11/2011	29/05/2012	5/06/2012	12/07/2012	27/08/2012	28/02/2013	Travaux	BE PNSP	8	SMB,ACADEN,	Gérard BAFUKA	40.803 €
RDC0914111/13	Réc def	Fourniture d'hélices, arbres d'hélices et périphériques de propulsion pour bacs	Etienne RODENBACH	75.000 €	F_03_02	23/01/2012	2/02/2012	4/02/2012	13/03/2012	5/06/2012	5/01/2013	Fournitures	BE AP	6	SILENC'AIR	Etienne RODENBACH	85.260 €
RDC0914111/14	Réc def	Marché de fourniture de câbles en acier et accessoires	Etienne RODENBACH	35.000 €	F_03_03	30/01/2012	3/02/2012	10/02/2012	5/03/2012	2/04/2012	2/09/2012	Fournitures	BE PNSP	5	SILENC' AIR	Etienne RODENBACH	37.565 €
RDC0914111/15	Réc def	Marché de réhabilitation de l'axe routier 084 : Kaseya-Matenta (22,7 Km)	Gérard BAFUKA	52.000 €	C_03_04	8/11/2011	15/06/2012	20/06/2012	10/07/2012	10/08/2012	20/01/2013	Travaux	BE PNSP	13	GARC, ADRI et EGCML	Gérard BAFUKA	52.225 €
RDC0914111/16	Réc def	Travaux de réhabilitation de l'axe routier 085 : Matenta - Kilaye (20,9 Km)	Gérard BAFUKA	48.000 €	C_03_04	8/11/2011	1/06/2012	4/06/2012	10/07/2012	27/08/2012	4/02/2013	Travaux	BE PNSP	11	SMB,EBH,GRUCO MEX	Gérard BAFUKA	45.298 €
RDC0914111/17	Réc def	Marché de travaux de réhabilitation de l'axe routier 15.2 Osango-Kesanga	Papy FATAKI	51.000 €	B_03_04	20/02/2012	12/04/2012	24/04/2012	11/05/2012	19/07/2012	3/01/2013	Travaux	BE PNSP	12	UFDEKI,AMI SANTE,ADEKI,LHI, PADIK,GREAI	Papy FATAKI	45.280 €
RDC0914111/18	Réc def	Marché de travaux de réhabilitation de l'axe routier 15.1 Mamba George-Village Osango	Papy FATAKI	49.000 €	B_03_04	20/02/2012	18/04/2012	24/04/2012	11/05/2012	19/07/2012	3/01/2013	Travaux	BE PNSP	16	CODER KIMBOMBO,ADI,C ORDIMA,DFD	Papy FATAKI	35.617 €
RDC0914111/19	Réc def	Marché de travaux de réhabilitation de l'axe routier 15.4 Ngunda-Dieftu	Papy FATAKI	48.000 €	B_03_04	20/02/2012	18/04/2012	24/04/2012	11/05/2012	10/08/2012	14/01/2013	Travaux	BE PNSP	16	REDET,REDET,UJ EKAD,RAD GROUPEMENT,R AD GROUPEMENT et AMADI	Papy FATAKI	43.260 €
RDC0914111/20	Réc def	Marché de travaux de réhabilitation de l'axe routier 15.3 Kesanga-Ngunda	Papy FATAKI	55.000 €	B_03_04	20/02/2012	18/04/2012	24/04/2012	11/05/2012	20/07/2012	5/01/2013	Travaux	BE PNSP	13	MAMA MOZIKI,TUMIKA KAZI,ADICO,FORP ADET,OJPIC	Papy FATAKI	53.069 €
RDC0914111/21	Réc def	Marché de travaux de réhabilitation de l'axe routier 15.5 Dieftu-Rivière Lomami	Papy FATAKI	56.000 €	B_03_04	20/02/2012	18/04/2012	24/04/2012	11/05/2012	18/07/2012	4/01/2013	Travaux	BE PNSP	15	ARPOCO,UDDUR KI,SEGOM	Papy FATAKI	65.576 €
RDC0914111/22	Réc def	Fourniture de moteurs marins, inverseurs et périphériques	Etienne RODENBACH	350.000 €	F_03_02	28/03/2012	3/04/2012	26/04/2012	25/06/2012	3/09/2012	3/03/2013	Fournitures	BE AP	4	SILENC' AIR	Etienne RODENBACH	388.883 €
RDC0914111/23	Réc def	Fournitures d'éléments de buses métalliques, type ARMCO pour la réalisation des passages sous-route dans le District de Tanganyika	Gérard BAFUKA	65.000 €	C_03_02	10/04/2012	16/04/2012	18/05/2012	8/06/2012	22/06/2012	26/11/2012	Fournitures	BE PNSP	6	PROMINES	Gérard BAFUKA	58.849 €

Date: 30 novembre 2014						PASSATION DU MARCHÉ												
Número d'ordre	Etat	Intitulé du marché	Gestionnaire technique	Budget prévu	Ligne budgétaire	Date intro demande numéro MP	Date intro C&C	Envoi / pub (date)	Reception offres (date)	Attribution / Notification (date)	Date exé / livraison prévue	Type de marché	Mode de passation	Nbre soumissionnaire(s)	Adjudicataire(s) (nom)	Fonctionnaire dirigeant	Montant marché attrib	
RDC0914111/24	Réc def	Rehabilitation des 4 ponts sur l'axe routier 12.2 KALONGOSULA- KABUMBU	Papy FATAKI	65.000 €	B_03_04	5/04/2012	30/04/2012	7/05/2012	12/06/2012	6/07/2012	21/12/2012	Travaux	BE PNSP	12	BAK CONSTRUCT, ASCODE, ETS CRESTE, GRIBO	Papy FATAKI	63.416 €	
RDC0914111/25	Réc def	Rehabilitation des 2 ponts sur l'axe routier 12.1 KIPAKA_ KALONGOSULA	Papy FATAKI	54.000 €	B_03_02	5/04/2012	30/04/2012	7/05/2012	12/06/2012	6/07/2012	21/12/2012	Travaux	BE PNSP	12	ECN, JOSMA	Papy FATAKI	39.627 €	
RDC0914111/26	Réc def	Rehabilitation de 4 ponts sur l'axe routier 02 KASONGO RIVE- SAMBA	Papy FATAKI	40.000 €	B_02_01	14/03/2012	30/04/2012	7/05/2012	11/06/2012	17/07/2012	21/12/2012	Travaux	BE PNSP	7	groupe sequoia, ECOGAR,	Papy FATAKI	41.213 €	
RDC0914111/27	Réc def	Rehabilitation de l'axe routier 064: KILUNGA- KALIMA	Gérard BAFUKA	54.000 €	C_03_04	14/05/2012	20/06/2012	26/06/2012	13/07/2012	10/08/2012	14/01/2013	Travaux	BE PNSP	9	SADEV, SADEV, AC A DEN	Gérard BAFUKA	52.892 €	
RDC0914111/28	Réc def	Rehabilitation de l'axe routier CARRIERE KILEGA- KILUNGA(18,5km)	Gérard BAFUKA	42.000 €	C_03_04	14/05/2012	20/06/2012	26/06/2012	13/07/2012	10/08/2012	14/01/2013	Travaux	BE PNSP	7	ADRI, GARC	Gérard BAFUKA	39.456 €	
RDC0914111/29	Réc def	Marché des travaux de construction d'une superstructure métallique de pont de 15,300m destinée au pont Eshutshu au Pk 78+810 sur l'axe LUSAMBO- LUSAMBO dans le District de Sankuru dans le Kasai-Oriental	Dieudonné KANYINDA	48.000 €	D_03_02	30/04/2012	13/08/2012	29/08/2012	3/09/2012	5/11/2012	10/06/2013	Fournitures	BE PNSP	2	MOBIMETAL	Christian TOCH	53.784 €	
RDC0914111/30	Réc def	Rehabilitation de l'axe routier 062: MWANDWE- CARRIRE KILEGA(20,1km)	Gérard BAFUKA	46.000 €	C_03_04	14/05/2012	20/06/2012	26/06/2012	13/07/2012	27/08/2012	4/02/2013	Travaux	BE PNSP	6	CPDIL, ACC	Gérard BAFUKA	41.058 €	
RDC0914111/31	Réc def	Marché des travaux de construction d'une structure métallique de pont de 12,350m destinée au pont Dongé au Pk 143+290 sur l'axe LUSAMBO- LUBEFU dans le District de Sankuru dans le Kasai-Oriental	Dieudonné KANYINDA	36.000 €	D_03_02	30/04/2012	13/08/2012	29/08/2012	4/09/2012	5/11/2012	10/06/2013	Travaux	BE PNSP	2	MOBIMETAL	Christian TOCH	35.995 €	
RDC0914111/32 & RDC1116111/01	Réc prov	Fourniture/Construction de bacs de passage de 25 T et 35 T en RDCongo	Etienne RODENBACH	2.800.000 €	F_03_02 A_02_07	26/10/2012	20/11/2012	5/02/2013	15/04/2013	29/07/2013	30/01/2015	Fournitures	BE AP	1	MEUSE ET SAMBRE	Etienne RODENBACH	2.104.000 €	
RDC0914111/33	Réc def	Rehabilitation axe routier 16:SIMEMAS-PENE LUBENGA	Papy FATAKI	40.000 €	B_03_04	19/06/2012	27/07/2012	31/07/2012	15/08/2012	27/11/2012	30/04/2013	Travaux	BE PNSP	6	ALLIPAM, KAM et AJDECO	Papy FATAKI	39.490 €	
RDC0914111/34	Réc def	Rehabilitation de 3 ponts sur l'axe routier 4.2: MUSHAYA-AMULADI	Papy FATAKI	52.000 €	B_03_02	20/06/2012	27/07/2012	31/07/2012	15/08/2012	11/10/2012	30/04/2013	Travaux	BE PNSP	5	JOSMA, EGEBAT et GRADEP	Papy FATAKI	58.127 €	
RDC0914111/35	Réc def	Rehabilitation axe routier 61: KIATA-MUANDWE	Gérard BAFUKA	57.000 €	C_03_04	14/05/2012	2/08/2012	7/08/2012	22/08/2012	11/09/2012	15/02/2013	Travaux	BE PNSP	9	AHD, ADRI, GARC	Papy FATAKI	50.958 €	
RDC0914111/36	Réc def	Rehabilitation de l'axe routier 17: MAITI-KAYAMBA	Papy FATAKI	60.000 €	B_03_04	19/06/2012	27/07/2012	2/08/2012	15/08/2012	5/11/2012	30/04/2013	Travaux	BE PNSP	12	ALTERNAT CONGO, PAV, APD, MADEV,	Papy FATAKI	50.635 €	
RDC0914111/37	Réc def	Rehabilitation de 4 ponts sur l'axe routier 4.3: AMULADI-MWANANGOI	Papy FATAKI	65.000 €	B_03_04	20/06/2012	27/07/2012	2/08/2012	17/08/2012	12/09/2012	30/04/2013	Travaux	BE PNSP	5	EGEBAT, GRIDD, N DANDA CONSTRUCT	Papy FATAKI	66.574 €	
RDC0914111/38	Réc def	Marché de fourniture d'un(des) véhicule(s) pour le transport des structures métalliques de deux ponts, de Kinshasa vers Lusambo, dans le District de Sankuru, province du Kasai Oriental	Dieudonné KANYINDA	45.000 €	D_03_02	10/06/2012	3/07/2012	3/07/2012	18/07/2012	20/07/2012	24/08/2012	Fournitures	BE PNSP	3	ETABLISSEMENT MAMY	Christian TOCH	46.000 €	
RDC0914111/39	Exé	Travaux de prolongement d'un embarcadère à Luizi	Etienne RODENBACH	50.000 €	F_03_04	16/07/2012	16/07/2012	17/07/2012	3/08/2012	9/08/2012	12/11/2012	Travaux	BE PNSP	4	KLAM	Etienne RODENBACH	40.440 €	
RDC0914111/40	Réc def	Travaux de prolongement d'un embarcadère à Kimbamba	Etienne RODENBACH	40.000 €	F_03_04	16/07/2012	16/07/2012	17/07/2012	3/08/2012	6/08/2012	6/11/2012	Travaux	BE PNSP	3	SETRACO	Etienne RODENBACH	37.330 €	
RDC0914111/41	Réc def	Construction des 3 dalots cadres de 1 x 1 x 7 et 1 dalot cadre de 1,2 x 1,2 x 7 axe Kisangani-Hobale	Prosper MATONDO	52.500 €	E_03_02	2/08/2012	5/09/2012	23/11/2012	29/09/2012	7/03/2013	8/08/2013	Travaux	BE PNSP	3	GRATRAD, I	Christian TOCH	47.830 €	
RDC0914111/42	Réc def	Rehabilitation des routes en HIMO des 14 km tronçon Yasonge -Yaofalu axe Rivière Lobale- Yate	Prosper MATONDO	65.800 €	E_03_04	2/08/2012	5/09/2012	12/09/2012	29/09/2012	6/12/2012	11/06/2013	Travaux	BE PNSP	4	UFEDE, HOME C	Christian TOCH	62.058 €	
RDC0914111/43	Réc def	Rehabilitation des routes en HIMO des 13 km tronçon Lobale- Yasonge axe Rivière Lobale- Yate	Prosper MATONDO	66.300 €	E_03_04	2/08/2012	5/09/2012	12/09/2012	29/09/2012	6/12/2012	11/06/2013	Travaux	BE PNSP	5	BETECO, RADEPA	Christian TOCH	60.753 €	
RDC0914111/44	Réc def	Construction des 3 dalots cadres de 1 x 1 x 7 et 1 dalot cadre de 1,2 x 1,2 x 7 axe Kisangani-Hobale	Prosper MATONDO	58.800 €	E_03_02	2/08/2012	5/09/2012	23/11/2012	29/09/2012	8/03/2013	8/08/2013	Travaux	BE PNSP	3	BAJAC	Christian TOCH	56.050 €	

