

**BTC CTB**

# RAPPORT FINAL – PREPICO 2

## PROGRAMME DE REHABILITATION ET D'ENTRETIEN DES PISTES AU CONGO - 2 RDC 07011211

### INFORMATIONS DE BASE SUR LA PRESTATION.

*NB : pour l'entièreté du programme PREPICO II*

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 de Développement Rural
Agences d'exécution	: CTB
Nbre d'experts en coopération internationale de la CTB	: 3
Durée de la prestation (selon AS/CS)	: 24 mois
Date de démarrage de la prestation	
Selon AS/CS	: 29 Avril 2009
Effective	: 1 Janvier 2011
Date de clôture de la prestation	
Selon AS/CS	: 29 Avril 2012
Effective	: 29 Avril 2012
Modalités de gestion de la prestation	: Régie
Budget total de la Période couverte par le rapport prestation	: 11.000.000 €
Période couverte par le rapport	: Janvier 2011 à Mars 2012

# I. PREPICO 2 – VOLET (A) ENTRETIEN

## PREMIERE PARTIE : 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
<b>PERTINENCE<sup>1</sup></b> (cf. PRIMA, §70, p.19)		
1. Quelle est la pertinence de la prestation par rapport aux priorités nationales de développement?	2	2
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 <sup>2</sup>	3	3
b) Environnement	2	2
c) Economie sociale	2	2
3. Les objectifs de la prestation étaient-ils toujours pertinents ?	2	2
4. La prestation a-t-elle répondu aux besoins des groupes cibles?	2	2
5. En fonction de ses objectifs, la prestation s'est elle appuyée sur les	2	2

<sup>1</sup> 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 ».

organes locaux d'exécution appropriés?		
--	--	--

	Responsable national de l'exécution	Responsable CTB de l'exécution
<b>PERFORMANCE<sup>2</sup></b> (PRIMA, §71, pp.19-20)		
1. Les résultats obtenus par la prestation ont-ils contribué à la réalisation de ses objectifs <sup>3</sup> ? (efficacité)	2	2
2. Appréciez la qualité des résultats intermédiaires (efficacité)	2	2
3. Les modalités de gestion de la prestation ont-elle été appropriées? (efficacité)	1	1
4. Les ressources de la prestation ont-elles été suffisantes sur le plan de (efficacité) :	3	3
a. Ressources financières?	3	3
b. Ressources humaines ?	1	1
c. Matériel et équipements ?	3	3
5. Les ressources de la prestation ont-elles été utilisées efficacement et optimisées pour obtenir les résultats attendus? (efficacité)	2	2
6. La prestation a-t-elle été satisfaisante sur le plan coût-efficacité par rapport à des interventions similaires? (efficacité)	2	2
7. Sur base du planning d'exécution, appréciez la rapidité d'exécution de la prestation. (respect des délais)	2	2

<sup>2</sup> 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).

<sup>3</sup> voir annexe 1 pour plus de détails

Indiquez votre appréciation globale 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

	Responsable national de l'exécution	Responsable CTB de l'exécution
Appréciation globale de la prestation	2	2

Nous jugeons globalement satisfaisant la prestation dans la mesure où 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, mais aussi elle s'intègre dans le cadre du DSCRIP 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 CLERS, a amélioré les capacités d'évacuation de la production agricole, parce 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.

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.

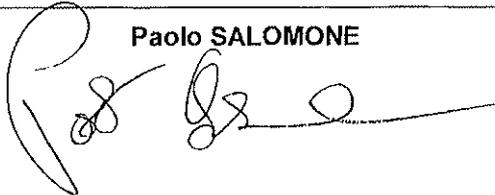
Les bénéficiaires, les usagers de la route et les autorités politico administratives ont été sensibilisés, de façon permanente sur les bonnes pratiques en rapport à la protection du patrimoine routier.

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

A travers les différents réunions de comité de pilotage, les réunions des SMCL, les visites des chantiers des 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).

Cependant, après le programme, le partenaire institutionnel dans la mise en œuvre, le Ministère du Développement Rural via la DVDA n'est pas encore en mesure de prendre totalement en charge l'appui et le suivi de l'entretien des routes réhabilitées. Le relais de financement des CLER, continue à poser problème, d'autant plus que les fonds du FONER seront disponibles par un processus des marchés publics. Les CLERS n'ont pas encore un statut et des capacités leur permettant de participer à des marchés publics

Responsable national de l'exécution	Responsable CTB de l'exécution
<b>Daniel KIBIKONDA</b>	<b>Paolo SALOMONE</b> 

## DEUXIEME PARTIE : RÉSUMÉ DE LA MISE EN ŒUVRE DE LA PRESTATION.

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 2, en général:

- Le réseau des routes de desserte agricole dans certains pools des productions de la province du Bandundu, du Bas-Congo, du Kasai Oriental, du Maniema, du Tanganyika (Katanga) et de la Province Orientale est réhabilité;
- Un système de fonds d'entretien routier assurant l'entretien de routes agricoles réhabilitées est mis en œuvre de manière durable dans les provinces susmentionnées ;
- Des emplois et des PME liées aux activités du projet sont créés dans la zone d'intervention.

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

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)

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. La vitesse moyenne de parcours est maintenue.
4. L'entretien des routes est fait.

Les CLERS sont en permanence sur la route le trafic est donc fluide en toute saison.

Avec l'entretien permanent les routes deviennent praticable ce qui implique une augmentation du trafic.

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

Un réseau de 2900 Kms a été entretenu avec 118 CLERS opérationnels

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

**Résultats 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 Résultats1 tels que retenus dans le DTF sont :

1. Nombre de structures mises en place

PROVINCES	CLERS TOTAL	CLERS OPERATIONNELS	CLERS INSTALLEES PPC2	CLERS REACTIVES PPC2	FEDECLER	COORDICLER
Bandundu	76	57		57	1 (P.A)	6 (P.A)
Bas Congo	40	21		21	1 (P.A)	5 (P.A)
Kasaï Oriental	52	16 (R)	7	16	1 (P.A)	4 (P.A)
Katanga	13	8	13			
Maniema	17	10	17			
Provincial Oriental	10	6	10			
TOTAL	208	118	47	94	3	15
	P.A= Projets antérieurs					
	R= Réactivés					

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

Indicateur 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 occupé de la mise à jour de la base des données, de la production des cartes.

En outre pour le résultat 1:

- 118 CLERS opérationnels (47 mise en place sur PPC 2);
- Contrats de performance avec les clers (payés au résultat sur base d'une fiche d'abattement);
- Contrats d'accompagnement et suivi avec les Fédérations et coordinations territoriales des clers Bas Congo et Bandundu (uniformiser la vision des clers, facilité actions lobbying et plaidoyer pour les Clers);
- Conventions de mise à dispositions de 14 ingénieurs DVDA, pour l'encadrement et suivi de l'entretien dans tous les volets (ancrage institutionnel);

- Mise en place de 282 Comités Villageois de Développement (CVD) (mettre en place les CLERS sur base de CVD, une garantie d'une meilleure appropriation et pérennisation de l'entretien);
- Mise en place d'un réseau d'animateurs et de sensibilisateurs (appuyer l'organisation et le fonctionnement de différentes structures d'entretien pour leur permettre de jouer pleinement leur rôle mais aussi sensibilisation sur différents thèmes);
- Construction et équipement du bureau de la Fédération des CLERs au Bandundu et au Bas Congo
- Mise en place de l'unité SIG (gestion du réseau/outil de prise de décision. Mise à jour base des données SIG, production des cartes et atlas). Appui cartographique formulation PRODEKK et PRODAKK, participation à la relance du Référentiel Géographique Commun (RGC : plate- forme de mise en commun des données SIG);
- Formation de 42 chefs d'équipe des clers au Bas Congo ;
- Formation de 35 chefs de chantier (15 cc Bandundu, 20 cc Bas-Congo);
- Barrières de pluies (Bandundu:22, Bas - Congo:24)

## **Résultats 2: « Les structures d'entretien sont appuyés »**

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

### 1. Nombre de km entretenus

Entretien courant de 2900 Kms de routes rurales et 163 Kms des voies fluviales.

### 2. Budget local disponible pour l'entretien

Pas de budget local disponible pour l'entretien.

### 3. Nombre d'organismes appuyés

118 clers appuyés ;

En outre pour ce résultat:

-Signature de trois conventions cadre de mise à disposition des engins motorisés avec trois structures spécialisées pour appuyer les CLERS, à l'apprentissage de la gestion des engins motorisés, dont ils auront in fine la responsabilité. Pour ce faire des tracteurs agricoles avec Kit des génies civils ont été confiés à ces opérateurs économiques intermédiaires.

STRUCTURES: KUMAKUKIELE à Sekebanza au Bas - Congo, BRABANTA au Kasai Occidental, sur l'axe Kapia Ilebo reliant le Bandundu au Kasai Occidental et CIMED sur l'axe RN1-Bwalenge-Idiofa dans le Bandundu

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

a. Le suivi évaluation au niveau du projet :

Le programme a travaillé avec les CLERS 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 simple. 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.

Deux critères de performance, étaient pris en compte:

- 1) Présences des cantonniers
- 2) Respect des prescriptions techniques (sanctionné par la fiche d'abattement ou perte des points)

L'évaluation se fait à partir d'une fiche d'évaluation physique ou d'abattement, par

observation des dégradations ou négligences au niveau des trois opérations : nettoyage, terrassement et assainissement.

Chaque dégradation ou négligences constituait une perte de point. Le cofinancement mensuel est lié au total des points obtenus. Le nombre de points représentant le pourcentage du montant mensuel du protocole d'appui auquel le CLER pourra prétendre.

Ex : pour 100 points obtenus, le prestataire pourra prétendre à 100 % du montant mensuel de l'allocation de cofinancement.

Pour 80 points obtenus lors de la réception, le prestataire pourra prétendre à 80 % du montant mensuel de l'allocation de cofinancement. Les points perdus et le montant y afférents font office de pénalités et ne sont pas récupérables.

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. L'évaluation de la DVDA ne devait pas être différente de celle de la CTB au-delà de 5 %. Si telle était le cas l'ingénieur de la DVDA, se voyait pénalisé pour le mois prochain de 50 %, de sa prime mensuelle.

un réseau d'animateurs et de sensibilisateurs rurales, 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 au Bas Congo et 1 au Bandundu). Au niveau des autres provinces l'entretien s'appuyait sur les équipes des volets géographiques.

Le système de rapports a permis une bonne information de tous les partenaires concernés de 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.

b. Des missions de suivi technique et financier (audits)

cette prestation n'a pas enregistré une évaluation à mi-parcours, par contre une évaluation finale a été organisée en octobre 2012. Un audit système et financier a eu lieu en novembre 2012.

c. 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.

## TROISIEME PARTIE : COMMENTAIRES ET ANALYSES.

### 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 plus grand problème qui reste en exergue est le non-respect des barrières des pluies et des charges à l'essieu, qui occasionnent des dégradations non négligeables, qui augmentent le coût de l'entretien. Les textes de lois garantissant la protection du patrimoine routier existent, mais leur vulgarisation et leur application sur terrain continue à poser problèmes.  
Le programme a sensibilisé les usagers de la route, en sollicitant aussi l'implication de l'état pour faire respecter la loi, avec conscience que le changement des mentalités vers les bonnes pratiques est un processus qui doit être calé dans le temps.
- Ressources budgétaires limitées. Le programme a priorisé les axes à entretenir. Il a passé directement le relais aux nouveaux projets qui démarraient (Prodekk, pour le Bandundu) ou au FONER (DVDA, OR) en envoyant la liste des axes qui ne peuvent pas être entretenus.

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

Pour le Volet Entretien du PREPICO 2, 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 n'a pas permis de prendre en compte tous les axes hérités des projets ou programme précédent, ainsi que du Prepico 2.

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 2 inclus), pour avoir un réseau cohérent, avec un impact visible, mais aussi dans l'hypothèse d'une prise en charge progressive par l'état 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.

- construire les CLERS à partir des CVDS, constitue une expérience fort 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 diligenté, 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.

- Le démarrage des activités du FONER constitue une lueur d'espoir.

- Le regroupement des CLERS en COODICLER 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'appuis par les différents bailleurs.

- 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.

- Il faut noter que pour l'entretien 1 cantonnier/ Km est une moyenne universelle, pour une route complètement réhabilité c.à.d. avec couche de roulement en matériaux sélectionné de façon systématique. Ce qui n'est souvent pas les cas pour nous (disponibilité de matériaux pas évident). Nous faisons donc des réhabilitations partielles avec couche de roulement en sol en place (chaussée fragile, bon compactage ? matériel ?). Donc dans certains cas il faudra aller au-delà de 1 cantonnier/ Km, on peut arriver jusqu'à 2,5 cantonnier/ Km.

#### **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, 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 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 ?**

Vu le temps cours imparti, la prestation n'a pas connu à ce jour des missions d'audit et contrôlés organisés par la CTB (Kinshasa et Bruxelles).

Par ailleurs au niveau du comité de pilotage une mission de suivi-évaluation a été organisé au courant du mois de Mars pour le quel les activités de la prestation ont été jugées satisfaisantes d'une manière globale.

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

- Mettre suffisamment des moyens dans la sensibilisation des bénéficiaires, des usagers de la route et des autorités politico administratifs sur la protection du patrimoine routier
- 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 locales, pour les emmener à devenir des structures viables, compétitives en leur dotant des statuts 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).
- Appliquer une stratégie cohérente (évaluation des besoins, fixation des priorités) qui tienne réellement compte des contraintes institutionnelles.
- Encourager l'application de systèmes de gestion simplifiés, qui accordent une plus grande place aux inspections sur le terrain, au contrôle de l'état du matériel, à des petites études sur la réduction des coûts ;
- Accélérer la mise en place d'une structure 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.

- Prévoir des moyens conséquent en terme de matériels de compactage à énergie de compactage suffisante dans la réhabilitation des routes

## 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.

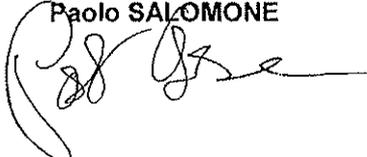
Le relais de financement des CLER, continue à poser problème, d'autant plus que les fonds du FONER ne seront disponibles que par un processus des marchés publics.

Il est donc pertinent, dans un point de vue plus pérenne, de regrouper les CLERS en COODICLER par territoire en vue de leur donner plus de poids, de les mobiliser, les sensibiliser, les former et les accompagner pour les emmener à devenir des ASBL, viables, ayant un statut et des compétences pouvant leur donner accès aux différents Marchés Publics. Ce qui réduira de manière considérable le risque de leur disparition totale, après la phase de financement et d'appuis par les différents bailleurs.

Il est aussi pertinent d'appuyer la mise en place au niveau de chaque province (Conseil provincial chargé des routes), une structure 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.

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 trois à six ans (dépendent notamment de la qualité de l'entretien courant, de la typologie sol végétation, du type et volume du 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
<b>Daniel KIBIKONDA</b>	<b>Paolo SALOMONE</b> 

## QUATRIEME PARTIE : ANNEXES

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)**

Résultats Intermédiaires	Indicateurs (prévus ou réalisés)	Etat de réalisation
<p><b>R1.</b> « Les structures d'entretien sont mis en place » (appui à la mise en place des structures et locales et provinciales, formation des structures)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nombre de structures mises en place</li> <li>• Présence d'un circuit entier de gestion des fonds dans chaque province</li> <li>• Système de planning d'entretien mis en place</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 118 CLERS opérationnels (47 mise en place sur PPC 2), avec contrats de performance;</li> <li>• 14 ingénieurs DVDA, mis à disposition ;</li> <li>• 282 Comités Villageois de Développement (CVD) mis en place</li> <li>• 46 Barrières de pluies mis en place (Bandundu:22, Bas Congo:24)</li> <li>• 2 bureaux des fédérations de clers construit et équipés (1 Bandundu et 1 Bas Congo)</li> <li>• Mise en place de l'unité SIG (planning entretien) ;</li> <li>• 42 chefs d'équipe des clers formés en HIMO au Bas Congo ;</li> <li>• 35 chefs de chantier formés en HIMO (15 cc Bandundu, 20 cc Bas-Congo);</li> </ul>
<p><b>R2.</b> « Les structures d'entretien sont appuyés »</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nombre de km entretenus</li> <li>• Budget local disponible pour l'entretien</li> <li>• Nombre d'organismes appuyés</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 118 clers appuyés</li> <li>• 2900 kms de pistes et 163 kms de voies fluviales entretenus</li> </ul>

**ANNEXE 2: ETAT DES DEPENSES et  
ANNEXE 3 : TAUX DE DÉBOURSEMENT DE LA PRESTATION  
(budget complet du programme – issue du FIT)**

**Budget vs Actuals (Year to Month, Last 5 Years) of RDC0711211**

Project Title : Programme d'entretien et de réhabilitation des routes de desserte agricole en RDC

Budget Version : D3  
Currency : EUR  
Year to month : 31/10/2013

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

	Status	Fin Mode	Amount	Start to 2009	2010	2011	2012	Expenses		Total	Balance	% Exec
								2012	%			
<b>A L'ENTRETIEN DES ROUTES EST ASSURÉ PAR</b>			2 627 000,00	489 491,15	1 775 593,26	520 451,05	8 061,43	2 005 918,89	-173 916,89	107%		
01 Les structures d'entretien sont mises en			620 000,00	149 387,22	313 117,10	184 940,59	0,00	647 444,92	-27 444,92	104%		
01 Appui à la mise en place des structures	REGIE		80 000,00	1 633,00	20 325,18	42 012,27	0,00	63 970,45	16 029,55	80%		
02 Appui à la mise en place des structures	REGIE		330 000,00	147 754,22	151 681,52	80 023,86	0,00	379 459,62	-49 459,62	115%		
03 Formations des structures	REGIE		210 000,00	141 110,40	62 904,45	0,00	204 014,85	5 985,15	97%			
02 Les structures d'entretien sont appuyées			2 007 000,00	344 103,92	1 462 776,16	343 510,46	8 061,43	2 158 471,97	-151 471,97	108%		
01 Appui au fonctionnement	REGIE		0,00	-240,58			923,19	682,61	-682,61	7%		
02 Appui aux opérations d'entretien Bandundu	REGIE		767 400,00	256 767,72	589 822,30	52 854,96	0,00	899 464,97	-132 064,97	117%		
03 Appui aux opérations d'entretien Bas-Congo	REGIE		336 000,00	775,52	351 248,89	3 897,07	0,00	355 921,47	-19 921,47	105%		
04 Appui aux opérations d'entretien Kasai	REGIE		464 000,00	55 171,29	307 970,89	87 905,89	0,00	461 046,17	2 951,83	99%		
05 Appui aux opérations d'entretien Maniema	REGIE		185 000,00		83 552,92	98 973,88	7 158,24	190 685,04	-5 685,04	103%		
06 Appui aux opérations d'entretien Katanga	REGIE		100 000,00		30 850,17	56 000,29	0,00	86 850,46	13 149,54	87%		
07 Appui aux opérations d'entretien Province	REGIE		154 600,00	31 609,98	99 330,89	32 673,37	0,00	163 613,25	-8 219,25	106%		
<b>B AMÉLIORER LE RÉSEAU DE ROUTES RURALES</b>			1 310 000,00	525 867,19	708 306,55	61 321,97		1 318 495,71	6 495,71	100%		
01 Les PME et ONG ont été formés			25 000,00	106,04	13 459,93	6 078,18		19 643,15	5 356,85	79%		
01 Formations des PME et ONG	REGIE		25 000,00	106,04	13 459,93	6 078,18		19 643,15	5 356,85	79%		
02 Un réseau de 200 km de routes de desserte			1 285 000,00	525 761,15	695 850,62	75 243,19		1 296 854,96	-11 854,96	101%		
01 Réhabilitation des ouvrages d'art	REGIE		620 000,00	285 273,62	385 890,14	26 574,42		697 738,18	-77 738,18	113%		
02 Réhabilitation en semi-mécanisé	REGIE		100 000,00	15 522,46	6 060,96	0,00		21 586,43	78 413,57	22%		
03 Réhabilitation des routes	REGIE		565 000,00	224 965,07	303 899,51	48 668,77		577 530,35	-12 530,35	102%		
	REGIE		?	470 605,02	2 261 675,83	4 712 408,49	3 361 399,03	199 142,26	?	100%		
COGEST												
<b>TOTAL</b>			?	470 605,02	2 261 675,83	4 712 408,49	3 361 399,03	199 142,26	?	100%		



## Budget vs Actuals (Year to Month, Last 5 Years) of RDC0711211

Project Title : Programme d'entretien et de réhabilitation des routes de desserte agricole en RDC

Budget Version : **D3**  
 Currency : **EUR**

Year to month : 31/10/2013

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

	Status	Fin Mtds	Amount	Start to					Expenses	Total	Salaries	% Exec
				2009	2010	2011	2012	2013				
<b>C AMELIORER LE RESEAU DE ROUTES RURALES</b>			1,851,000.00	36,372.13	481,219.69	576,169.20	707,911.21	49,407.16	1,850,476.39	30,523.61	34%	
01 Les études préalables sont menées			45,000.00	23,969.91	2,710.09	5,132.63	9,919.18	0.00	41,731.80	3,208.20	93%	
01 Etude base-line et d'impact		REGIE	45,000.00	23,969.91	2,710.09	5,132.63	9,919.18	0.00	41,731.80	3,208.20	93%	
02 Les PME et ONG ont été formés			100,000.00	12,402.22	32,567.17	2,115.83	27,250.85	0.00	74,355.85	25,654.14	74%	
01 Formations des PME et ONG		REGIE	100,000.00	12,402.22	32,567.17	2,115.83	27,250.85	0.00	74,355.85	25,654.14	74%	
03 Un réseau de 380km de routes de desserte			1,206,000.00	455,942.43	568,917.85	670,141.19	49,407.16	1,744,408.73	61,591.27	97%		
01 Réhabilitation des ouvrages d'art		REGIE	660,000.00	56,365.19	318,897.72	393,424.72	18,135.05	796,822.68	-126,822.68	119%		
02 Réhabilitation en semi-mécanisé		REGIE	120,000.00	163.50	4,167.59		0.00	4,271.09	115,728.91	4%		
03 Réhabilitation des routes		REGIE	1,026,000.00	399,473.74	245,852.64	276,716.47	31,272.11	953,314.96	72,685.04	93%		
<b>D AMELIORER LE RESEAU DE ROUTES RURALES</b>			10,000.00	21,920.54	354,177.47	603,935.85	0.00	880,070.84	78,989.36	35%		
01 Les études préalables sont menées			10,000.00				0.00	0.00	10,000.00	0.00	0%	
01 Etude base-line et d'impact		REGIE	10,000.00				0.00	0.00	10,000.00	0.00	0%	
02 Les PME et ONG ont été formés			30,000.00	14,869.95	15,310.26	47,602.98	0.00	77,203.19	-47,203.19	257%		
01 Formations des PME et ONG		REGIE	30,000.00	14,869.95	15,310.26	47,602.98	0.00	77,203.19	-47,203.19	257%		
03 La route Lusambo-Lubefu-Lodja (500km) est			1,010,000.00	7,010.59	338,867.21	556,929.66		0.00	902,807.45	116,192.55	89%	
01 Réhabilitation des ouvrages d'art		REGIE	550,000.00	3,670.00	45,509.12	210,627.37	0.00	260,006.49	289,993.51	47%		
02 Réhabilitation en semi-mécanisé		REGIE	1,000.00	1,454.08	2,592.81	14,195.38	0.00	18,232.27	-17,232.27	1823%		
03 Réhabilitation des routes en HIMO		REGIE	468,000.00	1,686.50	290,775.28	332,106.91	0.00	624,569.69	-156,569.69	133%		
<b>E AMELIORER LE RESEAU DE ROUTES RURALES</b>			643,000.00	121,52	48,030.71	173,437.56	313,176.95	0.00	631,776.74	11,223.26	84%	
01 Les études préalables sont menées			16,480.00		14,687.41	1,767.50		0.00	16,474.91	5.09	100%	
01 Les études préalables sont menées		REGIE	?	470,605.02	2,261,675.83	4,712,408.49	3,361,388.03	199,142.26	?	-4,576.72	100%	
COGEST												
<b>TOTAL</b>			?	470,605.02	2,261,675.83	4,712,408.49	3,361,388.03	199,142.26	?	-4,576.72	100%	



Système de Gestion des Ressources Humaines et des Ressources Financières

## Budget vs Actuals (Year to Month, Last 5 Years) of RDC0711211

Project Title : Programme d'entretien et de réhabilitation des routes de desserte agricole en RDC

Budget Version : D3

Currency : EUR

YIM :

Year to month : 31/10/2013

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

	Status	Fin Mode	Amount	Start to		Expenses		Total	Balance	% Exec	
				2009	2010	2011	2012				
01 Etude base-line et d'impact	REGIE		16,480.00		14,687.41	1,787.50	0.00	16,474.91	5.09	100%	
02 Les PME et ONG ont été formés			33,220.00		14,746.56	28,485.51	0.00	43,232.07	-10,012.07	130%	
01 Formations des PME et ONG	REGIE		33,220.00		14,746.56	28,485.51	0.00	43,232.07	-10,012.07	130%	
03 La route Isangi-Yahuma (162km) est			593,300.00	121.52	29,353.30	365,691.44	0.00	572,069.76	21,230.24	96%	
01 Travaux de réhabilitation de ponts	REGIE		137,300.00		10,985.32	96,240.91	0.00	107,206.23	30,093.77	78%	
02 Travaux de réhabilitation de 16km en semi-	REGIE		131,150.00		28,679.22	23,401.63	0.00	114,163.53	16,986.47	87%	
03 Travaux de réhabilitation des routes en HIMO	REGIE		324,850.00	121.52	674.08	83,855.50	266,046.90	350,700.30	-25,850.00	108%	
X Réserve budgétaire			0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0%	
01 Réserve budgétaire			0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0%	
01 Réserve budgétaire Entretien	REGIE		0.00				0.00	0.00	0.00	0%	
02 Réserve budgétaire Sankuru	REGIE		0.00				0.00	0.00	0.00	0%	
03 Réserve budgétaire Maniema	REGIE		0.00				0.00	0.00	0.00	0%	
04 Réserve budgétaire Tanganika	REGIE		0.00		0.00		0.00	0.00	0.00	0%	
05 Réserve budgétaire Tshopo	REGIE		0.00				0.00	0.00	0.00	0%	
Z MOYENS GÉNÉRAUX			3,410,000.00	434,111.37	2,111,023.75	1,305,866.81	398,208.63	60,332.30	3,409,837.95	102.05	100%
01 Moyens généraux Entretien			710,000.00	57,467.46	178,738.86	350,082.78	120,008.40	402.57	708,710.08	3,288.92	100%
01 Assistant technique	REGIE		0.00		201.53		0.00	201.53	-201.53	0%	
02 Spécialistes SIG	REGIE		90,000.00	3,731.91	24,894.93	43,021.81	16,844.40	88,462.98	1,507.04	98%	
03 Equipe technique	REGIE		192,000.00	10,518.98	37,648.02	58,609.43	21,255.83	128,033.26	-28,033.26	126%	
04 Equipe nationale administrative et logistique	REGIE		133,000.00	3,241.10	33,782.59	62,178.70	13,071.56	112,328.59	20,671.41	84%	
COGEST	REGIE		?	470,605.02	2,281,675.83	4,712,408.49	3,361,388.03	199,142.26	?	-4,576.72	100%
TOTAL			?	470,605.02	2,281,675.83	4,712,408.49	3,361,388.03	199,142.26	?	-4,576.72	100%