Date: 30 novembre 2014						PASSATION DU MARCHÉ											
Número d'ordre	Etat	Intitulé du marché	Gestionnaire technique	Budget prévu	Ligne budgétaire	Date intro demande numéro MP	Date intro C&C	Envoi / pub (date)	Reception offres (date)	Attribution / Notification (date)	Date exe / livraison prévue	Type de marché	Mode de passation	Nbre soumissionnaire(s)	Adjudicataire(s) (nom)	Fonctionnaire dirigeant	Montant marché attrib
RDC0914111/45	Rec def	Construction des 4 dalots cadres de 1 x 1 x 7 axe Kisangani-Iobale	Prosper MATONDO	50.000 €	E_03_02	2/08/2012	24/11/2012	26/11/2012	11/12/2012	23/01/2013	27/06/2013	Travaux	BE PNSP	4	OCOL	Christian TOCH	42.809 €
RDC0914111/46	Rec def	Réhabilitation des routes en HIMO des 15 Km tronçon Yafokala- Yafokala axe Rivière Lobale- Yate	Prosper MATONDO	66.000 €	E_03_04	2/08/2012	5/09/2012	12/09/2012	29/09/2012	7/11/2012	6/05/2013	Travaux	BE PNSP	2	MECOPRIS, SOCOBOCO	Christian TOCH	64.229 €
RDC0914111/47	Rec def	Construction des 3 dalots cadres de 1 x 1 x 7 et 1 dalot cadre de 1,2 x 1,2 x 7 axe Kisangani-Iobale	Prosper MATONDO	54.400 €	E_03_02	2/08/2012	24/11/2012	26/11/2012	11/12/2012	29/01/2013	29/06/2013	Travaux	BE PNSP	3	LUTRAC	Christian TOCH	51.000 €
RDC0914111/48	Rec def	Réhabilitation des routes en HIMO des 16 Km tronçon Yafokala- Yafokala axe Rivière Lobale- Yate	Prosper MATONDO	66.600 €	E_03_04	2/08/2012	5/09/2012	12/09/2012	29/09/2012	27/11/2012	26/05/2013	Travaux	BE PNSP	4	DADE	Christian TOCH	57.169 €
RDC0914111/49	Annulé	Construction du pont Lukumete de + / - 8 m de portée axe Rivière Lobale - Yate	Prosper MATONDO	64.000 €	E_03_02	2/08/2012						Travaux	BE PNSP			Christian TOCH	
RDC0914111/50	Rec def	Réhabilitation des routes en HIMO des 15 Km tronçon Yafokala- Yafokala axe Rivière Lobale- Yate	Prosper MATONDO	64.500 €	E_03_04	2/08/2012	5/09/2012	12/09/2012	29/09/2012	27/11/2012	26/05/2013	Travaux	BE PNSP	5	ARCONE	Christian TOCH	53.113 €
RDC0914111/51	Annulé	Construction du pont Kwakanga de + / - 10 m de portée axe Rivière Lobale - Yate	Prosper MATONDO	98.000 €	E_03_02	2/08/2012						Travaux	BE AP			Christian TOCH	
RDC0914111/52	Rec def	Réhabilitation des routes en HIMO des 15 Km tronçon Yafokala- Oiffo axe Rivière Lobale- Yate	Prosper MATONDO	64.500 €	E_03_04	2/08/2012	5/09/2012	12/09/2012	29/09/2012	5/12/2012	10/06/2013	Travaux	BE PNSP	5	BAJAC,SFLUZOLO	Christian TOCH	61.981 €
RDC0914111/53	Rec def	Réhabilitation des routes en HIMO des 14 Km tronçon Oiffo- Yate axe Rivière Lobale- Yate	Prosper MATONDO	66.500 €	E_03_04	2/08/2012	5/09/2012	12/09/2012	29/09/2012	5/12/2012	10/06/2013	Travaux	BE PNSP	5	AJCDI	Christian TOCH	59.317 €
RDC0914111/54	Rec def	Marché des travaux de réhabilitation par la méthode HIMO du tronçon Owandji -Rivière Lutemo sur l'axe routier Lubefu - Kalema, dans la Province du Kasal - Oriental.	Dieudonné KANYINDA	61.775 €	D_03_04	2/08/2012	5/09/2012	12/09/2012	3/10/2012	28/11/2012	30/05/2013	Travaux	BE PNSP	3	EGMK	Christian TOCH	51.412 €
RDC0914111/55	Non att	Marché des travaux de réhabilitation par la méthode HIMO du tronçon Okombe - Njoo sur l'axe routier Lubefu - Kalema, dans la Province du Kasal - Oriental.	Dieudonné KANYINDA	55.580 €	D_03_04	2/08/2012	5/09/2012	12/09/2012	3/10/2012			Travaux	BE PNSP	3		Christian TOCH	
RDC0914111/56	Non att	Marché des travaux de réhabilitation par la méthode HIMO du tronçon Shondo Omanji - Kalema sur l'axe routier Lubefu - Kalema, dans la Province du Kasal - Oriental.	Dieudonné KANYINDA	65.124 €	D_03_04	2/08/2012	5/09/2012	12/09/2012	3/10/2012	10/12/2012		Travaux	BE PNSP	3		Christian TOCH	
RDC0914111/57	Rec def	Marché des travaux de réhabilitation par la méthode HIMO du tronçon Lekama -Wete sur l'axe routier Lubefu - Kalema, dans la Province du Kasal - Oriental.	Dieudonné KANYINDA	62.109 €	D_03_04	2/08/2012	5/09/2012	12/09/2012	3/10/2012	15/01/2013	3/07/2013	Travaux	BE PNSP	4	GETREDCO,AJD	Christian TOCH	53.663 €
RDC0914111/58	Rec def	Marché des travaux de réhabilitation par la méthode HIMO du tronçon Oshingoto - Oleia sur l'axe routier Lubefu - Kalema, dans la Province du Kasal - Oriental.	Dieudonné KANYINDA	55.998 €	D_03_04	2/08/2012	5/09/2012	12/09/2012	3/10/2012	7/12/2012	30/06/2013	Travaux	BE PNSP	3	DIDR	Christian TOCH	49.187 €
RDC0914111/59	Rec def	Marché des travaux de réhabilitation par la méthode HIMO du tronçon Longombe - Dongo sur l'axe routier Lubefu - Kalema, dans la Province du Kasal - Oriental.	Dieudonné KANYINDA	58.469 €	D_03_04	2/08/2012	5/09/2012	12/09/2012	3/10/2012	6/12/2012	10/06/2013	Travaux	BE PNSP	4	AIAR,	Christian TOCH	52.023 €
RDC0914111/60	Annulé	Réhabilitation de l'axe routier 091: Kalenge Lubang(23,5 Km)	Hendrik HOSTE	54.000 €	C_03_04							Travaux	BE PNSP			Hendrik HOSTE	
RDC0914111/61	Annulé	Réhabilitation de l'axe routier 091: Lubang-Kiyumbi(19,6 Km)	Hendrik HOSTE	45.000 €	C_03_04							Travaux	BE PNSP			Hendrik HOSTE	
RDC0914111/62	Rec def	Fourniture d'instruments d'étude.	Prosper MATONDO	50.000 €	E_03_01	2/08/2012	26/02/2013	28/02/2013	15/03/2013	5/04/2013	5/05/2013	Fournitures	BE PNSP	1	SDE-Division Logn	Prosper MATONDO	53.059 €
RDC0914111/63	Annulé	Fourniture (2) équipements de suivi des travaux.	Prosper MATONDO	50.000 €	E_03_01							Fournitures	BE PNSP			Prosper MATONDO	
RDC0914111/64	Rec def	fourniture de buses métalliques, type ARMCO pour la réalisation des passages sous-route dans les province du Kasal-Oriental,Maniema, Katanga et Province Orientale, en RD congo	Hendrik HOSTE	655.000 €	B_03_02,C_03_02,D_03_02,E_03_02	3/08/2012	30/08/2012	10/10/2012	4/12/2012	5/03/2013	5/08/2013	Fournitures	BE AP		SUPPLY	Hendrik HOSTE	295.435 €