## Budget vs Actuals (Year to Month, Last 5 Years) of RDC0711211

Project Title : **Programme d'entretien et de réhabilitation des routes de desserte agricole en RDC**

Budget Version : **D3**  
 Currency : **EUR**  
 YIM : **Report includes all closed transactions until the end date of the chosen closing**  
 Year to month : **31/10/2013**

	Status	Fin Moide	Amount	Start to 2009	2010	2011	2012	Expenses		Total	Balance	% Exec
05 Loyer du bureau	REGIE		54,500.00	20,920.42	23,730.24	19,770.31	0.00	0.00	64,420.97	-8,920.97	118%	
06 Achat matériel roulant	REGIE		60,000.00	27,405.00	3,404.40	73.07	-3.10	0.00	30,879.37	28,120.63	51%	
07 Frais de fonctionnement des véhicules	REGIE		97,500.00	9,805.12	20,244.21	52,903.70	16,824.76	0.00	99,577.80	-2,077.80	102%	
08 Frais de fonctionnement du bureau	REGIE		48,000.00	287.04	18,927.46	35,533.79	205.94	347.93	55,302.16	-7,302.16	115%	
09 Frais de mission	REGIE		90,000.00	7,703.34	52,183.86	29,868.22	0.00	0.00	89,755.22	244.78	100%	
10 Equipement IT/formation SIG	REGIE		35,000.00	2,478.40	11,212.50	21,656.84	2,370.47	0.00	37,718.22	-2,718.22	108%	
<b>02 Moyens généraux Maniema</b>			<b>370,000.00</b>	<b>221.09</b>	<b>3,287.13</b>	<b>231,691.30</b>	<b>152,161.54</b>	<b>7,743.43</b>	<b>395,094.49</b>	<b>-25,094.49</b>	<b>107%</b>	
01 Ingénieurs Routiers (Directeur projet +	REGIE		95,000.00		65,390.05	24,156.34	0.00	0.00	89,549.39	5,450.61	94%	
02 Missions du coordinateur régional	REGIE		20,000.00	221.09	2,820.54	10,209.76	4,974.85	0.00	18,226.25	1,773.75	91%	
03 Equipe nationale administrative et logistique	REGIE		90,000.00		70,864.34	28,919.94	37,837.28	0.00	99,784.28	-8,784.28	111%	
04 Achat matériel roulant (1 voiture, 2 moto)	REGIE		40,000.00		5,323.97	1,184.54	0.00	0.00	37,837.28	2,162.72	95%	
05 Achat équipement (IT, bureau, etc.)	REGIE		15,000.00		0.00	0.00	0.00	0.00	6,506.52	8,491.48	43%	
06 Loyer du bureau	REGIE		75,000.00	-0.52	42,463.87	47,362.75	7,391.59	7,391.59	97,217.69	-22,217.69	130%	
07 Frais de fonctionnement des véhicules	REGIE		35,000.00	467.11	37,429.30	7,722.83	351.84	351.84	45,971.08	-10,971.08	131%	
08 Frais de fonctionnement du bureau	REGIE		899,000.00	193,550.76	392,897.22	287,072.03	15,709.37	-8.57	899,211.82	-20,211.82	102%	
<b>03 Moyens généraux Tanganyika</b>			<b>125,000.00</b>	<b>707.69</b>	<b>1,603.16</b>	<b>115,347.31</b>	<b>153.28</b>	<b>0.00</b>	<b>117,811.12</b>	<b>7,188.88</b>	<b>94%</b>	
01 Coordinateur régional (avec Maniema)	REGIE		126,000.00	25,089.99	54,430.42	46,286.63	-52.76	0.00	125,754.19	245.81	100%	
02 Equipe technique (inclus directeur de projet)	REGIE		144,000.00	17,385.71	65,690.04	71,367.05	99.31	0.00	157,552.11	-13,552.11	109%	
03 Equipe nationale administrative et logistique	REGIE		70,000.00	18,560.78	88,943.25	10,210.91	0.00	0.00	97,714.94	-17,714.94	125%	
04 Matériel roulant (1 station wagon, 1 pick up,	REGIE		?	470,805.02	2,261,675.83	4,712,408.49	3,361,388.03	199,142.26	?	-4,576.72	100%	
COGEST												
<b>TOTAL</b>			<b>?</b>	<b>470,805.02</b>	<b>2,261,675.83</b>	<b>4,712,408.49</b>	<b>3,361,388.03</b>	<b>199,142.26</b>	<b>?</b>	<b>-4,576.72</b>	<b>100%</b>	



## Budget vs Actuals (Year to Month, Last 5 Years) of RDC071211

Project Title : **Programme d'entretien et de réhabilitation des routes de desserte agricole en RDC**

Budget Version : **D3**  
 Currency : **EUR**  
 Y/M : Year to month : **31/10/2013**

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

	Status	Fin Mode	Amount	Start to 2009	2010	2011	2012	Expenses	Total	Balance	% Exec
05 Achat outillage de suivi, compactage,		REGIE	100,000.00	30,206.25	69,307.72			0,00	99,603.97	368.03	100%
06 Equipement IT		REGIE	15,000.00	9,961.37	5,826.60	574.00		0,00	16,361.97	-1,361.97	109%
07 Loyer du bureau		REGIE	15,000.00	2,418.21	5,061.72	2,575.02		0,00	10,054.95	4,945.05	67%
08 Frais de fonctionnement des véhicules		REGIE	90,000.00	3,473.15	61,134.51	23,168.41	136.69	0,00	87,902.76	2,097.24	98%
09 Frais de fonctionnement du bureau		REGIE	139,000.00	41,656.69	68,665.81	24,735.69	5,152.95	-8.57	140,202.57	-1,202.57	101%
10 Mise en place du projet		REGIE	45,000.00	43,991.02	-766.00	3,028.22		0,00	46,253.24	-1,253.24	103%
<b>04 Moyens généraux Sankuru</b>			<b>664,000.00</b>	<b>60,345.08</b>	<b>397,495.12</b>	<b>225,730.78</b>	<b>20,927.29</b>	<b>37.07</b>	<b>704,535.36</b>	<b>-20,535.36</b>	<b>103%</b>
01 Coordinateur régional		REGIE	244,840.00	39,431.82	155,276.75	63,548.06	1,226.44	0,00	259,465.07	-14,645.07	106%
02 Equipe technique (inclus directeur de projet)		REGIE	124,800.00	3,918.00	54,639.09	66,063.53	725.10	0,00	128,375.72	-3,575.72	103%
03 Equipe nationale administrative et logistique		REGIE	95,250.00	1,113.00	58,496.30	43,176.81	-502.63	0,00	102,253.48	-7,033.48	107%
04 Achat matériel roulant		REGIE	47,250.00	13,219.44	34,031.54			0,00	47,250.00	-0.99	100%
05 Achat équipement (IT, bureau, etc.)		REGIE	3,590.00	2,082.24	69.12	1,416.00		0,00	3,567.36	22.64	99%
06 Frais de fonctionnement des véhicules		REGIE	89,850.00		48,362.58	28,176.55	6,599.82	0,00	83,158.95	6,691.05	93%
07 Frais de fonctionnement du bureau		REGIE	78,420.00	590.59	46,597.74	20,319.84	12,878.56	37.07	80,413.80	-1,993.80	103%
<b>05 Moyens généraux Tshopo</b>			<b>357,000.00</b>	<b>30,019.97</b>	<b>126,030.53</b>	<b>165,910.86</b>	<b>21,767.80</b>	<b>68.22</b>	<b>350,798.36</b>	<b>6,201.62</b>	<b>98%</b>
01 Frais des missions coordinateur régional		REGIE	21,400.00	4,294.20	9,395.80	8,804.97	3,744.59	0,00	28,239.56	-4,839.56	123%
02 Coordinateur régional		REGIE	110,000.00			90,417.61	11,323.22	0,00	101,740.83	8,259.17	92%
03 Ingénieur Routier (Directeur de projet)		REGIE	47,470.00	6,798.72	22,868.44	23,292.78	806.22	0,00	52,706.15	-5,236.15	111%
04 Equipe administrative et logistique		REGIE	46,600.00	4,460.57	23,754.78	25,170.58	-5,411.27	0,00	47,974.68	-1,374.68	103%
05 Matériel roulant (1 pick up DC, 1 moto)		REGIE	43,700.00	8,412.35	33,962.03	1,430.07		0,00	43,804.45	-104.45	100%
		REGIE	?	470,605.02	2,261,675.83	4,712,408.49	3,361,388.03	199,142.26	?	-4,576.72	100%
		COGEST									
<b>TOTAL</b>			<b>?</b>	<b>470,605.02</b>	<b>2,261,675.83</b>	<b>4,712,408.49</b>	<b>3,361,388.03</b>	<b>199,142.26</b>	<b>?</b>	<b>-4,576.72</b>	<b>100%</b>



## Budget vs Actuals (Year to Month, Last 5 Years) of RDC0711211

Project Title : Programme d'entretien et de réhabilitation des routes de desserte agricole en RDC

Budget Version : D3

Currency : EUR

Y/M : 31/10/2013

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

	Status	Fin Mode	Amount	Start to 2009	2010	2011	2012	Expenses	Total	Balance	% Exec
06 Equipement IT	REGIE		7,950.00	4,156.50	1,417.00	524.35		0.00	6,097.84	1,852.16	77%
07 Loyer du bureau	REGIE		12,900.00	7,478.25	3,640.36	2,800.00		0.00	13,918.61	-1,018.61	108%
08 Frais de fonctionnement des véhicules	REGIE		32,300.00	471.21	9,740.99	7,807.86	3,795.56		21,815.62	10,484.38	98%
09 Frais de fonctionnement bureau	REGIE		34,480.00	1,486.42	20,413.24	9,822.30	4,709.48	69.22	36,500.86	-2,020.66	106%
06 Frais de personnel			220,000.00	92,507.00	109,527.05	17,386.00		0.00	219,420.05	579.95	100%
01 Ressources financières et procurement	REGIE		220,000.00	92,507.00	109,527.05	17,386.00		0.00	219,420.05	579.95	100%
07 Moyens généraux globaux			200,000.00		47.83	24,933.06	67,641.23	51,929.81	144,611.93	55,388.07	72%
01 Audit	REGIE		40,000.00		47.83			0.00	47.83	39,952.17	0%
02 Evaluation finale + MTR	REGIE		50,000.00		909.70		579.49	48,911.39	50,400.57	-403.57	101%
03 Suivi et backstopping	REGIE		10,000.00		8,180.76		5,351.94	0.00	13,512.69	-3,512.69	135%
04 Communication pour le Développement	REGIE		100,000.00		15,922.61		61,709.81	3,018.42	80,650.84	19,349.16	81%
99 Conversion rate adjustment			0.00					188.77	-484.16	484.16	7%
98 Conversion rate adjustment	REGIE		0.00					188.77	-484.16	484.16	7%
REGIE			?	470,605.02	2,261,675.83	4,712,408.49	3,361,368.03	199,142.26	?	-4,576.72	100%
COGEST											
TOTAL			?	470,605.02	2,261,675.83	4,712,408.49	3,361,368.03	199,142.26	?	-4,576.72	100%



**ANNEXE 4 : Personnel de la prestation**

Type de personnel (titre, nom et genre)	Durée de recrutement (date début et fin)	Commentaires (délais de recrutement, pertinence de la fonction ou du profil...)
1. Personnel national mis à disposition par le Pays Partenaire		
2. Personnel d'appui recruté localement  <i>Jean Louis Balzac, magasinier (M) →</i> <i>Bebeto LUFULUABO, secrétaire-caissier(M) →</i> <i>Moïse KASHANGI, chauffeur (M) →</i> <i>Freddy MATUNGULU, chauffeur (M) →</i> <i>Clotilde NSEKA, nettoyeuse (F) →</i> <i>Léonie KANGIAME, réceptionniste nettoyeuse Kikwit (F) →</i>	Du 01/07/2010 au 30/04/2012  CDI CDI Du 01/07/2011 au 30/04/2012 Du 02/05/2011 au 30/04/2012 Du 01/03/2011 au 30/04/2012	Du 18/12/2005 à ce jour  Du 06/04/2010 à ce jour
3. Personnel d'encadrement recruté localement  Daniel KIBIKONDA, Chef de projet → Jean-Marie MAYINDOMBE, Ir. Résident Bas- Congo → Mass Tshiangala, Ir. Résident Bandundu	Du 02/07/2010 au 30/04/2012 Du 27/08/2010 au 30/04/2012 Du 01/03/2011 au 30/04/2012	
Personnel International (hors CTB)		
5. Expert en Coopération Internationale (CTB)  Paolo SALOMONE, Coordonnateur		