Date: 30 novembre 2014						PASSATION DU MARCHÉ												
Numéro d'ordre	Etat	Intitulé du marché	Gestionnaire technique	Budget prévu	Ligne budgétaire	Date Intro demande numéro MP	Date Intro CSC	Envoi / pub (date)	Réception offres (date)	Attribution / Notification (date)	Date exé / livraison prévue	Type de marché	Mode de passation	Nbre soumissionnaires	Adjudicataire(s) (nom)	Fonctionnaire dirigeant	Montant marché attrib	
RDC0914111/65	Réc déf	Réhabilitation de l'axe routier D91: Bimuraton Kiyumbi- Nimba Nimba(23,1 Km)	Hendrik HOSTE	54.000 €	C_03_04	2/08/2012	2/08/2012	9/08/2012	6/09/2012	8/10/2012	8/03/2013	Travaux	BE PNSP	10	GASDIT,AIDC	Hendrik HOSTE	46.237 €	
RDC0914111/66	Réc déf	Réhabilitation de l'axe routier D92: Kahompo- Kalenge(13,2 Km)	Hendrik HOSTE	31.000 €	C_03_04	2/08/2012	15/08/2012	16/08/2012	6/09/2012	11/09/2012	12/02/2013	Travaux	BE PNSP	6	AHD,ADRCO	Hendrik HOSTE	27.633 €	
RDC0914111/67	Annulé	Réhabilitation de l'axe routier D10.1: Kiyumbi -Mwehu(17,2 Km)	Hendrik HOSTE	39.000 €	C_03_04							Travaux	BE PNSP			Hendrik HOSTE		
RDC0914111/68	Annulé	Réhabilitation de l'axe routier D10.2:Mwehu Kalimbu (19,9 Km)	Hendrik HOSTE	45.000 €	C_03_04							Travaux	BE PNSP			Hendrik HOSTE		
RDC0914111/69	Réc déf	Réhabilitation de l'axe routier D10.1: Kiyumbi -PK29(29 Km)	Hendrik HOSTE	66.700 €	C_03_04	24/08/2012	4/09/2012	12/09/2012	9/10/2012	20/11/2012	22/04/2013	Travaux	BE PNSP	15	GESER,CEDFC,U PADEC	Hendrik HOSTE	58.000 €	
RDC0914111/70	Non att	Fourniture de 8 rouleaux compacteurs-épandeurs vibrants de taille moyenne	Paolo SALOMONE	680.000 €	B_03_01,C_03_01,D_03_01,E_03_01	24/08/2012	4/12/2012	6/02/2013	15/04/2013			Fournitures	BE AP			Paolo SALOMONE		
RDC0914111/71	Réc déf	Fourniture de ciment gris portland	papy FATAKI	66.000 €	B_03_02	27/08/2012	29/08/2012	29/08/2012	12/09/2012	19/09/2012	19/10/2012	Fournitures	BE PNSP	2	INTERLAC	Papy FATAKI	68.800 €	
RDC0914111/72	Réc déf	Marché de travaux de construction des 2 culées en béton cyclopaëen du pont Donge de 12 ml, au PK 143+190 sur l'axe routier Lusambo - Lubefu dans le district de Sankuru, Province du Kasai-Oriental.	Dieudonné KANYINDA	60.000 €	D_03_02	29/08/2012	14/02/2013	18/02/2013	4/03/2013	23/04/2013	8/10/2013	Travaux	BE PNSP	4	SADI	Christian TOCH	51.050 €	
RDC0914111/73	Réc déf	Réhabilitation de 30 km de route sur l'axe routier 19.1 : KAPARANGAO - village Nicolas	Papy FATAKI	62.000 €	B_03_04	4/09/2012	9/10/2012	12/10/2012	30/10/2012	5/12/2012	10/05/2013	Travaux	BE PNSP	4	COIMIR,APDEM A,EETP-PAM	Papy FATAKI	66.487 €	
RDC0914111/74	Réc déf	Réhabilitation de 30 km de route sur l'axe routier 18 : KABUMBU - village Nyangwe (18,500km)et 19.1 village Nicolas - Kampene(11km)	Papy FATAKI	60.000 €	B_03_04	4/09/2012	9/10/2012	12/10/2012	31/10/2012	4/12/2012	10/05/2013	Travaux	BE PNSP	4	AVTR, APDIKA et AFRICONS	papy FATAKI	64.624 €	
RDC0914111/75	Exé	Construction du Pont LODJU de 27 M de portée dans le district de SANKURU, Province du Kasai-Oriental, et du Pont LOTULU de 42 M de portée dans le district de TSHOPO, Province Orientale	Dieudonné KANYINDA	805.000 €	D_03_02	12/09/2012	16/10/2012	29/04/2013	14/06/2013	29/07/2013	12/06/2014	Travaux	BE AP	3	BEGO CONGO Spri	Christian TOCH	786.447 €	
RDC0914111/76	Réc déf	Réhabilitation de l'axe routier D11.2: Kabanda -Katutu(29,2 Km)	Gérard BAFUKA	66.000 €	C_03_04	2/10/2012	5/10/2012	10/10/2012	30/10/2012	18/12/2012	20/05/2013	Travaux	BE PNSP	15	GRADEC,EBH	Gerard BAFUKA	40.415 €	
RDC0914111/77	Réc déf	Réhabilitation de l'axe routier D11.1: - Kabanda (30,6 Km)	Gérard BAFUKA	67.000 €	C_03_04	2/10/2012	5/10/2012	11/10/2012	25/10/2012	13/12/2012	20/05/2013	Travaux	BE PNSP	11	ADMA,CEDFC et GAPSOR	Gérard BAFUKA	66.112 €	
RDC0914111/78	Réc déf	Marché des travaux de réhabilitation par la méthode HIMO du tronçon Kabinda Cité - Village Ntunda Kimongo sur l'axe routier Kabinda - Bakoma, dans la Province du Kasai - Oriental.	Dieudonné KANYINDA	66.516 €	D_03_04	2/10/2012	6/10/2012	8/10/2012	23/10/2012	14/01/2013	20/06/2013	Travaux	BE PNSP	4	ILADEF,EGC	Christian TOCH	60.786 €	
RDC0914111/79	Réc déf	Marché des travaux de réhabilitation par la méthode HIMO du tronçon Kamayi - Kamaolé sur l'axe routier Kabinda - Bakoma, dans la Province du Kasai - Oriental.	Dieudonné KANYINDA	63.570 €	D_03_04	2/10/2012	6/10/2012	8/10/2012	23/10/2012	14/01/2013	20/06/2013	Travaux	BE PNSP	4	PACAVIPE,MAIC	Christian TOCH	55.419 €	

Date: 30 novembre 2014						PASSATION DU MARCHÉ												
Numéro d'ordre	Etat	Intitulé du marché	Gestionnaire technique	Budget prévu	Ligne budgétaire	Date intro demande numéro MP	Date intro C&C	Envoi / pub (date)	Réception offres (date)	Attribution / Notification (date)	Date exe / livraison prévue	Type de marché	Mode de passation	Nbre coumli(s)	Adjudicataire(s) (nom)	Fonctionnaire dirigeant	Montant marché attrib	
RDC0914111/80	Réc déf	Marché des travaux de réhabilitation par la méthode HIMO du tronçon Musuma - Tshimpampa sur l'axe routier Kabinda - Bakoma, dans la Province du Kasai - Oriental.	Dieudonné KANYINDA	62.645 €	D_03_04	2/10/2012	6/10/2012	8/10/2012	23/10/2012	14/01/2013	20/06/2013	Travaux	BE PNSP	3	CRIAC,GBD	Christian TOCH	57.374 €	
RDC0914111/81	Réc déf	Marché des travaux de réhabilitation par la méthode HIMO du tronçon Bianga - Katanda, dans la Province du Kasai - Oriental.	Dieudonné KANYINDA	41.242 €	D_03_04	2/10/2012	14/01/2013	21/01/2013	5/02/2013	20/02/2013	10/08/2013	Travaux	BE PNSP	5	COPIREC	Christian TOCH	35.060 €	
RDC0914111/82	Réc déf	Marché des travaux de réhabilitation par la méthode HIMO du tronçon Kaba -Bele sur l'axe routier Kabinda - Bakoma, dans la Province du Kasai - Oriental.	Dieudonné KANYINDA	66.748 €	D_03_04	2/10/2012	6/10/2012	8/10/2012	23/10/2012	14/01/2013	1/07/2013	Travaux	BE PNSP	3	SOGIN,LEC	Christian TOCH	62.398 €	
RDC0914111/83	Réc déf	Marché des travaux de réhabilitation par la méthode HIMO du tronçon Ngiefu Kale - Bakoma sur l'axe routier Kabinda - Bakoma, dans la Province du Kasai - Oriental.	Dieudonné KANYINDA	65.824 €	D_03_04	2/10/2012	6/10/2012	8/10/2012	23/10/2012	14/02/2013	2/08/2013	Travaux	BE PNSP	4	EGMC,ADAMR	Christian TOCH	63.508 €	
RDC0914111/84	Annulé	Marché des travaux de construction de ponts dans le territoire de KONGOLO dans la province du Katanga, en RD Congo.	Gérard BAFUKA	260.000 €	C_03_02							Travaux	BE AP			Gérard BAFUKA		
RDC0914111/85	Annulé	Réhabilitation de quatre ponts(41,0 mi) sur l'axe routier : Mankoto - Kilaye	Gérard BAFUKA	130.000 €	C_03_02							Travaux	BE AP			Gérard BAFUKA		
RDC0914111/86	Annulé	Marché des travaux de construction de ponts dans le territoire de NYUNZU dans la province du Katanga, en RD Congo.	Gérard BAFUKA	274.000 €	C_03_02							Travaux	BE AP			Gérard BAFUKA		
RDC0914111/87	Réc déf	Fourniture d'instruments de controle.	Prosper MATONDO	67.000 €	E_03_01	4/10/2012	13/02/2013	15/02/2013	4/03/2013	28/03/2013	28/04/2013	Fournitures	BE PNSP	1	SDE-Division Login	Prosper MATONDO	33.658 €	
RDC0914111/88	Réc prov	Marché des travaux de construction des ponts dans le territoire de NYUNZU et KONGOLO dans la province du Katanga, en RD Congo.	Gérard BAFUKA	500.000 €	C_03_02	9/10/2012	24/10/2012	21/01/2013	28/02/2013	1/07/2013	1/01/2014	Travaux	BE AP	15	GESER, GRADEC, GARC, JMT construct, CORTEC et SADI	Gérard BAFUKA	506.219 €	
RDC0914111/89	Réc déf	Réhabilitation de l'axe routier 012.1: Kilomboy-Mulonga(29,3 Km)	Hendrik HOSTE	67.000 €	C_03_04	22/10/2012	11/12/2012	22/01/2013	18/02/2013	29/04/2013	14/10/2013	Travaux	BE PNSP	15	ALDTK,MFRCO,C EPRADEC	Hendrik HOSTE	61.392 €	
RDC0914111/90	Réc déf	Réhabilitation de l'axe routier 012.2: Mulonga - Kialu(30,8km)	Hendrik HOSTE	67.000 €	C_03_04	22/10/2012	21/01/2013	22/01/2013	18/02/2013	25/03/2013	26/08/2013	Travaux	BE PNSP	13	GARC,ACODESA, ACF	Hendrik HOSTE	62.700 €	
RDC0914111/91	Réc déf	Réhabilitation de l'axe routier 012.3: Kialu-Funga(28,1km)	Hendrik HOSTE	65.000 €	C_03_04	22/10/2012	11/12/2012	22/01/2013	18/02/2013	29/04/2013	14/10/2013	Travaux	BE PNSP	14	GASPOR,SMB,CE DFC	Hendrik HOSTE	56.879 €	
RDC0914111/92	Réc déf	Marché des travaux de réhabilitation par la méthode HIMO du tronçon INERA Ngandanjika -Village Ndulu sur l'axe routier Ngandanjika - Luputa, dans la Province du Kasai - Oriental.	Dieudonné KANYINDA	66.171 €	D_03_04	22/10/2012	22/01/2013	23/01/2013	7/03/2013	23/04/2013	8/10/2013	Travaux	BE PNSP	4	ARK, PACAUIPE	Christian TOCH	56.558 €	
RDC0914111/93	Réc déf	Marché des travaux de réhabilitation par la méthode HIMO du tronçon Katanda Cité - Village Bajiambelele sur l'axe routier Katanda - Kanyuka, dans la Province du Kasai - Oriental.	Dieudonné KANYINDA	54.648 €	D_03_04	22/10/2012	22/01/2013	23/01/2013	7/03/2013	28/03/2013	16/09/2013	Travaux	BE PNSP	4	ADICO	Christian TOCH	46.589 €	
RDC0914111/94	Réc déf	Marché des travaux de réhabilitation par la méthode HIMO du tronçon Tshilonda - Luputa sur l'axe routier Ngandanjika - Luputa, dans la Province du Kasai - Oriental.	Dieudonné KANYINDA	63.879 €	D_03_04	22/10/2012	22/01/2013	23/01/2013	7/03/2013	23/04/2013	8/10/2013	Travaux	BE PNSP	4	CAFD,GBD	Christian TOCH	55.301 €	