**ANNEXE 5 : Sous-traitance et appels d'offres (sans objet)**

**ANNEXE 6 : Liste des Equipements acquis par la prestation**

Type d'équipement	Coût		Date de livraison		Remarques
	<i>prévu</i>	<i>réel</i>	<i>prévue</i>	<i>réelle</i>	
- Une Jeep Land rover Defender 90 station wagon petit 4x4	27.000 €	21.345 €	01/02/2012		
- Tracteur agricoles Massey Ferguson série 440-BUY47099 avec accessoires routiers		55.195 €			

**Annexe 7. Formations**

**RAS**

Type de formation	Pays, Institution, Durée	Nom ou Nombre de personnes formées	Dates de la formation	Sujet, contenu et niveau
Stage				
Bourse				
Workshop				
Autres				

## 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.*

**RAS**

<b>Bailleurs de fonds intervenant dans le même projet</b>				
Bailleurs de fonds	Nom de l'intervention	Budget	Principaux objectifs	Commentaires
<b>Bailleurs de fonds contribuant à un même objectif spécifique</b>				
Bailleurs de fonds	Nom de l'intervention	Budget	Principaux objectifs	Commentaires

## II. PREPICO 2 – VOLET (C) TANGANYIKA

<b>Annexes</b>	<b>Oui</b>	<b>Non</b>
1. Résumé des résultats	X	
2. Etat des recettes et dépenses de l'année sous revue	X	
3. Taux de déboursement de la prestation	X	
4. Personnel de la prestation	X	
5. Sous-traitance et appels d'offres	X	
6. Equipements	X	
7. Formations		X
8. Bailleurs de fonds		X

## PREMIERE PARTIE : 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
<b>PERTINENCE<sup>4</sup></b> (cf. PRIMA, §70, p.19)		
1. Quelle est la pertinence de la prestation par rapport aux priorités nationales de développement?	1	1
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 :		
d) Genre	2	2
e) Environnement	2	2
f) Economie sociale	1	1
3. Les objectifs de la prestation étaient-ils toujours pertinents?	1	1
4. La prestation a-t-elle répondu aux besoins des groupes cibles?	1	1
5. En fonction de ses objectifs, la prestation s'est elle appuyée sur les organes locaux d'exécution appropriés?	1	2

	Responsable national de	Responsable CTB de
--	-------------------------	--------------------

<sup>4</sup> 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 ».

	l'exécution	l'exécution
<b>PERFORMANCE<sup>5</sup></b> (PRIMA, §71, pp.19-20)		
2. Les résultats obtenus par la prestation ont-ils contribué à la réalisation de ses objectifs <sup>6</sup> ? (efficacité)	2	2
3. Appréciez la qualité des résultats intermédiaires (efficacité)	2	2
4. Les modalités de gestion de la prestation ont-elle été appropriées? (efficacité)	1	1
5. Les ressources de la prestation ont-elles été suffisantes sur le plan de (efficacité) :		
a. Ressources financières?	1	2
b. Ressources humaines ?	1	2
c. Matériel et équipements ?	3	2
6. Les ressources de la prestation ont-elles été utilisées efficacement et optimisées pour obtenir les résultats attendus? (efficacité)	2	2
7. La prestation a-t-elle été satisfaisante sur le plan coût-efficacité par rapport à des interventions similaires? (efficacité)	2	2
8. Sur base du planning d'exécution, appréciez la rapidité d'exécution de la prestation. (respect des délais)	4	4

<sup>5</sup> 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).

<sup>6</sup> voir annexe 1 pour plus de détails

Indiquez votre appréciation globale 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

	Responsable national de l'exécution	Responsable CTB de l'exécution
<b>Appréciation globale de la prestation</b>	2	2

La prestation est globalement satisfaisante dans la mesure où les résultats prévus ont été atteints.

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 à mener convenablement leurs activités qui aboutissent 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).

Démarré en 2009, le volet a atteint sa vitesse de croisière en 2010, particulièrement dans l'exécution des chantiers HIMO.

L'approche du projet a permis, non seulement la redistribution des revenus mais aussi, le transfert du savoir faire aux structures locales. A titre illustratif, le nombre des PME et ONG formés dans la zone et les milliers d'emplois créés (hommes et femmes) l'ont démontré.

Bien que le District du Tanganyika soit réputé agricole, il sied de noter qu'il est de plus en plus envahi par les carrières minières. La forte demande des produits vivriers dans ces carrières, comme dans d'autres, constitue déjà des atouts importants pour stimuler la relance de l'agriculture.

Les statistiques locales de l'inspection de l'agriculture indiquent des augmentations significatives de la production locale partant des augmentations de superficie emblavées (on constate pour le Territoire de Nyunzu jusqu'à 60 % du niveau des augmentations de la production malgré la forte pluviométrie qui aura été préjudiciable au riz et maïs). La situation de Kalemie est dans le même ordre de grandeur.

Les inspecteurs agricoles de la région attribuent ces augmentations d'une part à la réhabilitation des routes de ce district et ainsi que toutes les initiatives avérées au titre d'accompagnement, telle que la distribution des semences ; et d'autre part aux appuis divers aux communautés paysannes sous divers autres financements.

Dans ces conditions, l'impact direct lié au projet peut donc être observé sur les mécanismes et circuits de distribution (commercialisation). Le territoire de Kalemie est redevenu donc un grand collecteur des produits agricoles. Elle reprend une bonne partie de la production évacuée via le lac en provenance de (Moba), via la route en provenance de (Nyunzu) et via le train en provenance de (Haut Lomami). Le maïs est considéré comme un produit essentiellement de la spéculation (produit pour être vendu car faiblement consommé au niveau local). Deux ans après, la plus part des cibles de Baseline sont atteintes.

Le trafic hebdomadaire minimum des vélos a été multiplié par 10 et 7 respectivement sur l'axe routier 01 et 02 remis en état de praticabilité par le projet. Et celui de véhicules a été multiplié par 3 sur l'axe 01 et très faiblement apparu sur l'axe 02. Les tonnages drainés par la route semblent avoir augmenté plus que proportionnellement, puisque les enquêtes ont permis de comptabiliser jusqu'à 60 tonnes évacués par semaine sur l'axe 01 contre 12 tonnes en 2009.

En termes nets, cela se traduit par l'augmentation des termes de l'échange en faveur des paysans. Autrefois, 10 kg de maïs étaient échangés contre 90g de lait Cowbell dans la zone enclavée. L'enquête de 2011 montre une nette amélioration des termes de l'échange en faveur des paysans. Pour reprendre le même exemple, avec les 10 kg de maïs, le producteur peut se procurer 390 g du même lait, soit 4 fois plus. Dans le même ordre d'idées, 40 kg de maïs permettent de se procurer 6 yards de pagne alors qu'en 2009, il fallait de maïs pour avoir ce pagne, soit une marge du tiers au profit du paysan. C'est le même ordre de grandeur pour Kalemie.

Concomitamment à l'amélioration de la desserte, se sont nettement améliorées les conditions de transport. Autrefois, il fallait trois jours pour les véhicules qui s'hasardaient sur ces routes. Aujourd'hui, les conducteurs affirment rouler sans la moindre peine du monde à une vitesse de 40 km/h sur les routes réhabilitées. Ce qui reste conforme au standard de la DVDA. Mais en réalité, il faut comprendre que cela reste indicatif, car il est rarement reconnu l'observation de cette consigne par les transports sur l'ensemble du territoire national.

Avec le concours de la DVDA, le projet a contribué au renforcement des capacités en Technique HIMO dans sa zone d'intervention. En tout, quatre sessions de formation ont été jugées nécessaires pour former les chefs d'équipe en technique HIMO pour les travaux de pistes.

Parmi les avantages des techniques HIMO, il y a le fait de la création d'emplois, quoi que temporaire. Déjà au 31 décembre 2010, les travaux du projet avaient employé temporairement 59.055 HJ. Ces travaux étaient exécutés sur l'axe routier 01 et 02 respectivement dans le territoire de Kalemie et Nyunzu. Une année plus tard, fin décembre 2011, 77.745 HJ avaient été impliqués temporairement à ces travaux. Soit

une redistribution des revenus de 128.279.250 FC. Pendant les deux ans, une participation des femmes étaient au rendez vous, avec un taux de l'ordre de 13% des emplois totaux.

La réflexion sur la pérennité de l'entretien doit se poursuivre. L'expérience du premier contrat de CLER permet de tirer plusieurs enseignements. Puisque la zone est envahie par les carrières minières, et que ces dernières sont largement desservies par les pistes réhabilitées, il faudra poursuivre la réflexion sur comment rentabiliser cet investissement profitant de la manne de la mine. C'est un élément stratégique pour la relance de l'agriculture et l'amélioration des conditions de vie dans la zone. Il faudra davantage innover sur les approches de l'appropriation nationale qui conditionnent par ailleurs la pérennisation des mécanismes de financement de l'entretien.

Nous jugeons globalement satisfaisant la prestation dans la mesure où 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
<b>Gérard BAFUKA</b>	<b>Hendrik HOSTE</b> 

## DEUXIEME PARTIE : RÉSUMÉ DE LA MISE EN ŒUVRE DE LA PRESTATION

5. 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:

- R1: Les études préalables sont menées.  
R2: Les PME et ONG sont formés et opérationnels dans la réhabilitation et l'entretien des routes rurales par la méthode HIMO.  
R3: Un réseau de routes (de desserte agricole) est réhabilité.

Concernant les pistes, le contrat prévoyait la réhabilitation de 380 km de routes en HIMO, le projet a réhabilité 369 km presque la totalité (99 %). Les 369 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 cout de réhabilitation de la route , fréquentation , accessibilités aux entités administratives et sociales, réhabilitations récentes ,...

Quant aux ouvrages d'art, le volet a réhabilité 141,9 ml de pont sur les 150 ml prévu, soit 94 %, et 82 passages sous-routes sur les 100 prévus , soit 82 %.

Pour ce qui est des travaux de mécanisation prévu, initialement il était prévu (voir DTF) 30 km avec l'intervention de l'Office des Routes. L'axe Kabeya Mayi – Nyunzu programmé par le projet pour une mécanisation a été pris en charge par le gouvernement provincial et donc remplacé par l'axe Kioko – Kahompwa – Kasoso capable d'être réaliser en HIMO. Dans l'ensemble le manque de participation de l'office des routes n'a pas permis au projet de réaliser cette activité; ainsi donc le budget prévu pour la mécanisation a été affecté au renforcement de la ligne budgétaire liée à la construction d'ouvrages d'art, car la réalité a démontré une hausse des prix par rapport au prévision, suite au difficultés d'accessibilité des sites, ainsi qu'à l'augmentation des coût des matériaux (ciment).

Durant toute la période de mise en œuvre du projet, l'apport du partenaire étatique a été très significatif, tant qu'au niveau de sa participation très active au sein des différents comités de pilotage, ainsi que par l'affectation de deux de ses agents (DVDA et Développement Rural) au projet sur base de convention de mise à disposition. Ces agents étant techniciens de formation, ils ont été associés au suivi et contrôle des travaux sur terrain en collaboration avec l'équipe technique du projet.

Signalons aussi que dans le cadre d'appui aux partenaires étatiques, le projet a construit et équipé au bénéfice de la DVDA et de l'Inspection de développement rural, un bâtiment devant leur servir de bureau.

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

Sur base des indicateurs de l'objectif spécifique prévu dans le DTF à savoir: (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; et tenant compte du rapport d'étude d'impact socio-économique mené sur les axes réhabilités 01 et 02 représentant 54 % du réseau total; le projet estime que les objectifs spécifiques prévu sont entrain d'être atteint et seront complètement atteint à la fin de toutes les activités.

#### **Augmentation du trafic**

Après comparaison à la situation de l'étude Baseline, les études d'impact socio économiques menées sur les axes 01 et 02, renseignent par rapport à cet IOV que la cible (tripler le trafic) a été atteinte.

Le trafic hebdomadaire minimum des véhicules a été multiplié par 4 sur l'axe 01 et celui des vélos a été multiplié par 10 et 7 respectivement sur les axes routiers 01 et 02. Ces chiffres montrent que la cible du trafic a été atteinte dans l'ensemble. Excepté pour le trafic de véhicule sur certaines parties de l'axe 02 en raison des travaux de construction des ponts qui sont encore en cours.

Il se révèle donc que, malgré le retour des véhicules sur l'axe routier 01, les vélos continuent de jouer un rôle important dans l'évacuation des produits. Ce qui laisse entendre que les vélos, loin d'être chassés par les camions, profitent également de l'action de la réhabilitation.

Fait remarquable, les motos, signe extérieur de richesse, font leur grande apparition sur les axes routiers réhabilités. On compte presque mille passages par semaine là où il y avait trois à quatre dizaines en 2009. Autrefois utilisés dans le transport des personnes uniquement, ces motos s'illustrent davantage dans le transport des produits manufacturés. L'on signale que concurremment avec les vélos, elles évacuent un tonnage qui concurrence celui des camions.

#### **Entretien des routes est fait**

Le projet a formé et sensibilisé au total 13 CLER, dont 8 opérationnels sur les axes 01 et 02 et 5 sur l'axe 04 et 05 en attente dans la prise en charge de leur tronçon respectif.