Date: 30 novembre 2014						PASSATION DU MARCHÉ													
Número d'ordre	Etat	Intitulé du marché	Gestionnaire technique	Budget prévu	Ligne budgétaire	Date intro demande numéro MP	Date intro CSC	Envoi / pub (date)	Réception offres (date)	Attribution / Notification (date)	Date exé / livraison prévue	Type de marché	Mode de passation	Nbre soumi(s)	Adjudicataire(s) (nom)	Fonctionnaire dirigeant	Montant marché attrib		
RDC0914111/95	Réc déf	Marché des travaux de réhabilitation par la méthode HIMO du tronçon Kabinene - Tshilaba sur l'axe routier Ngandanjika - Luputa, dans la Province du Kasai - Oriental.	Dieudonné KANYINDA	63.033 €	D_03_04	22/10/2012	22/01/2013	23/01/2013	7/03/2013	17/04/2013	15/10/2013	Travaux	BE PNSP	5	APRK,OCDI	Christian TOCH	53.719 €		
RDC0914111/96	Réc déf	Marché des travaux de réhabilitation par la méthode HIMO du tronçon Bena Tshibangu-Kanyuka Nita sur l'axe routier Katanda - Kanyuka, dans la Province du Kasai - Oriental.	Dieudonné KANYINDA	60.480 €	D_03_04	22/10/2012	22/01/2013	23/01/2013	7/03/2013	23/04/2013	8/10/2013	Travaux	BE PNSP	5	COPIREC,ODS	Christian TOCH	51.441 €		
RDC0914111/97	Réc déf	Marché des travaux de réhabilitation par la méthode HIMO du tronçon Kabondoyi - Village Kabaala sur l'axe routier Ngandanjika - Luputa, dans la Province du Kasai - Oriental.	Dieudonné KANYINDA	57.984 €	D_03_04	22/10/2012	22/01/2013	23/01/2013	7/03/2013	16/04/2013	14/10/2013	Travaux	BE PNSP	5	EGMC,ADRK	Christian TOCH	52.042 €		
RDC0914111/98	Réc déf	Marché des travaux de réhabilitation par la méthode HIMO du tronçon sanga - Adungu sur l'axe routier Asanga wete- Bac Asekatunda, dans la Province du Kasai - Oriental.	Dieudonné KANYINDA	65.450 €	D_03_04	6/11/2012	22/01/2013	23/01/2013	7/03/2013	26/04/2013	11/10/2013	Travaux	BE PNSP	5	ADRI,ILADEF	Christian TOCH	56.290 €		
RDC0914111/99	Réc déf	Marché des travaux de réhabilitation par la méthode HIMO du tronçon Lokombe - Olota sur l'axe routier Asanga wete- Bac Asekatunda,dans la Province du Kasai - Oriental.	Dieudonné KANYINDA	65.053 €	D_03_04	6/11/2012	22/01/2013	23/01/2013	7/03/2013	30/04/2013	15/10/2013	Travaux	BE PNSP	6	ARUDEB,CRIAC	Christian TOCH	55.663 €		
RDC0914111/100	Réc déf	Marché des travaux de réhabilitation par la méthode HIMO du tronçon Djalo Hegoma sur l'axe routier Asanga wete _Bac Asekatunda,dans la Province du Kasai - Oriental.	Dieudonné KANYINDA	65.306 €	D_03_04	6/11/2012	22/01/2013	23/01/2013	7/03/2013	30/04/2013	15/10/2013	Travaux	BE PNSP	6	DCI,ACODEK	Christian TOCH	55.568 €		
RDC0914111/101	Réc déf	Marché des travaux de réhabilitation par la méthode HIMO du tronçon Shondo Ormanji - Kalema sur l'axe routier Lubetu - Kalema, dans la Province du Kasai - Oriental.	Dieudonné KANYINDA	65.124 €	D_03_04	18/12/2012	7/01/2013	7/01/2013	21/01/2013	13/02/2013	29/07/2013	Travaux	BE PNSP	3	ODS et MAIC	Christian TOCH	55.624 €		
RDC0914111/102	Réc déf	Marché des travaux de réhabilitation par la méthode HIMO du tronçon Okombe - Ndjoo sur l'axe routier Lubetu - Kalema, dans la Province du Kasai - Oriental.	Dieudonné KANYINDA	55.580 €	D_03_04	18/12/2012	7/01/2013	7/01/2013	21/01/2013	13/02/2013	29/07/2013	Travaux	BE PNSP	5	ADRK	Christian TOCH	47.350 €		
RDC0914111/103	Réc déf	Marché de travaux de réhabilitation par la méthode HIMO sur l'axe routier 17:MANKOTO - LUBANGI	Hendrik HOSTE	62.000 €	C_03_04	12/02/2013	21/02/2013	21/02/2013	21/03/2013	8/05/2013	8/10/2013	Travaux	BE PNSP	13	UPADEC,CEPRAD EC et MFRCO	Hendrik HOSTE	63.310 €		
RDC0914111/104	Réc prov	Marché des travaux de construction de trois(3)entrepôts dans les territoires de Lusambo,Ngandajika et Lulu de la Province du Kasai - Oriental.	Dieudonné KANYINDA	194.790 €	D_03_04	12/02/2013	5/06/2013	12/06/2013	22/07/2013	15/10/2013	2/04/2014	Travaux	BE AP	17	DIDR, ADICO,BEEP	Christian TOCH	165.085 €		
RDC0914111/105	Non att	Réhabilitation de l'axe routier 014.1:MUKUNDI KATUNDA-TAMBWE KIBINDA (21,7km)	Hendrik HOSTE	50.000 €	C_03_04	18/02/2013	18/02/2013	20/02/2013	8/03/2013			Travaux	BE PNSP			Hendrik HOSTE			
RDC0914111/106	Réc déf	Réhabilitation de l'axe routier 014.2:(23,4 Km)	Hendrik HOSTE	54.000 €	C_03_04	14/02/2013	28/02/2013	4/03/2013	21/03/2013	16/05/2013	16/10/2013	Travaux	BE PNSP	10	ADMA,CEPDI	Hendrik HOSTE	30.184 €		
RDC0914111/107	Réc déf	Réhabilitation de l'axe routier 013:KATELWA-SUYA (19,2 Km)	Hendrik HOSTE	44.000 €	C_03_04	13/02/2013	28/02/2013	4/03/2013	14/05/2013	10/07/2013	13/12/2013	Travaux	BE PNSP	7	ATVSU et ACF	Hendrik HOSTE	37.621 €		
RDC0914111/108	Non att	Etude Socio-economique Ex et Post Ante des pistes rurales dans le Sud Manlema	Patrick FIMPADIO	40.000 €	B_01_01	8/03/2013	27/03/2013	29/03/2013	22/04/2013			Services	BE PNSP			Patrick FIMPADIO			
RDC0914111/109	Réc prov	Marché des travaux de construction des ponts dans le territoire de KABALO dans la province du Katanga, en RD Congo.	Gérard BAFUKA	250.000 €	C_03_02	26/03/2013	2/04/2013	10/05/2013	17/06/2013	12/07/2013	14/01/2014	Travaux	BE AP	5	SADEV	Gérard BAFUKA	269.230 €		
RDC0914111/110	Réc déf	Fourniture d'ancre et de guindeaux	Etienné RODENBACH	35.000 €	F_03_02	26/03/2013	28/03/2013	1/04/2013	22/04/2013	24/06/2013	24/10/2013	Fournitures	BE PNSP	2	MEUSE ET SAMBRE	Etienné RODENBACH	34.907 €		

Date: 30 novembre 2014						PASSATION DU MARCHÉ												
Número d'ordre	Etat	Intitulé du marché	Gestionnaire technique	Budget prévu	Ligne budgétaire	Date intro demande numéro MP	Date intro CSC	Envoi / pub (date)	Reception offres (date)	Attribution / Notification (date)	Date exe / livraison prévue	Type de marché	Mode de passation	Nbre soum(s)	Adjudicataire(s) (nom)	Fonctionnaire dirigeant	Montant marché attrib	
RDC0914111/111	Réc prov	Réhabilitation de 4 ponts sur l'axe 14.2 MADJENGO MAPIA - BENE MALABA	Patrick FIMPADIO	65.000 €	B_03_02	15/03/2013	24/04/2013	6/05/2013	21/05/2013	10/07/2013	13/12/2013	Travaux	BE PNSP	3	AMADI et ECOGAR	Patrick FIMPADIO	64.666 €	
RDC0914111/112	Réc prov	Réhabilitation de 3 ponts sur l'axe 15.3 KASENGA - NGUNDA	Patrick FIMPADIO	65.000 €	B_03_02	15/03/2013	24/04/2013	6/05/2013	21/05/2013	12/07/2013	27/12/2013	Travaux	BE PNSP	5	APRAR,GROUPE SEQUOIA	Patrick FIMPADIO	63.011 €	
RDC0914111/113	Réc prov	Réhabilitation de 3 ponts sur l'axe 15.5 DIEFU - LOMBE LUNGE	Patrick FIMPADIO	55.000 €	B_03_02	15/03/2013	24/04/2013	3/05/2013	20/05/2013	29/07/2013	30/12/2013	Travaux	BE PNSP	4	JOSMA et GRADEC	Patrick FIMPADIO	54.011 €	
RDC0914111/114	Annulé	Réhabilitation de 4 ponts sur l'axe 16 SCIMEMAS - PENELUBENGA	Patrick FIMPADIO	65.000 €	B_03_02	15/03/2013	10/06/2013	12/06/2013	26/06/2013			Travaux	BE PNSP			Patrick FIMPADIO		
RDC0914111/115	Annulé	Réhabilitation de 4 ponts sur l'axe 17 MAHIT - KAYAMBA	Patrick FIMPADIO	55.000 €	B_03_02	15/03/2013	24/04/2013	8/05/2013	24/05/2013			Travaux	BE PNSP			Patrick FIMPADIO		
RDC0914111/116	Annulé	Réhabilitation de 4 ponts sur l'axe 19.1 KAPARANGAO - VILLAGE NICOLAS	Patrick FIMPADIO	65.000 €	B_03_02	15/03/2013	3/06/2013	4/06/2013	21/06/2013			Travaux	BE PNSP			Patrick FIMPADIO		
RDC0914111/117	Annulé	Réhabilitation de 4 ponts sur l'axe 19.2 VILLAGE NICOLAS - KAMPENE	Patrick FIMPADIO	65.000 €	B_03_02	15/03/2013	22/05/2013	27/05/2013	11/06/2013			Travaux	BE PNSP			Patrick FIMPADIO		
RDC0914111/118	Réc prov	Réhabilitation de 4 ponts sur l'axe 15.1 MAMBA GEORGES - OSANGO	Patrick FIMPADIO	67.000 €	B_03_02	15/03/2013	2/05/2013	6/05/2013	21/05/2013	23/07/2013	23/12/2013	Travaux	BE PNSP	3	ECN, JOSMA, GRADEC	Patrick FIMPADIO	64.842 €	
RDC0914111/119	Annulé	Fourniture de 4000 sacs de ciments à KIBOMBO dans la province du MANIEMA	Patrick FIMPADIO	67.000 €	B_03_02	15/03/2013	24/04/2013	6/05/2013	24/05/2013			Travaux	BE PNSP			Patrick FIMPADIO		
RDC0914111/120	Réc déf	Marché des travaux de réhabilitation par la méthode HIMO du tronçon Kankinda - Tshumbu sur l'axe routier Lusuku - Hamba, dans la province du Kasai-Oriental	Dieudonné KANYINDA	65.838 €	D_03_04	18/04/2013	20/05/2013	22/05/2013	6/06/2013	17/07/2013	5/01/2014	Travaux	BE PNSP	6	APRK,UFKSM	Christian TOCH	56.044 €	
RDC0914111/121	Réc déf	Marché des travaux de réhabilitation par la méthode HIMO des tronçons Plati - Bac Asekatunda et TSHINENE - Kamabua1 sur les axes routiers Asanga Wete - Bac Asekatunda et Kabila - Kaniki(RN1), dans la province du Kasai-Oriental	Dieudonné KANYINDA	66.952 €	D_03_04	18/04/2013	20/05/2013	21/05/2013	7/06/2013	23/07/2013	5/01/2014	Travaux	BE PNSP	6	CTC	Christian TOCH	57.992 €	
RDC0914111/122	Réc déf	Marché des travaux de réhabilitation par la méthode HIMO du tronçon Kamitadi - Lubela sur l'axe routier Lusuku - Hamba, dans la province du Kasai-Oriental	Dieudonné KANYINDA	66.066 €	D_03_04	18/04/2013	20/05/2013	21/05/2013	7/06/2013	12/07/2013	27/12/2013	Travaux	BE PNSP	8	RDK,ODR et AFD	Christian TOCH	56.302 €	
RDC0914111/123	Réc déf	Marché des travaux de réhabilitation par la méthode HIMO des tronçons Kamabua 2 - Lulamba sur l'axe routier Kabila - Kanyiki, dans la province du Kasai-Oriental	Dieudonné KANYINDA	66.417 €	D_03_04	18/04/2013	20/05/2013	21/05/2013	7/06/2013	30/07/2013	17/01/2014	Travaux	BE PNSP	6	DISCO et ARK	Christian TOCH	56.639 €	
RDC0914111/124	Réc déf	Marché des travaux de réhabilitation par la méthode HIMO des tronçons Kabila - Tshishi et Kaluma1 - Kanyiki(RN1) sur l'axe routier Kabila - Kanyiki(RN1), dans la province du Kasai-Oriental	Dieudonné KANYINDA	66.902 €	D_03_04	18/04/2013	20/05/2013	21/05/2013	5/06/2013	12/07/2013	27/12/2013	Travaux	BE PNSP	5	ARUDEB,SOGIN	Christian TOCH	57.031 €	