Bien qu'ayant débuté tardivement, soit une année après la réhabilitation des axes 01 et 02, une première phase des travaux d'entretien a consisté à l'entretien simple pendant une durée de 3 mois; de septembre en décembre 2011. Actuellement le projet vient de

renforcer les interventions sur les axes précités en raison de la naissance de certains points chauds suite à l'effet combiné de la fréquence du trafic, de son agressivité et des eaux de pluie .c'est ce qui a justifié le passage à une deuxième phase des travaux d'entretien avec des interventions plus consistantes.

### **La vitesse moyenne de parcours est maintenue**

Avant le démarrage des travaux dans la zone d'intervention du projet, aucune course ne pouvait durer moins de trois jours à cause de la dégradation avancée des routes et de ses ouvrages de franchisse des rivières. Face à cette réalité, aucun véhicule ne pouvait rouler à plus de 20 km/h. Grâce aux travaux conjoints de l'O.R sur les routes nationales 5 et 33, et PREPICO II sur les routes de dessertes agricoles, un changement majeur est observé dans la zone du projet.

Contrairement à la période d'enclavement, les véhicules arrivent de nouveau à atteindre les 40 km/h sur les routes réhabilitées. Ce qui reste conforme au standard de la DVDA et répond à la cible visée par le projet au sujet de la vitesse de circulation (rouler à 40km/h).

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

Dans l'ensemble, le chronogramme du projet a été respecté.

### **Résultat 1: les études préalables sont menées**

En rapport avec ce résultat, le projet a eu à mener :

- Une étude Baseline d'impact socio-économique au début du projet,
- Une étude sur les ouvrages d'art importants (ponts) à construire et à réhabiliter,
- une étude d'impact socio-économique à mi parcours sur les axes réhabilités : 01 et 02.

Les moyens prévus pour réaliser les études préalables à l'intervention ont suffi pour cette activité, et au regard de ce qui est fait et ce qui été à faire en termes d'études, les ressources du volet ont été convertis en résultat de façon économe :

- L'étude "Baseline" menée au démarrage du volet, a pu couvrir toute la zone concernée et a donné la situation de référence du niveau de développement dans les trois territoires ciblés permettant ainsi la priorisation des axes routiers retenus. Elle a donc justifié leur choix sur le plan socio-économique.
- Quant à l'étude d'impact socio économique à mi parcours sur les axes réhabilités 01 et 02, elle a permis deux ans après le démarrage effectif des travaux de réhabilitation des pistes et ouvrages d'art (ponts, passages sous-routes, etc.), de faire le point sur l'impact socio économique ressentit au niveau des populations bénéficiaires.
- A partir de l'étude des ouvrages d'art menée, le volet a rédigé les cahiers spéciaux des charges sur base desquels les ponts ont été construits suivant le respect des normes et des règles d'art.

**Résultat 2: Les PME et ONG sont formées et opérationnels dans la réhabilitation et l'entretien des routes rurales par la méthode HIMO**

- Le volet a procédé à l'organisation de 4 sessions de formation de chef d'équipe en HIMO, ce qui a permis de renforcer les capacités techniques des ONGD et PME locales.
- Formation et installation de 13 (3 sur l'axe 01, 5 sur l'axe 02, 2 sur l'axe 04 et 3 sur l'axe 05).

**Résultat 3: Un réseau de routes (desserte agricole) est réhabilité.**

- Réhabilitation de 369 km de routes en HIMO,
- Construction / réhabilitation de 141,9 ml de pont, en raison de 69 ml de construction neuve et 72,9 ml de réhabilitation.
- Construction de 82 passages sous route.
- Entretien de 204 km de routes réhabilité (axe 01 et 02) durant 6 mois.

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

Le projet a compté 2 superviseurs basé respectivement à Kalemie et à Kongolo. En plus un Ingénieur a été détaché de la DVDA et mise à la disposition du projet afin d'assurer en permanence les travaux d'entretien des pistes par les CLER. De même qu'un technicien détaché au niveau de l'Inspection de Développement Rural qui a aussi fait partie de l'équipe du projet et a permis d'assurer l'animation et sensibilisation pour les travaux d'entretien particulièrement dans les territoire de Kalemie et Nyunzu.

Le contrôle sur les axes a été effectué avec une fréquence minimum de 2 fois par semaine. Ce qui a permis d'avoir un taux de suivi et contrôle assez important. Le Coordinateur Régional et le Directeur de volet ont aussi effectués plusieurs descentes sur terrain dans le cadre du suivi et la réception des travaux. A la fin de chaque mois l'on procède à la réception provisoire des travaux avec un responsable de la DVDA, pour procéder enfin à la réception définitive des travaux.

Les parties des tronçons déjà travaillées sont réceptionnées proportionnellement à la qualité de finition suivant les règles de l'art et en conformité avec les mémoires des travaux. Des réserves sont émises jusqu'à ce que la structure atteigne la qualité exigée.

Donc pour rendre plus performant l'entretien, et à l'instar du système appliqué sur les axes de réhabilitation, le projet a exécuté le paiement des travaux d'entretien en fonction de réceptions mensuelles sur base d'une évaluation faites à partir "d'indicateurs de performances", à savoir:

- La présence des cantonniers normalement prévus pour l'entretien de l'axe : 20 points
- L'application des mémoires des travaux rédigés en début de chaque mois par les superviseurs et respect des standards requis suivant les mémoires des travaux et les prescriptions techniques appliquées aux axes réhabilités: 80 points.

Le cofinancement mensuel a été 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.

Ex : pour X points obtenus, le prestataire pourra prétendre à X % du montant mensuel de l'allocation de cofinancement. Les points perdus et le montant y afférents font office de pénalités et ne sont pas récupérables.

Pour les ouvrages d'art les réceptions partielles se faisaient suivant les jalons prévus par le contrat. La réception définitive étant prévue une année après la réception provisoire.

L'évaluation des travaux sur les pistes devant être réhabilitées, s'est faite sur base des interventions (travaux nécessaires) suivant les typologies (sol+ végétation). Ce qui a permis l'élaboration des mémoires des travaux, ainsi que de quantifier les activités liées à chaque opération.

Pour l'entretien les moyens à mettre en œuvre sur un tronçon sont intimement liés à la nature des dégradations observées avant la réhabilitation.

Les moyens se définissent par la longueur à entretenir par un cantonnier. Il faut garder à l'esprit que cette longueur ne doit pas empêcher au cantonnier de consacrer suffisamment de temps à ses autres occupations. En d'autres termes, le travail d'entretien doit être pour lui une source de revenus supplémentaires et ne pas absorber plus de la moitié du temps de travail dont il dispose. Les moyens se traduisent en final par le nombre de cantonniers pour 1 km.

## TROISIEME PARTIE: COMMENTAIRES ET ANALYSES

### 7. 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?

#### **Opérationnalité:**

Le projet a été butté à un problème d'accessibilité au sein de ses zones d'intervention, cas du territoire de Kongolo qui est difficilement accessible par véhicule à partir de Kalemie en raison de l'état précipité de dégradation sur la route provinciale. Réalité que le projet a essayé de résoudre en empruntant les vols des services humanitaires disponibles malgré la contrainte liée aux horaires et aux procédures de réservation.

#### **Disponibilité de la main d'œuvre:**

Une des difficultés majeures se rapporte à la main d'œuvre pour l'exécution des travaux HIMO. La densité de la population, la méfiance, l'activité lucrative liée à l'exploitation artisanale du mimeraï coltan (Colombium tatane), ainsi que l'indisponibilité de celle-ci pendant les campagnes culturelles (labour, semis, sarclage et récolte), a handicapé l'évolution des travaux sur terrain tout en obligeant les entrepreneurs à l'importation ponctuelle de la main d'œuvre pour constituer une équipe de base, en vue de pallier à toutes ces carences. Ce qui engendrait des déplacements des populations de leurs lieux d'habitation avec la prise en charge des soins médicaux et de la ration alimentaire. Avec une grande sensibilisation, le paiement hebdomadaire des tâches, l'implication des chefs de village dans la gestion comme capita ou magasinier, etc., la situation a pu s'améliorer.

#### **Intervenants potentiels pour l'exécution des travaux:**

Au niveau des intervenants (ONGD et PME), le projet a au départ rencontré des structures locales avec des très faibles capacités. Ces faiblesses ont été constatées :

- Sur le plan technique: par le manque des techniciens formés en HIMO capables de conduire les travaux,
- sur le plan administratif: par des sérieux problèmes de gestion plus particulièrement au niveau de l'exploitation des cahiers spéciaux des charges devant faire l'objet de soumission; de même que par une mauvaise qualité de présentation des offres;

Particulièrement pour les travaux des Pistes en HIMO, le projet a eu à renforcer les capacités des techniciens en organisant en collaboration avec la DVDA ; plusieurs formations des chefs d'équipes dans les territoires concernées par les travaux. Ce qui a permis à plusieurs ONGD d'améliorer considérablement leur technicité dans la conduite des travaux HIMO.

#### **Qualité des soumissions conformément aux exigences des Marchés publics :**

Les faiblesses constatées dans les soumissions (manque de certains documents liés aux critères d'exclusions et de sélections ; lisibilité, mauvaise présentation, ...) ont beaucoup fait retarder l'attribution de certains marchés. Le projet a eu donc à organiser plusieurs séances sous forme de mini formation dans les marchés publics au lancement de chaque marché.

Ces séances ont plus été focalisées sur l'exploitation des Cahiers Spéciaux des Charges avec beaucoup d'insistance sur les parties "dossier de sélection", régularité des offres et clause d'exclusion.

Comparativement à la situation de départ, il a été constaté par la suite certaines améliorations dans la présentation des offres par les structures.

#### **Faible capacité des structures locales pour l'exécution des AO:**

De manière générale, les structures locales ont approuvées des faiblesses au niveau des capacités techniques et financières pour l'exécution des travaux des ouvrages d'art (pont et dalot). Ainsi donc, le projet a fait participer en majorité des structures provinciales, voir même nationales disposant des capacités techniques et financières requises. De même ces structures ont été au préalable identifiées à l'Inspection de Développement Rural du District, afin d'obtenir l'autorisation de fonctionnement.

#### **Respect des barrières de pluie**

Signalons aussi le problème de non-respect des barrières de pluies par les usagers de la route qui est posé avec acuité au niveau des axes déjà réhabilités et en charges des CLER (axes 01 et 02).

Le projet pense dans l'avenir à entreprendre un vaste programme de sensibilisation auprès des populations locales, les usagers de la route, les CLERS, les autorités politico administratives et coutumières, propriétaires des véhicules et membres des Associations et services œuvrant dans le domaine de transport

De ce qui vient d'être signalé, il reste encore certains problèmes que le projet devra tenter de résoudre, il s'agit notamment de la lenteur lié à l'acheminement des effets du projet commandés à Kinshasa, ce qui affaiblit l'efficacité d'intervention du projet, bien qu'en dehors de cette lenteur se pose un vrai problème de transport; Kalemie continue à être véritablement enclavé.

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

D'une manière générale, le Volet Tanganyika du PREPICO 2 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 avec les attentes. Tous les résultats ont été atteints comparativement aux indicateurs objectivement vérifiables définis dans le DTF.

#### **9. 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.**

##### **Impact**

L'impact des travaux ne saurait être mécanique, il faut du temps pour décrypter les effets induis.

Néanmoins, avec la reprise progressive du trafic sur les tronçons réhabilités, on peut noter un certain nombre des faits sociaux rattachés de près ou de loin à l'exécution des actions du Programme dans son aire d'intervention: grande visibilité du programme par

le truchement des mécanismes de redistribution des revenus, la facilité d'accès aux services sociaux de base, le rapprochement des administrés aux autorités politico-administratives, la régularité de trafic,....

Par ailleurs, l'amélioration de la desserte observée a directement favorisé une amélioration de l'évacuation des produits agricoles et induit simultanément une réduction des prix sur le marché à Kalemie. C'est le cas par exemple du maïs qui a baissé de prix: le "Meka" (= bassine: unité de mesure) se vendait à 4.500 FC en décembre 2009, et à 2500 FC à la même période en 2010. Fort des résultats obtenus avec les actions actuelles du Projet, nous estimons que l'impact du Volet Tanganyika du PREPICO est toujours assuré tel que supposé lors de la formulation.

La réalisation des activités d'infrastructure et d'entretien s'est basée sur l'approche HIMO qui a permis un impact socio-économique rapide, visible et perceptible par la population paysanne.

Particulièrement pour la réhabilitation des pistes, le projet a travaillé avec 55 structures différentes et a investi financière 1.730.000 €.

Cet impact rapide sur l'offre d'emploi et l'économie familiale est réel. Les données ci-dessous obtenue à partir des fiches de suivi des chantiers, renseignent de manière estimative sur le nombre d'emploi créée à partir des travaux HIMO dans les territoires de Kalemie et Nyunzu.

TERRITOIRE	Nombre de HJ (HIMO)				
	Hommes	Femmes	Total	% Hommes	% Femme
<b>KALEMIE</b>	51.218	7.837	59.055	87%	13%
<b>NYUNZU</b>	74.674	22.435	97.109	77%	23%
<b>TOTAL</b>	125.892	30.272	156.164	81%	19%

La réhabilitation des routes a eu un impact direct et rapide sur la fluidité de la circulation et le développement économique dans les territoires où le projet est mis en œuvre. Le temps de parcourt des différents trajets a été sensiblement réduit avec les interventions du volet; ainsi que la disparition des points chauds, jadis invincibles.