Date: 30 novembre 2014						PASSATION DU MARCHÉ												
Número d'ordre	Etat	Intitulé du marché	Gestionnaire technique	Budget prévu	Ligne budgétaire	Date intro demande numéro MP	Date intro C5C	Envoi / pub (date)	Réception offres (date)	Attribution / Notification (date)	Date exé / livraison prévue	Type de marché	Mode de passation	Nbre soumit(e)	Adjudicataire(s) (nom)	Fonctionnaire dirigeant	Montant marché attrib	
RDC0914111/125	Réc déf	Marché des travaux de réhabilitation par la méthode HIMO du tronçon Kantengualu - Hamba Lubumbu sur l'axe routier Lusuku - Hamba, dans la province du Kasai-Oriental	Dieudonné KANYINDA	66.148 €	D_03_04	18/04/2013	20/05/2013	21/05/2013	5/06/2013	31/07/2013	16/01/2014	Travaux	BE PNSP	8	GRAD,OCDI,PAT	Christian TOCH	56.860 €	
RDC0914111/126	Réc déf	Marché des travaux de réhabilitation par la méthode HIMO du tronçon Tshihumbu - Kamuadi Malu sur l'axe routier Lusuku - Hamba, dans la province du Kasai-Oriental	Dieudonné KANYINDA	65.294 €	D_03_04	18/04/2013	20/05/2013	23/05/2013	7/06/2013	9/08/2013	25/01/2014	Travaux	BE PNSP	5	AMOUR DIVIN	Christian TOCH	55.645 €	
RDC0914111/127	Réc déf	Réhabilitation de l'axe routier 019: Mukoko - Kansaéle (31,6 km)	Hendrik HOSTE	67.000 €	C_03_04	22/04/2013	3/06/2013	29/07/2013	13/08/2013	9/09/2013	9/02/2014	Travaux	BE PNSP	8	APRIDECOM,APAS et AJDCO	Hendrik HOSTE	69.742 €	
RDC0914111/128	Réc prov	Mise en place des 23 traversées busées sous-route (ARMCO) sur l'axe routier: 15:MAMBA GEORGES -RIVIERE LOMAMI	Patrick FIMPADIO	62.000 €	B_03_02	22/04/2013	2/05/2013	6/05/2013	21/05/2013	9/07/2013	12/12/2013	Travaux	BE PNSP	5	CONGO SPRIL et APADIKA	Patrick FIMPADIO	55.833 €	
RDC0914111/129	Réc déf	Fourniture d'un tracteur avec remorque à Kalemie	Hendrik HOSTE	45.000 €	C_03_01	24/04/2013	8/05/2013	9/05/2013	24/05/2013	20/08/2013	20/09/2013	Travaux	BE PNSP	2	SDIAG	Gérard BAFUKA	51.661 €	
RDC0914111/130	Réc déf	Étude Socio-économique à Kongolo dans le District de Tanganika	Hendrik HOSTE	30.000 €	C_01_01	2/05/2013	8/05/2013	9/05/2013	23/05/2013	31/07/2013	30/09/2013	Services	BE PNSP	3	ECODED	Hendrik HOSTE	22.900 €	
RDC0914111/131	Réc déf	Marché de travaux de réhabilitation par la méthode HIMO des tronçons NGANDA/JIK-Luanga et Kanyakola-Kaluma sur les axes routiers Ngandanjika-Chute Kafumbu et Kabila-Kanyiki, dans la province du Kasai-Oriental	Dieudonné KANYINDA	65.074 €	D_03_04	2/05/2013	20/05/2013	21/05/2013	7/06/2013	2/08/2013	17/01/2014	Travaux	BE PNSP	6	RIPROMOR,SOME KA	Gérard BAFUKA	57.179 €	
RDC0914111/132	Réc déf	Marché de travaux pour la mise en place de 61 traversées busées sous - route (ARMCO) sur les axes routiers 7,8,9 et 10 dans le territoire de KONGOLO et l'axe 11 dans le territoire de KABALO dans la Province du Katanga	Gérard BAFUKA	200.000 €	C_03_02	7/05/2013	10/05/2013	15/05/2013	24/06/2013	24/07/2013	25/12/2013	Travaux	BE AP	13	ATI,OCDL,SADEV, ADRIAMOUR DIVIN et ACADEN	Gérard BAFUKA	148.622 €	
RDC0914111/133	Réc déf	Réhabilitation de l'axe routier 014,1:Mukundi Katunda - Tambwe Kibinda(21,7 km)	Gérard BAFUKA	54.500 €	C_03_04	8/05/2013	8/08/2013	5/09/2013	24/09/2013	15/10/2013	17/03/2014	Travaux	BE PNSP	12	ADRCO,CEDIC, CEPDI	Gérard BAFUKA	44.062 €	
RDC0914111/134	Exé	Expertise relative aux travaux de réhabilitation de bases et de construction d'embarcadères	Etienne RODENBACH	85.000 €	F_03_02	7/05/2013	8/05/2013	10/05/2013	24/06/2013	20/08/2013	20/10/2014	Services	BE AOG	2	Daniel BOTTEMANNE	Etienne RODENBACH	90.240 €	
RDC0914111/135	Réc déf	Réhabilitation de l'axe routier 18,1:Keba - Lubinga(26,5 km)	Gérard BAFUKA	66.000 €	C_03_04	14/05/2013	15/05/2013	20/05/2013	21/06/2013	10/07/2013	13/12/2013	Travaux	BE PNSP	9	ACODESA,ACF et ADMA	Gérard BAFUKA	52.050 €	
RDC0914111/136	Réc déf	Réhabilitation de l'axe routier 18,2:Kalumbi - Binanga (15,2 km) et l'axe 20: Bena Manene - Bena Malaba (13,2 km)	Gérard BAFUKA	67.000 €	C_03_04	14/05/2013	23/05/2013	24/05/2013	20/06/2013	16/07/2013	18/12/2013	Travaux	BE PNSP	11	ATI ,ADRI et EBH	Gérard BAFUKA	66.188 €	
RDC0914111/137	Réc déf	Marché de fourniture d'un(des) véhicule(s) pour le transport des structures métalliques de deux ponts , de Kinshasa vers Lusambo, dans le District de Sankuru, province du Kasai Oriental	Dieudonné KANYINDA	50.000 €	D_03_02	23/05/2013	4/06/2013	4/06/2013	19/06/2013	24/06/2013	24/07/2013	Fournitures	BE PNSP	2	Ets NM	Christian TOCH	44.000 €	
RDC0914111/138	Réc prov	Marché de travaux de réhabilitation des ponts Luvula et Kabondoyi sur l'axe routier Katanda - Kanyuka, dans la Province du Kasai-Oriental	Dieudonné KANYINDA	85.000 €	D_03_02	15/08/2013	15/08/2013	19/08/2013	6/09/2013	15/10/2013	2/04/2014	Travaux	BE PNSP	5	UNICO, GRIBD	Christian TOCH	74.062 €	
RDC0914111/139	Réc prov	Marchés de travaux de réhabilitation des ponts Luatshi et Eufua sur les axes routiers Kabila -Kanyiki (RN1) et Bibanga - Katanda dans la Province du Kasai-Oriental.	Dieudonné KANYINDA	67.000 €	D_03_02	4/06/2013	15/08/2013	19/08/2013	6/09/2013	9/10/2013	12/04/2014	Travaux	BE PNSP	5	SADI, PLE	Christian TOCH	58.352 €	
RDC0914111/140	Réc prov	Fourniture de 8 rouleaux compacteurs-épandeurs vibrants de taille moyenne	Paolo SALOMONE	680.000 €	B_03_01,C_03_01,D_03_01,E_0	6/06/2013	6/06/2013	10/06/2013	5/08/2013	17/10/2013		Fournitures	BE AP	5	BIA sprli	Paolo SALOMONE	771.927 €	

Date: 30 novembre 2014						PASSATION DU MARCHÉ											
Numéro d'ordre	Etat	Intitulé du marché	Gestionnaire technique	Budget prévu	Ligne budgétaire	Date intro demande numéro MP	Date intro C&C	Envoi / pub (date)	Réception offres (date)	Attribution / Notification (date)	Date exé / livraison prévue	Type de marché	Mode de passation	Nbre soumissionnaire(s)	Adjudicataire(s) (nom)	Fonctionnaire dirigeant	Montant marché attribué
RDC0914111/141	Réc prov	Marché de travaux de réhabilitation des ponts Mutuayi et Lukashyi sur les axes routiers Bbanganga - Katanda et Kabinda - Bakoma, dans la Province du Kasai-Oriental	Dieudonné KANYINDA	85.000 €	D_03_02	13/08/2013	15/08/2013	19/08/2013	6/09/2013	11/11/2013	14/05/2014	Travaux	BE PNSP	5	CAFD,EGC	Christian TOCH	74.037 €
RDC0914111/142	Réc déf	Etudes d'Impact Environnemental et Social dans le district de Tanganyika	Gérard BAFUKA	27.000 €	C_04_01	10/07/2013	22/08/2013	23/08/2013	1/10/2013	21/10/2013	23/12/2013	Services	BE PNSP	2	ACEMS	Gérard BAFUKA	25.102 €
RDC0914111/143	Réc prov	Marchés de travaux de construction de ponts sur les axes 09 et 17 dans le territoire de KONGOLO dans la Province du KATANGA, en RD Congo.	Gérard BAFUKA	275.000 €	C_03_02	18/07/2013	19/09/2013	20/09/2013	4/11/2013	6/01/2014	6/06/2014	Travaux	BE AP	17	ACF AMIDE,GESE R,PAT, JMT Construct	Gérard BAFUKA	242.458 €
RDC0914111/144	Non att	Etude Socio-economique Ex et Post Ante des pistes rurales dans le Sud Maniema	Patrick FIMPADIO	40.000 €	B_01_01	19/07/2013	21/08/2013	26/08/2013	11/09/2013			Services	BE PNSP			Patrick FIMPADIO	
RDC0914111/145	Réc déf	Marchés des travaux de mise en place de 59 passages sous routes en buses ARMCO sur les axes 06, 17, 18 et 20 dans les territoires de NYUNZU et KONGOLO, dans la province du Katanga en RD Congo	Gérard BAFUKA	160.000 €	C_03_02	22/07/2013	22/07/2013	5/08/2013	10/09/2013	11/11/2013	15/04/2014	Travaux	BE AP	16	ARTEC,ADRI,PRO COP,BETC,AMIDE ,CITEDEC et AMOUR DIVIN	Gérard BAFUKA	166.026 €
RDC0914111/146	Réc prov	Construction d'embarcadères à BULUNGU	Etienne RODENBACH	130.000 €	F_03_04	23/07/2013	5/08/2013	10/09/2013	21/10/2013	9/01/2014	12/06/2014	Travaux	BE AP	6	TRANS IMPORT	Etienne RODENBACH	125.104 €
RDC0914111/147	Réc prov	Construction d'embarcadères et travaux de génie civil à BUMBA	Etienne RODENBACH	120.000 €	F_03_04	7/08/2013	7/08/2013	11/09/2013	22/10/2013	26/11/2013	28/04/2014	Travaux	BE AP	4	SOPLADIME	Etienne RODENBACH	116.503 €
RDC0914111/148	Réc déf	Marché des travaux de réhabilitation par la méthode HIMO de 35,27 Km de piste dans le territoire de Kalemie respectivement sur les axes 16"Kasanga - Klamankunku" et 22 "Kalemie - Kibanga"	Gérard BAFUKA	70.540 €	C_03_04	12/08/2013	2/09/2013	5/09/2013	24/09/2013	21/11/2013	24/04/2014	Travaux	BE PNSP	15	ADRI,CEDEC, CEDEO	Gérard BAFUKA	69.939 €
RDC0914111/149	Réc déf	Marché des travaux de réhabilitation par la méthode HIMO de 35,4 Km de piste dans le territoire de Kalemie respectivement sur les axes 15"Kabutonga- Malla" et 21 "Lubuye - Fundu Swata"	Gérard BAFUKA	70.800 €	C_03_04	12/08/2013	2/09/2013	5/09/2013	24/09/2013	15/10/2013	17/03/2014	Travaux	BE PNSP	12	AARKAB, ADECOF, ATI(2lots)	Gérard BAFUKA	66.850 €
RDC0914111/150	Réc prov	Réhabilitation de 8 ponts semi-définis dans les Territoires de Kasongo et Kibombo	Patrick FIMPADIO	85.000 €	B_03_02	10/09/2013	13/09/2013	13/09/2013	30/09/2013	12/11/2013	15/04/2014	Travaux	BE PNSP	7	AMOUR DIVIN,EETP-PAL,APDEMA,EC OGAR et F.T ASBL	Patrick FIMPADIO	81.918 €
RDC0914111/151	Réc prov	Mise en place de 17 traversées busées sous-route(ARMCO) sur les axes routiers 10(Rivière Lutubu-Mamba Georges) et 14,1"Madgengo Mampila - Pene Malaba"	Patrick FIMPADIO	45.000 €	B_03_02	10/09/2013	13/09/2013	16/09/2013	3/10/2013	22/11/2013	25/04/2014	Travaux	BE PNSP	4	CONGO SPRL et SECOM	Patrick FIMPADIO	45.024 €
RDC0914111/152	Réc prov	Marché de travaux de réhabilitation des ponts Kasheshi, Tshibiyi et Lota sur les axes routiers Ngandajika-Luputa et Kabila - Kanyiki (RN1) dans la province du Kasai-Oriental	Dieudonné KANYINDA	85.000 €	D_03_02	11/09/2013	16/09/2013	17/09/2013	4/10/2013	19/11/2013	22/04/2014	Travaux	BE PNSP	5	MAIC, GTRI	Christian TOCH	73.998 €
RDC0914111/153	Non att	Rechargement digues, Lutte Anti Erosive et mise en place de 8 traversées busées sur les axes Samba - Kibombo et Mamba Georges- Asekatunda dans les territoires de Kasongo et Kibombo dans le sud Maniema	Patrick FIMPADIO	70.000 €	B_03_02	20/09/2013	21/11/2013	3/12/2013	19/12/2013			Travaux	BE PNSP			Patrick FIMPADIO	
RDC0914111/154	Annulé	Fournitures des plantes pour le reboisement communautaires dans les territoires de Kasongo et Kibombo dans le sud Maniema	Patrick FIMPADIO	60.000 €	B_04_02	20/09/2013						Fournitures	BE PNSP			Patrick FIMPADIO	