## **Durabilité**

De ce qui est de la durabilité, le projet a été conçu de manière à s'appuyer entièrement sur du local (main-d'œuvre, matériaux, techniques). Ce qui est de nature à assurer une durabilité dans le temps puisque le tout est à la portée de population locale.

Toutefois, des retards dans les procédures de marchés publics pourraient être de nature à réduire cet effet positif si par exemple les procédures ne permettaient les achats dans les temps impartis au projet.

Pour les ouvrages d'art, la durabilité est garantie par le choix de construire des ponts en béton armé capable de tenir très longtemps et nécessitant peu d'entretien.

Au niveau des pistes, l'installation et la formation des CLER qui sont déjà opérationnels sur l'axe 01 et 02 pour les travaux d'entretien ; favorise aussi la durabilité des activités du projet.

La durabilité est aussi assurée par l'approche HIMO qui offre également les avantages suivants :

- ↳ Elle favorise et encourage l'adhésion des populations à la recherche de solutions aux problèmes qui les concernent (approche participative);
- ↳ Elle permet de créer un processus endogène de maintenance grâce aux ressources humaines locales utilisées et aux matériels de travail se trouvant dans le milieu;
- ↳ Elle permet, par ricochet, de Réaliser une économie substantielle de devises nécessaires pour le pays et de créer des emplois lors de l'exécution des différents chantiers dans l'aire du Projet;
- ↳ Elle permet de toucher un grand nombre de bénéficiaires.

Il est enfin à faire remarquer que le critère durabilité ne pourra être rassurant qu'avec l'implication du partenaire étatique dans les travaux d'entretien par sa prise en charge de manière permanente et définitive, ce qui à l'heure actuelle reste encore un déficit suffisant.

## **Efficience**

Les ressources de la prestation ont été utilisées de manière optimale pour obtenir les résultats attendus. Le projet a opté pour les approches d'intervention qui tiennent compte de la faisabilité économique, si bien qu'il en résulte une réelle adéquation entre les moyens mis en œuvre et les résultats aux quels le projet est parvenu.

L'étude Baseline a pu couvrir toute la zone d'intervention, l'étude des ponts a concerné plus de 90 % des ponts construits, l'étude d'impact socio économique menée sur l'axe 01 et 02 a permis d'obtenir des données socio économiques sur 55 % du réseau, soit 204 km sur les 369 km car à l'époque les axes 03 , 04 et 05 été encore en cours de réhabilitation.

## **Efficacité**

Les sessions de formation organisées ont permis d'améliorer la qualité des travaux sur le plan normatif, de renforcer les capacités techniques des ONGD et PME locales, et particulièrement celles des individus.

Par la méthode HIMO, le projet a touché un grand nombre de bénéficiaires, ce qui a entraîné leur implication directe dans la réhabilitation, ainsi d'exercer les travaux d'entretien par la suite.

L'option prise par le projet de construire des passages sous routes en buses ARMCO suite au manque de matériaux appropriés dans un certains endroits, démontre à suffisance l'efficacité quant à l'utilisation des ouvrages indiqués en réponse aux réalités de terrain.

#### **10. 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.

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

Ainsi donc:

##### **Sur le plan étatique:**

Les interventions de la CTB dans la province du Katanga ont été très louables car sont d'un apport très considérable dans la réalisation du programme gouvernemental, plus particulièrement pour le développement des communautés rurales à travers la praticabilité des routes en toute saison de l'année leurs permettant de satisfaire leurs besoins socio-économiques de base. C'est une exigence fondamentale qui nécessite beaucoup plus de moyens financiers pour supporter les efforts du Gouvernement et des bailleurs en vue de réduire la pauvreté rurale.

Dans cette optique, la RDC a sollicité et obtenu du Royaume de Belgique le financement du Programme de réhabilitation et d'entretien des pistes (PREPICO) qui s'exécute dans 5 provinces du Pays. Au Katanga, ce programme se focalise sur la région la plus agricole de la Province, le District de Tanganyika. Il porte sur quelques 380 km repartis entre les territoires de Kalemie, Nyunzu et Kongolo. Ce ciblage particulier vise à répondre à l'objectif principal que le gouvernement congolais s'est assigné dans le secteur des infrastructures de base. Ainsi, le Programme s'est inscrit en droite ligne avec les priorités nationales notamment en ce qui concerne la politique nationale de désenclavement du milieu rural. A peine démarré, les interventions du volet se sont révélées d'un grand apport sur le plan socio-économique. Mais plus visible est le rétablissement du trafic sur les tronçons déjà réhabilités, autres fois impraticables. Ce n'est donc pas d'aventure qu'il bénéficie d'une forte implication des autorités locales et des services étatiques concernés.

##### **Au niveau des populations bénéficiaires:**

Les actions menées par la CTB sont perçue très positives car la réhabilitation des pistes a permis d'évacuer les productions vivrières vers les centres de consommation, ce qui constitue un facteur de développement et d'augmentation des revenus de la population agricole de la zone, aussi encourage la production

au niveau locale par le fait que les paysans sont rassurés que les produits une fois récoltés seront sans problème achetés et acheminés vers les villes à l'aide des camions et autres moyens de transport applicables.

Signalons aussi que la réhabilitation des routes a permis 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., ...

De même par l'utilisation de la méthode HIMO, la population locale s'est sentie directement bénéficiaires des moyens financiers qui ont été mise en place pour l'exécution des travaux de réhabilitation.

Au niveau des Usagers, la satisfaction a été traduite par le fait que l'état des routes réhabilitées a permis de faire circuler leurs véhicules en allégeant les frais des pannes occasionnées jadis par le mauvais état des routes. La circulation fluide sur les axes réhabilitées avec comme vitesse de base 40 km/h a aussi réduit considérablement la consommation en carburant des véhicules.

**11. 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?**

Tenue de 5 réunions de comité de pilotage au niveau du volet accompagnées des visites de terrain par les membres du CdP, ce qui a permis un suivi rapproché des activités du volet.

**12. 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...)?**

**Aux agences locales d'exécution (CTB et autres)**

- ↳ En plus des formations des chefs d'équipe, assurer dans l'avenir pour les ONGD et PME locales, la formation des chefs de chantier, ainsi que celle de gestion d'entreprise.
- ↳ Mettre en place des Coordinations de CLER et les doter des légères brigades mécanisées devant aider non seulement pour un entretien mécanisé là où le problème de la main d'œuvre se pose et en cas de fortes dégradations, mais également dans la mise en œuvre des AGR efficaces et durables,
- ↳ Faciliter le regroupement des CLER en Fédération – FEDECLER, pour mieux mener leurs actions de lobbying et de plaidoyer.

**Au Gouvernement Congolais (Provincial et central)**

- ↳ Reconnaître juridiquement les CLER,
- ↳ Renforcer les capacités de la DVDA afin de lui rendre capable de prendre totalement en charge l'appui et le suivi de l'entretien des routes réhabilitées.

- ↳ Mise en place d'un organe de planification et de suivi des travaux qui jouera le rôle d'autorité de régulation en matière d'entretien, constitué des représentants des structures suivantes: la province, la DVDA, l'OR, l'OVD, la FEDECLER, les représentants des usagers.
- ↳ Privatiser certains tronçons réhabilités,
- ↳ Prioriser l'affectation de l'argent du FONER sur des réseaux routiers déjà réhabilités Les entretiens périodiques devraient alors être programmés au niveau provincial avec le concours du CPER et du FONER (Fonds National d'Entretien Routier), abondé par l'affectation de la majeure partie de la taxe sur les produits pétroliers.
- ↳ Effectuer le contrôle technique des véhicules, contrôler et limiter les charges à l'essieu.
- ↳ La sensibilisation doit continuer pour une prise de conscience effective au niveau des usagers et des autorités provinciales qui doivent en final s'impliquer réellement dans la recherche des solutions pour la pérennisation. Des sanctions exemplaires doivent être préconisées pour les usagers qui ne respectent pas les infrastructures publiques (respect des barrières de pluies, ...).
- ↳ En conformité avec la politique de décentralisation, il est indispensable de mettre en place une stratégie d'entretien courant fondée sur la responsabilisation des territoires aussi bien que les groupements d'usagers. Dans la majorité des projets promouvant une approche ascendante, l'entité administrative décentralisée, doit être invitée à contribuer aux coûts des travaux. Cette contribution peut se réaliser sous forme d'espèces ou de travail bénévole c'est-à-dire que la population exécute des travaux simples comme le débroussaillage, amène des moellons pour la construction de petits ouvrages de drainage, etc. avant que l'entreprise commence les travaux.

## 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 que devront atteindre le PREPICO 2, permettront de désenclaver certains pool de production du Nord Katanga et aidera 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 "mallette" ne sont pas les prestataires les mieux indiqués. Ce statut est désormais obsolète. Il faut "professionnaliser" et pérenniser les structures intervenant sur les routes, soit via les CLER mieux formés, soit 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.

En prenant en compte toutes les considérations sus-évoquées, les impacts sont localisés dans la zone d'intervention du projet. Les principaux thèmes découlant de l'analyse et de l'évaluation du projet ont été traités, et les impacts ont été identifiés

Les impacts positifs attendus à caractère économique, social et sécuritaire sont importants en termes de création d'emplois tant directs qu'indirects.

Le projet a permis d'une part, à contribuer à l'augmentation la production vivrière, et d'autre part, de renforcer la capacité de gestion des communautés villageoises, des organisations professionnelles et des producteurs. Ceci a entraîné un accroissement substantiel de la production agricole qui procurera des revenus supplémentaires à la population et contribuera à l'allègement de la pauvreté et au renforcement de la sécurité alimentaire.

L'exécution du projet a contribué également à la création d'emplois permanents et temporaires.

Tel qu'il a été conçu, le projet a été techniquement réalisable et viable des points de vue financier, économique, social et environnemental.

Les difficultés rencontrées dans la gestion de ces secteurs sont liées de manière générale au long délai de passation des marchés; à la réalisation des travaux hors délais; au non respect des délais contractuels par les entreprises; ainsi qu'à la faible capacité financière des entreprises locales.

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.

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
<b>Gérard BAFUKA</b>	<b>Hendrik HOSTE</b> 

#### QUATRIEME PARTIE : ANNEXES

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

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

Résultats Intermédiaires	Indicateurs (prévus ou réalisés)	État de réalisation
<p><b>RI. 1. Les études préalables sont menées.</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rapport disponibles</li> <li>• Priorisation faite</li> <li>• Nombre de personnes associés à l'analyse</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rapports disponibles pour les études Baseline et d'impact socio économiques menées respectivement au début et à la fin du projet.</li> <li>• Rapport sur l'étude des ponts des axes 01 et 02.</li> <li>• Tenue d'un atelier de priorisation au début du projet</li> <li>• Plus 50 structures ont été associées aux analyses pour l'étude Baseline et celle d'impact socio économique.</li> </ul>
<p><b>RI. 2. Les PME et ONGD ont été formés</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nombre de PME et ONGD formés en HIMO</li> <li>• Nombre de session de formation</li> <li>• Augmentation du nombre de PME et ONGD spécialisées dans les travaux en HIMO</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 102 ONGD et PME formées en HIMO</li> <li>• Tenue de 4 Sessions de formation de chef d'équipe</li> <li>• 102 ONGD et PME au total formés par le projet et capable d'exécuter les travaux HIMO.</li> <li>• Formation et Installation de 13 CLERs.</li> </ul>
<p><b>RI. 3. Un réseau de 380 km de routes de desserte agricole est réhabilité</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Réhabilitation de 115 ml de ponts et de 100 passages sous route</li> <li>• Réhabilitation en méthode Mécanisée de 10 km</li> <li>• Réhabilitation de 380 km de routes rurales en HIMO</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 140,9 ml de ponts ( 69 ml de construction neuve et 72,9 ml de réhabilitation ) et 82 passages sous route ont été réalisés.</li> <li>• Commande d'un atelier de semi-mécanisation (tracteur agricole et accessoires de génie civil) ; marché résilié par la suite et</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nombre d'hj de travail sur les chantiers</li> <li>• Nombre de femmes sur les chantiers.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• reconduit sur PREPICO 3.</li> <li>• Réhabilitation de 369 km de routes rurales en HIMO</li> <li>• Environ 125.892 hj de travail sur les chantiers HIMO et 30.272 de femme.</li> <li>• Entretien 204 km de route</li> </ul>
<b>Etat de réalisation des activités (avec commentaires et remarques)</b>		
<b>RI.1. Les études préalables sont menées</b> Activité 1 : Étude Baseline et d'impact	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Une étude Baseline d'impact socio économique a été menée au début du projet afin de donner la situation de référence du niveau de développement dans la zone d'intervention.</li> <li>• Une étude sur les ouvrages d'art importants (ponts à construire et à réhabiliter) a été menée.</li> <li>• une étude d'impact socio économique à mi parcours sur les axes réhabilités à cette époque : axes 01 et 02 représentant 55% du réseau prévu.</li> </ul>	
<b>RI.2. Les PME et ONGD ont été formés</b> Activité 1: Formation en méthode HIMO (PME et ONGD) des chefs d'équipe	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Organisation de 4 sessions de formation en méthode HIMO des chefs d'équipe.</li> <li>• Formation et installation de 13 Comités locaux d'entretien des routes.</li> </ul>	