Date: 30 novembre 2014						PASSATION DU MARCHÉ												
Numéro d'ordre	Etat	Intitulé du marché	Gestionnaire technique	Budget prévu	Ligne budgétaire	Date intro demande numéro MP	Date Intro CSC	Envoi / pub (date)	Réception offres (date)	Attribution / Notification (date)	Date exe / livraison prévue	Type de marché	Mode de passation	Nbre souml(s)	Adjudicataire(s) (nom)	Fonctionnaire dirigeant	Montant marché attrib	
RDC0914111/155	Annulé	Fournitures et vulgarisation foyers améliorés dans les territoires de Kasongo et Kibombo dans le sud Maniema	Patrick FIMPADIO	25.000 €	B_04_02	20/09/2013						Fournitures	BE PNSP			Patrick FIMPADIO		
RDC0914111/156	Annulé	Formation des pairs éducateurs et sensibilisateurs en VIH/SIDA dans les territoires de Kasongo et Kibombo(Maniema)	Patrick FIMPADIO	25.000 €	B_04_02	20/09/2013	1/10/2013	3/10/2013	21/10/2013			Services	BE PNSP			Patrick FIMPADIO		
RDC0914111/157	Réc déf	Marché des travaux de construction de sept(7) doubles dalots cadre de 4,8 m et de section 1,5 X 1,0 m dans les territoires de Nyunzu et Kongolo, dans la Province du Katanga, en RD Congo.	Gérard BAFUKA	75.000 €	C_03_02	20/09/2013	25/09/2013	25/09/2013	30/10/2013	12/11/2013	15/04/2014	Travaux	BE PNSP	6	GARC,SADI et JMT construct	Gérard BAFUKA	83.213 €	
RDC0914111/158	Réc prov	Mise en place de 17 traversées busées sous-route(AR/MCO) dans les axes Kasongo - Kankumba, Kipaka - Kibombo rive et Mayiti - Kayamba dans le territoire de Kasongo	Patrick FIMPADIO	60.000 €	B_03_02	11/10/2013	25/10/2013	29/10/2013	13/11/2013	26/11/2013	29/04/2014	Travaux	BE PNSP	6	APDIKA,EETP-PAM	Patrick FIMPADIO	55.611 €	
RDC0914111/159	Réc déf	Mise en place de 25 traversées busées sous routes tronçon YASEKUE -YAEKELA	Prosper MATONDO	60.000 €	E_03_02	11/10/2013	23/10/2013	29/10/2013	13/11/2013	5/12/2013	8/04/2014	Travaux	BE PNSP	4	GRATRAD	Christan TOCH	58.250 €	
RDC0914111/160	Réc déf	Mise en place de 25 traversées busées sous routes tronçon LINDI -LOTULI	Prosper MATONDO	60.000 €	E_03_02	11/10/2013	23/10/2013	29/10/2013	13/11/2013	5/12/2013	8/04/2014	Travaux	BE PNSP	5	BAJAC CONSTRUCT	Christan TOCH	59.620 €	
RDC0914111/161	Réc déf	Marché de travaux de mise en place de 24 traversées busées sous- route dans les territoires de Katanda, Kabinda, Ngandajika et Lulu dans la Province du Kasal- Oriental	Dleudonné KANYINDA	84.080 €	D_03_02	14/10/2013	5/11/2013	8/11/2013	25/11/2013	11/12/2013	23/04/2014	Travaux	BE PNSP	6	CRIAC,SOGIN et ARK	Christan TOCH	72.437 €	
RDC0914111/162	Exé	Fourniture complémentaire de moteurs marins et périphériques	Etienne RODENBACH	130.000 €	F_03_02	18/11/2013	18/11/2013	20/11/2013	4/12/2013	14/02/2014	18/08/2014	Fournitures	BE AP	1	SILENC' AIR	Etienne RODENBACH	132.639 €	
RDC0914111/163	Exé	Construction d'un bac de passage de 35 T pour le site de BAGATA en RD Congo	Etienne RODENBACH	280.000 €	F_03_02	22/11/2013	26/11/2013	7/02/2014	28/02/2014	7/05/2014	7/09/2015	Travaux	BE AOG	1	MEUSE ET SAMBRE	Etienne RODENBACH	279.910 €	
RDC0914111/164	Réc déf	Etudes d'Impact Socio économique dans le district de Tanganyika et du sud Maniema respectivement dans les provinces du Katanga et Maniema	Gérard BAFUKA	60.000 €	C_04_01	26/11/2013	5/12/2013	6/12/2013	19/12/2013	21/01/2014	21/04/2014	Services	BE PNSP	2	COGEDEF et ACEMS	Gérard BAFUKA	51.459 €	
RDC0914111/165	Non att	Travaux de renouvellement platelages en bois des ponts Londe et Loblo axe Kisangani - Yangambi	Prosper MATONDO	40.000 €	E_03_02	27/11/2013	10/12/2013	11/12/2013	23/12/2013			Travaux	BE PNSP			Prosper MATONDO		

Date: 30 novembre 2014						PASSATION DU MARCHÉ												
Número d'ordre	Etat	Intitulé du marché	Gestionnaire technique	Budget prévu	Ligne budgétaire	Date Intro demande numéro MP	Date Intro CSC	Envoi / pub (date)	Réception offres (date)	Attribution / Notification (date)	Date esse / livraison prévue	Type de marché	Mode de passation	Nbre soumi(s)	Adjudicataire(s) (nom)	Fonctionnaire dirigeant	Montant marché attrib	
RDC0914111/166	Réc déf	Marché des travaux de réhabilitation du pont Mulongoyi au PK 26+840 de l'axe D8 à Kongolo, dans la Province du Katanga, en RD Congo	Gérard BAFUKA	35.000 €	C_03_02	2/12/2013	2/12/2013	6/12/2013	19/12/2013	22/01/2014	23/05/2014	Travaux	BE PNSP	4	JMT Construct	Gérard BAFUKA	40.000 €	
RDC0914111/167	Non att	Construction d'embarcadères à KASONGO	Etienne RODENBACH	280.000 €	F_03_04	20/01/2014	20/01/2014	31/01/2014	11/03/2014			Travaux	BE AP			Etienne RODENBACH		
RDC0914111/168	Exé	Construction d'embarcadères à KISANGANJ	Etienne RODENBACH	440.000 €	F_03_04	17/02/2014	17/02/2014	18/02/2014	7/04/2014			Travaux	BE AP		SAFRICAS et SOPLADIME	Etienne RODENBACH	499.600 €	

ANNEXE 6 : Liste des Equipements acquis par la prestation

Inventaire des actifs PREPICO 3 (et proposition de cession) : Version informatique (PDF) – 32 pages.



Inventaire des actifs
PREPICO 3

ANNEXE 7 : Formations

Volet Entretien :

Type de formation	Pays, Institution, Durée	Nom ou Nombre de personnes formées	Dates de la formation	Sujet, contenu et niveau
Autres	Formation en gestion des responsables des CLER au Kasai Oriental (10 jours)	50 personnes	Juin 2013	Gestion administrative et financière
	Formation en gestion des responsables des CLER au Bas Congo (10 jours)	60 personnes	Mars 2013	Gestion administrative et financière
	Formation en gestion des responsables des CLER en Province Orientale (10 jours)	45 personnes	Novembre 2013	Gestion administrative et financière
	Formation des chefs d'équipe des CLER en HIMO au Maniema (21 jours)	58 personnes	Mars 2013	Formation en Technique HIMO pour l'entretien des routes en terre
	Formation des chefs d'équipe des CLER en HIMO au Kasai Oriental (21 jours)	28 personnes	Mars 2013	Formation en Technique HIMO pour l'entretien des routes en terre
	Formation des chefs d'équipe des CLER en HIMO au Katanga (21 jours)	54 personnes	Décembre 2013	Formation en Technique HIMO pour l'entretien des routes en terre
	Formation des chefs d'équipe des CLER en HIMO en Province Orientale (21 jours)	40 personnes	Mars 2013	Formation en Technique HIMO pour l'entretien des routes en terre

Volet Katanga :

Type de formation	Pays, Institution, Durée	Nom ou Nombre de personnes formées	Dates de la formation	Sujet, contenu et niveau
Autres	Formation et éducation aux risques des mines et autres engins non explosés dans le territoire de Kabalo dans le Katanga (10 jours)	30 personnes	xxxxxxx	Formation et éducation des chefs d'équipe des travaux des pistes aux risques des mines et autres engins non explosés sur les axes à réhabiliter.
	Formation des chefs d'équipe des CLER en HIMO dans le territoire de Nyunzu dans le Katanga (34 jours)	32 personnes	Décembre 2013	Formation en Technique HIMO pour l'entretien des routes en terre

Volet Bacs :

Type de formation	Pays, Institution, Durée	Nom ou Nombre de personnes formées	Dates de la formation	Sujet, contenu et niveau
Recyclage	Kinshasa CRFNI (Centre Régional de Formation en Navigation Intérieure) 1 mois – 180 heures	29 commandants et barreurs des bacs des 5 provinces	Sept. – oct. 2012	Recyclage des capitaines pour la navigation intérieure
Recyclage	Kinshasa CRFNI (Centre Régional de Formation en Navigation Intérieure) 1 mois – 180 heures	22 commandants et barreurs des bacs	Avril-mai 2013	Recyclage des capitaines pour la navigation intérieure
Recyclage	Kinshasa CRFNI (Centre Régional de Formation en Navigation Intérieure) + Silenc'Air sarl 1 mois – 180 heures	29 mécaniciens et 7 ATB	Avril-mai 2013	Recyclage des mécaniciens de navire + 30 heures sur la maintenance des moteurs marins John Deere
Perfectionnement	Kinshasa CRFNI (Centre Régional de Formation en Navigation Intérieure) + Silenc'Air sarl 9 jours	6 ATB + 2 techniciens de la DMF	Sept. 2013	Formation pratique : reconditionnement complet de 2 moteurs marins John Deere

ANNEXE 8 : Interventions des Bailleurs de fonds

Interventions d'autres bailleurs de fonds sur le même projet ou dans des projets contribuant à un même objectif spécifique.

Volet Tshopo : Bailleurs de fonds intervenant dans le même projet				
Bailleurs de fonds	Nom de l'intervention	Budget	Principaux objectifs	Commentaires
	RAS			
Bailleurs de fonds contribuant à un même objectif spécifique				
Bailleurs de fonds	Nom de l'intervention	Budget	Principaux objectifs	Commentaires
FIDA	PRAPO: Programme de réhabilitation de l'Agriculture dans la Province Orientale	21 580 400 \$	<ul style="list-style-type: none"> - Améliorer de manière durable l'accès physique et immatériel aux marchés et aux bassins de production ; - Renforcer les capacités d'autopromotion des communautés villageoises et de leurs organisations de base (OB) ainsi que les capacités des services publics à appuyer le développement rural ; - Intensifier, diversifier et mieux valoriser la production agricole, animale et halieutique ; - Améliorer et faciliter l'accès aux services sociaux de base : santé primaire, nutrition, éducation primaire, accès à l'eau potable et assainissement ; - Gérer efficacement les ressources du Programme. 	<p>La zone d'intervention du programme PRAPO est de 90.000 Km² couvrant cinq (5) bassins de productions situés dans les territoires d'Isangi (4 bassins) et de Basoko (1 bassin) et trois (3) axes autour de la ville de Kisangani (Kisangani – Banalia, Kisangani – Ubundu et Kisangani – Wanieru kula).</p> <p>Le Programme est placé sous la tutelle technique du Ministère de l'Agriculture, Pêche et Elevage et un Comité de pilotage assure l'orientation et le suivi du programme.</p> <p>La mise en œuvre du Programme est fondée sur les principes de « faire-faire » et la participation des bénéficiaires.</p>