<p><b>RI.3. Un réseau de 380 km de routes de desserte agricole est réhabilité</b></p> <p>Activité 1: réhabilitation des ouvrages d'art          Activité 2: réhabilitation en semi-mécanisé          Activité 3: réhabilitation des routes en HIMO.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Construction / réhabilitation 141,9 ml de ponts, en raison de 69 ml de construction neuve et 72,9 ml de réhabilitation.</li> <li>• Construction de 82 passages sous-route.</li> <li>• Réhabilitation de 369 km de routes en HIMO</li> <li>• Travaux d'entretien avec les CLERs des 204 km de routes (axes 01 et 02).</li> </ul>
---	--

**ANNEXE 2: ETAT DES DEPENSES et**  
**ANNEXE 3 : TAUX DE DÉBOURSEMENT DE LA PRESTATION**  
(budget complet pour le programme – issue du FIT)  
voir page 18 à 23 volet entretien

**ANNEXE 4: Personnel de la prestation**

Type de personnel (titre, nom et genre)	Durée de recrutement (date début et fin)	Commentaires (délais de recrutement, pertinence de la fonction ou du profil...)
<b>Personnel national mis à disposition par le Pays Partenaire</b>		
Jean Marie TSHIAY KAFWILE,	18/01/2011-	Suivi des travaux routier et OA dans le Tangayika
Moise BUMBU SUNGULA, superviseur	5/12/2011 – 5/12/2012	Suivi travaux entretien à Nyunzu et Kalemie
<b>Personnel d'appui recruté localement</b>		
Dieudonné KANYINDA, Directeur de volet	01/07/2009-31/12/2009	Muté au volet KOR et remplacé par BAFUKA
Gérard BAFUKA, Directeur de volet	1/09/2011-	Sur P3 et remplacement de KANYINDA
Michel MPIA, chargé de l'Environnement	25/05/2012	Sur P3 exerçant aussi les activités de P2
Alain KWENGE, chargé de l'Entretien	25/05/2012	Sur P3 exerçant aussi les activités de P2
Joe BALOJI, Chargé des Infrastructures	01/08/2010 - 08/04/2010	Muté au volet entretien et remplacé par FIMPADIO
Patrick FIMPADIO, Chargé des Infrastructure	09/10/2009 – 30/09/2011	Reconduit sur sur P3 à partir du 1/10/2011.
Boskin LUSIAMA, Superviseur	01/07/2011-	Sur P3 exerçant aussi les activités de P2
Max MAHULU, comptable	01/07/2009 – 15/10/2010	Muté au volet entretien et remplacé par NZUZI
Guy NZUZI, comptable	14/01/2011 – 30/09/2011	Reconduit sur P3, ensuite muté à l'UCAG Santé et remplacé par SWEDI.
Ernest SWEDI, comptable	16/01/2012 – 15/07/2012	Sur P3 exerçant aussi les activités de P2
Joseph KANKUNKU, Logisticien	31/03/2009 – 30/09/2011	N'a pas été reconduit sur P3, il a été remplacé par CHASINGA.
Godefroid CHASINGA, Logisticien	01/10/2011 – 31/12/2011	Muté à Kisangani et remplacé par KAFUKA.
Job KAFUKA, Logisticien	16/01/2012	Sur P3 exerçant aussi les activités de P2
Marlène NTUMBA, Secrétaire caissière	01/07/2009 – 31/12/2010	Démission
Bijou LWANZO, Secrétaire caissière	15/10/2010 -	Démission
Mariam SHABANI, Secrétaire caissière	01/10/2011 – 30/09/2011	Reconduite sur P3, ensuite promue comptable à Kasongo.
Jacqueline BAGUNDA, Secrétaire caissière	17/03/2012	Sur P3 exerçant aussi les activités de P2
Raymond KISINJA, Chauffeur	01/10/2009 – 06/11/2009	Essaie non concluant
André KALONJI, chauffeur	01/10/2011 – 30/09/2011	Reconduit sur sur P3 à partir du 1/10/2011.
Evariste TSHIALONGWA, chauffeur	01/10/2011 – 30/09/2011	Reconduit sur sur P3 à partir du 1/10/2011.
François KABWE, chauffeur	01/10/2011 – 30/09/2011	Reconduit sur sur P3 à partir du 1/10/2011.
Mao LUTUMBA, chauffeur	01/10/2011 – 30/09/2011	Reconduit sur sur P3 à partir du 1/10/2011.
Micheline BAMBULE, réceptionniste	01/09/2009 – 31/07/2011	Reconduit sur sur P3 à partir du 1/10/2011.
Chantal MOMA, nettoyeuse	01/10/2011 – 30/09/2011	Reconduit sur sur P3 à partir du 1/10/2011.
<b>Personnel d'encadrement recruté localement</b>		
6. <u>Personnel International (hors CTB)</u>		
7. <u>Expert en Coopération Internationale (CTB)</u> HOSTE Hendrik, Coordonnateur Régional volet TANGANYIKA et MANIEMA.		

## ANNEXE 5: Sous-traitance et appels d'offres

### 5.1 Marchés

Numéro CSC/RDC/Grands Travaux	Type de Marché	Mode de Passation	Description des Travaux	Date d'attribution	Durée du contrat	Lot	Firme	Montant sur Marché	Résultat probé	Commentaire
01	Travaux	PNSP	Marché des Travaux de Réhabilitation par la méthode HIMO de l'axe routier 051 : Kateba - Yenga (24,9 km)	30/09/2011	150jours	1	MIFCO	11.251,00 €	Bon	RAS
				30/09/2011	150jours	2	ASSADEB	10.386,70 €		
				30/09/2011	150jours	3	PAOCO	10.200,00 €		
				30/09/2011	150jours	4	AMLD	11.084,00 €		
				30/09/2011	150jours	5	SASDI	12.402,80 €		
02	Travaux	PNSP	Marché des Travaux de Réhabilitation par la méthode HIMO de l'axe routier 052 : Yenga - Kafiyé (21,8 km)	30/09/2011	150jours	1	APAS	9.623,00 €	Bon	RAS
				30/09/2011	150jours	2	VAIPED	11.145,80 €		
				30/09/2011	150jours	3	GRUBAN	10.277,85 €		
				30/09/2011	150jours	4	ADMA	7.787,00 €		
				30/09/2011	150jours	5	CEFI	9.142,12 €		
				6/10/2011	150jours	1	SEANGO	10.488,04 €		
03	Travaux	PNSP	Marché des Travaux de Réhabilitation par la méthode HIMO de l'axe routier 052 : Kafiyé - Mbulula (26,6 km)	6/10/2011	150jours	2	AMBE	9.999,80 €	Moyen	abandon chantier Lot 4 par la structure 1000 colines
				6/10/2011	150jours	3	AMLD	9.131,00 €		
				6/10/2011	150jours	4	TOOCCOL	9.397,19 €		
				6/10/2011	150jours	5	CEBRODAF	12.289,20 €		
				6/10/2011	150jours	6	STOC	11.792,00 €		
				12/07/2011	150jours	1	SADAV	37.315,20 €		
1000	Travaux	PNSP	Réhabilitation du pont Mlima (3 ml) sur l'axe routier 024	20/01/2011	125jours	1	EGR	53.944,99 €	Bon	RAS
				20/01/2011	125jours	1	ENTRECOB	40.949,00 €		
				30/09/2011	150jours	1	GADEV	10.750,40 €		
1029	Travaux	PNSP	Réhabilitation de l'axe routier 043 : Kilubi - Pont Louka (22,9 km)	30/09/2011	150jours	2	ADMA	8.956,40 €	Bon	RAS
				30/09/2011	150jours	3	CEPADEX	16.749,30 €		
				30/09/2011	150jours	4	CDPR	8.199,75 €		
				30/09/2011	150jours	5	CDH	8.041,10 €		
				7/10/2011	150jours	1	STFC	8.491,08 €		
23	Travaux	PNSP	Pose de sept buses métalliques (ARMCO) sur l'axe routier 01 : Muhala-Pont Songwa	7/10/2011	150jours	2	GRABEC	10.004,50 €	Bon	RAS
				8/11/2011	150jours	1	ADRC	19.924,70 €		
24	Travaux	PNSP	Construction de neuf dalots + remblais et compactage des accès sur l'axe routier 02 : Pont Songwa - Kabeya Mayi	8/11/2011	150jours	2	ADRC	18.953,80 €	Bon	RAS
				8/11/2011	150jours	3	STOC	18.345,80 €		
				12/10/2011	150jours	1	SADAV	10.004,50 €		
25	Travaux	PNSP	Pose de dix huit buses métalliques (ARMCO) sur l'axe routier 02 : Pont Songwa-Kabeya Mayi	12/10/2011	150jours	2	CPBL	16.485,10 €	Bon	RAS
				12/10/2011	150jours	3	CPBL	17.888,75 €		
				12/10/2011	150jours	4	GADEV	12.305,50 €		
43	Travaux	PNSP	Réhabilitation du pont Nzova 1 (8,6 ml) sur l'axe	23/03/2012	125jours	1	ACADEBI	21.536,61 €	Bon	RAS

Numero CSC-RDC 07/12/16	Type de marché	Mode de Passation	Description du marché	Date d'affiliation	Durée du contrat	Lot	Filiale	Montant du marché	Résultat produit	Commentaire
44	Travaux	PNSP	Mise en place de 14 traversées busées sous- route (ARMCO) sur l'axe routier 05: Kaleba- Mbulula	24/03/2012	150jours	1	ELC	12.810,65 €	Bon	Reconstruction du lot 4 sous PREPICO3 en raison d'une insuffisance d'éléments de buses ARMCO pendant le PREPICO 2
				25/03/2012	150jours	2	ELC	12.210,65 €		
				26/03/2012	150jours	3	APEX	10.730,00 €		
				27/03/2012	150jours	4	CHERIC	13.126,60 €		
45	Travaux	PNSP	Mise en place de 15 traversées busées sous- route (ARMCO) sur l'axe routier 042 fin cité Kongolo - Kilubi	27/02/2012	150jours	1	ACADEN	12.120,97 €	Bon	RAS
				27/02/2012	150jours	2	SMB	12.239,75 €		
				27/02/2012	150jours	3	OPTAL	13.965,30 €		
				28/02/2012	150jours	4	ASSADEL	12.890,40 €		
46	Travaux	PNSP	Mise en place de 7 traversées busées sous- route (ARMCO) sur l'axe routier 043 fin cité Kilubi - Pont Luitika	19/03/2012	150jours	1	ACADEN	12.421,72 €	Bon	RAS
				19/03/2012	150jours	2	SMB	9.040,36 €		
52	Travaux	PNSP	marché des travaux de réhabilitation par la methode HIMO sur l'axe routier 031 : Kiboko - Kahompwa 1	12/04/2012	150jours	1	ESF	9.282,50 €	Bon	Suppression du lot 1 et réduction du lot 2, suite à la présence d'un autre Baillieur sur l'axe
				12/04/2012	150jours	2	COOPAKU	9.299,18 €		
				11/04/2012	150jours	3	ATI	8.797,15 €		
				11/04/2012	150jours	4	ATI	7.335,50 €		
				11/04/2012	150jours	5	COOPAKU	9.282,50 €		
				12/04/2012	150jours	6	ASSADEL	8.236,50 €		
53	Travaux	PNSP	marché es travaux de réhabilitation par la methode HIMO sur l'axe routier 032 : Kahompwa 1-Kasoso	12/04/2012	150jours	1	ESF	16.499,10 €	Bon	RAS
				12/04/2012	150jours	2	GADREV	12.458,00 €		
				12/04/2012	150jours	3	GROIBANA	11.452,00 €		
				12/04/2012	150jours	4	PADECO	13.340,76 €		
				12/04/2012	150jours	5	ASSADEL	9.718,00 €		
				12/04/2012	150jours	6	ASSADEL	8.236,50 €		
56	Travaux	PNSP	Fourniture d'un tracteur agricole + remorque +pelle chargeuse +pelle retro	12/04/2012	120jours		LT mixte x	39.000,00 €	Mauvais	Marché résilié et relancé sous PREPICO 3
				11/04/2012	150jours	1	GASBIT	11.754,40 €		
				11/04/2012	150jours	2	GASBIT	10.704,90 €		
				11/04/2012	150jours	3	GETCO	10.671,40 €		
57	Travaux	PNSP	Marché des travaux de réhabilitation par la methode HIMO sur l'axe routier 042 : fin cité Kongolo - Kilubi	11/04/2012	150jours	4	PADECO	12.186,30 €	Mauvais	Travaux non achevé au niveau des lots 1,2 et 4. Reprise des travaux par l'Office des routes
				19/03/2012	150jours	1	CPSEL	28.753,45 €		
58	Travaux	PNSP	Marché de travaux de construction du pont Kansuamayi sur l'axe routier 032 : Kahompwa 1 - Kasoso	20/03/2012	180jours	1	ESRALC	36.765,79 €	Bon	RAS
				14/04/2010	150jours	1	CHERIC	8.910,59 €		
				14/04/2010	150jours	2	ADRC	10.243,30 €		
				14/04/2010	150jours	3	ELB	10.417,20 €		
				14/04/2010	150jours	4	ESCEB	10.753,53 €		
				14/04/2010	150jours	5	GSAD	9.436,55 €		
				14/04/2010	150jours	6	HEVA	10.061,01 €		
810	Travaux	PNSP	Marché des travaux de réhabilitation par la methode HIMO de l'axe routier 011: Mahala- Mwamba-Luhonge (31,0Km)	14/04/2010	150jours	7	ADIPET	7.149,40 €	Bon	RAS
				14/04/2010	150jours	1	ESRALC	36.765,79 €		
				14/04/2010	150jours	2	ADRC	10.243,30 €		
				14/04/2010	150jours	3	ELB	10.417,20 €		
				14/04/2010	150jours	4	ESCEB	10.753,53 €		
				14/04/2010	150jours	5	GSAD	9.436,55 €		
				14/04/2010	150jours	6	HEVA	10.061,01 €		

Numéro SSC-RDC D7/1211X	Type de travaux	Mode de passation	Description des travaux	Date d'attribution	Plage de contrôle	Lot	Frais	Montant de marché	Recueil produit	Commentaire
812	Travaux	PNSP	Marché des travaux de réhabilitation par la méthode HIMO de l'axe routier 012: Mwamba Luhonge - Mukunkuma (26,8Km)	16/04/2010	150jours	1	HDA	8.363,00 €	Bon	RAS
				16/04/2010	150jours	2	ADA	9.785,86 €		
				16/04/2010	150jours	3	ARESS	12.308,00 €		
				16/04/2010	150jours	4	GRQUEAN	12.350,06 €		
				16/04/2010	150jours	5	GADEV	11.332,90 €		
				16/04/2010	150jours	6	IPCEC	9.318,52 €		
813	Travaux	PNSP	Marché des travaux de Réhabilitation par la méthode HIMO de l'axe routier 013: Mukunkuma-Pont Songwa (14,6Km)	15/04/2010	150jours	1	SASDIT	9.731,80 €	Bon	RAS
				15/04/2010	150jours	2	SASDIT	10.437,25 €		
				15/04/2010	150jours	3	CEXC	9.790,20 €		
832	Travaux	PNSP	Marché des travaux de Réhabilitation par la méthode HIMO de l'axe routier 021: Pont Songwa-Yuma (29,4 Km)	19/07/2010	150jours	1	ABLO	9.245,00 €	Bon	RAS
				19/07/2010	150jours	2	HDA	10.303,00 €		
				19/07/2010	150jours	3	LIBERS	10.219,00 €		
				19/07/2010	150jours	4	PADCC	10.771,40 €		
				19/07/2010	150jours	5	ADIPET	10.958,00 €		
				19/07/2010	150jours	6	CODETANGA	9.886,15 €		
833	Travaux	PNSP	Marché des travaux de Réhabilitation par la méthode HIMO de l'axe routier 022: Yuma-Kankwala (22,6Km)	13/07/2010	150jours	1	AREEC	9.729,83 €	Bon	RAS
				13/07/2010	150jours	2	AMLD	9.632,50 €		
				13/07/2010	150jours	3	SASDIT	9.825,25 €		
				13/07/2010	150jours	4	CEXC	10.449,08 €		
				13/07/2010	150jours	5	LIBEAS	8.054,00 €		
				13/07/2010	150jours	6	CIQE	10.382,80 €		
839	Travaux	PNSP	Marché des travaux de Réhabilitation par la méthode HIMO de l'axe routier 023: Kankwala-Tengo (28,0Km)	19/07/2010	150jours	1	FEBO DORINS	10.120,00 €	Bon	RAS
				19/07/2010	150jours	2	AREPOKA	12.477,60 €		
				19/07/2010	150jours	3	APEK	9.009,37 €		
				19/07/2010	150jours	4	CEXC	10.398,69 €		
				19/07/2010	150jours	5	GADEV	11.161,44 €		
				19/07/2010	150jours	6	GEPA TECH	12.168,00 €		
840	Travaux	PNSP	Marché des travaux de Réhabilitation par la méthode HIMO de l'axe routier 024: Tengo - Mukumbe (27,0Km)	7/07/2010	150jours	1	AAARI	9.328,40 €	Bon	RAS
				7/07/2010	150jours	2	AAARI	9.328,40 €		
				7/07/2010	150jours	3	CODETANGA	9.085,82 €		
				7/07/2010	150jours	4	GRQUEAN	11.608,32 €		
				7/07/2010	150jours	5	APEK	8.003,76 €		
				7/07/2010	150jours	6	ASSADEL	10.080,38 €		

Numero CSC/DC 07/02/15	Type de marché	Mode de Passation	Description du marché	Date de (ré)attribution	Durée du contrat	Lot	Entre	Montant du marché	Résultat pénalité	Commentaire
841	Travaux	PNSP	Marché des travaux de réhabilitation par la méthode HIMO de l'axe routier 025: Mukumbe- Kabeya (23,7 Km)	22/07/2010	150jours	1	RASARDEL	11.592,18 €		
				22/07/2010	150jours	2	BSA	12.818,60 €		
				22/07/2010	150jours	3	BSA	13.543,54 €	Bon	RAS
				22/07/2010	150jours	4	GETCO	10.845,90 €		
				22/07/2010		5	CPDEL	13.892,95 €		
842	Travaux	PNSP	Réhabilitation du pont Mfunde sur l'axe routier	24/06/2010	125jours	1	BSA	26.130,41 €	Moyen	Application pénalité de retard
843	Travaux	PNSP	Réhabilitation du pont Lubamba et Lugwey sur l'axe routier 012	8/07/2010	125jours	1	GETCO	10.531,00 €	Bon	RAS
				8/07/2010	125jours	2	EGODE	15.473,88 €		
844	Travaux	PNSP	Réhabilitation du pont Kambishe et Songwa sur l'axe routier 013	21/06/2010	125jours	1	CPDEL	13.468,00 €	Bon	RAS
				21/06/2010	125jours	2	CPDEL	23.308,60 €		
845	Travaux	PNSP	Réhabilitation du pont Kadjadja et Keshia sur l'axe routier 014	7/07/2010	125jours	1	BSA	22.013,35 €	Moyen	Application pénalité de retard pour les 2 lots
				7/07/2010	125jours	2	HDA	29.307,77 €		
846	Travaux	PNSP	Réhabilitation du pont Mushaka sur l'axe routier	26/07/2010	125jours	1	GROUBAN	25.483,34 €	Bon	RAS
				7/07/2010	125jours	2	HDA	29.307,77 €		
847	Travaux	PNSP	Réhabilitation du pont Migila et Pemba sur l'axe routier 015	7/07/2010	125jours	1	CPTR	28.433,95 €	Moyen	Application pénalité de retard pour HDA
998	Travaux	PNSP	Réhabilitation du pont Kadjadja 1 sur l'axe routier	7/07/2010	125jours	2	HDA	28.057,25 €		
				14/06/2011	150jours	1	ENTRESCOD	21.532,06 €	Bon	RAS
999	Travaux	PNSP	Réhabilitation du pont Luitu sur l'axe routier 023	14/06/2011	150jours	1	ADSEP	42.635,35 €	Bon	RAS
730	Service	PNSP	Etude base-line	6/10/2009			EPODE	19.923,00 €	Bon	RAS
731	Fourniture	PNSP	Fourniture de 4 rouleaux compacteurs	26/11/2009			CFRO MOTORS	67.000,00 €	Bon	RAS
732	Fourniture	PNSP	Fourniture de deux tracteurs agricoles + 2 lame	6/10/2009			PRODIMPEX	50.320,00 €	Bon	RAS
733	Fourniture	PNSP	Fourniture de deux remorques à benne bascula	14/10/2009			ITAL MOTORS	22.758,00 €	Bon	RAS
736	Fourniture	PNSP	Achat de 2 Pick up (Prepico volet Tanganika et 1)	9/09/2009			KJAEBSKJAEER	59.852,00 €	Bon	RAS
739	Fourniture	PNSP	Achat 1 station Wagon Tanganika	9/09/2009			KJAEBSKJAEER	28.987,00 €	Bon	RAS

## 5.2 Conventions de service

N° de contrat	Objet de convention / contrat	Date d'attribution	Délai	Type de contrat	Prime	Montant du marché
n°001/RDC/0711211/2009	Appui logistique et intendance	1/07/2009	21jours		Kitenge ROGATI	300,00 \$
	Location du bureau abritant l'UGV à Kalemie	2/07/2009		Location	Ibrahim LUBUMI	550\$/mois
n°002/RDC/0711211/2009	Appui logistique et intendance	2/07/2009	22jours		Kumeka OLIVIER	210,00 \$
	Propriété du Bureau et parcelle	24/08/2009	15jours	SERVICE	DJUMA ILAYA	105,00 \$
RDC 0711211/01/001	Réalisation d'une session de formation des chefs d'équipe des PME et ONGD à Kalemie	28/09/2009	36jours	SERVICE	DVDA	13.120,00 €
	Protocole d'accord des soins médicaux	20/10/2009		SERVICE	CS UNDUGU	300\$/mois
RDC 0711211/01/003	Etude des Ponts sur les axes 01 et 02	29/01/2010	30jours	SERVICE	LEONARD	2.800,00 €
RDC 0711211/03/058	Préparer la mission d'installation des CLERS sur l'axe 01	7/09/2010	22jours	SERVICE	ADIPET	1.450,00 €
RDC 0711211/02/060	Réalisation d'une session de formation des Chefs d'équipe des PME et ONGD à Kongolo	22/10/2010	28jours	SERVICE	DVDA	20.132,00 €
RDC 0711211/03/061	Réalisation de 3 session de formation des CLERS sur les axes 01	14/01/2011	16jours	SERVICE	DVDA	1.500,00 \$
RDC 0711211/03/065	Réalisation de 5 session de formation des CLERS sur l'axe 02	1/03/2011	20jours		DVDA	2.500,00 \$
RDC 0711211/01/068	Sensibilisation des CLERS sur les axes 01 et 02 ( 8 sessions de sensibilisation )	14/06/2011	8jours	SERVICE	Antoinette KAYAMBI	550,00 \$
RDC 0711211/05/069	Réalisation de 5 session de formation des CLERS sur les axes 04 et 05 à Kongolo	15/07/2011		SERVICE	DVDA	2.500,00 \$
RDC 0711211/02/118	Réalisation d'une étude d'impact socio économique à Kalemie et Nyunzu	10/11/2011		SERVICE	ECODED	16.930,00 €
RDC 0711211/06/144	Réalisation d'une session de formation des Chefs d'équipe des PME et ONGD à Kongolo	23/02/2012	36jours	SERVICE	DVDA	13.125,29 €
RDC 0711211/07/144	Réalisation d'une session de formation des Chefs d'équipe des PME et ONGD à Kabalo	23/02/2012	36jours	SERVICE	DVDA	12.908,57 €
RDC 0711211/02/147	Entretien améliorant de l'axe 01 du pk 47+500 au pk 72+450	25/04/2012	5 mois	ENTRETIEN PISTE	C/Lambo Kilela	13.499,10 €
RDC 0711211/02/145	Entretien améliorant de l'axe 01 du pk 0+000 au pk 22+500	25/04/2012	5 mois	ENTRETIEN PISTE	C/Muhala	19.482,40 €
RDC 0711211/02/146	Entretien améliorant de l'axe 01 du pk 22+500 au pk 47+500	25/04/2012	5 mois	ENTRETIEN PISTE	C/Mulowa	30.305,25 €
RDC 0711211/01/083	Entretien Simple de l'axe 02 du pk 111+200 au pk 130+700	24/08/2011	3 mois	ENTRETIEN PISTE	C/Kabeya Mayi	3.217,50 €
RDC 0711211/01/082	Entretien Simple de l'axe 02 du pk 84+400 au pk 111+200	24/08/2011	3 mois	ENTRETIEN PISTE	C/Kilwa	4.422,00 €
RDC 0711211/01/081	Entretien Simple de l'axe 02 du pk 54+300 au pk 84+400	24/08/2011	3 mois	ENTRETIEN PISTE	C/Panda	4.966,50 €
RDC 0711211/01/080	Entretien Simple de l'axe 02 du pk 30+000 au pk 54+300	24/08/2011	3 mois	ENTRETIEN PISTE	C/ Kankwala	4.009,50 €
RDC 0711211/01/079	Entretien Simple de l'axe 02 du pk 0+000 au pk 30+000	24/08/2011	3 mois	ENTRETIEN PISTE	C/ Mukundi	4.950,00 €
RDC 0711211/01/076	Entretien Simple de l'axe 01 du pk 0+000 au pk 22+500	24/08/2011	3 mois	ENTRETIEN PISTE	C/ Muhala	3.721,50 €
RDC 0711211/01/077	Entretien Simple de l'axe 01 du pk 22+500 au pk 47+500	24/08/2011	3 mois	ENTRETIEN PISTE	C/ Mulolwa	4.125,00 €
RDC 0711211/01/078	Entretien Simple de l'axe 01 du pk 47+500 au pk 72+500	25/08/2011	3 mois	ENTRETIEN PISTE	C/ Lambo Kilela	4.125,00 €
	sécurité du Bureau de la CTB à Kalemie	6/08/2009	1 ans	Gardiennage	SOGAR	600\$/mois

## ANNEXE 6: Liste des Équipements acquis par la prestation

### 6.1 Liste des Fournitures acquis par la prestation

N° Inventaire	Intitulé/ Description	Date de facturation	Montant			STATUT	Commentaires
			Montant en devise	Devise	Euro		
PPC2-FNT-01-1	Bureau 180x80x74	01/août/2009	120,00		0,00	Bon Etat	RAS
PPC2-FNT-01-2	Fauteuil de bureau	01/août/2009	350,00		0,00	Bon Etat	CEDE PAR RRBFB
PPC2-FNT-01-3	3 Etagères en bois suspendues	01/août/2009	60,00		0,00	Bon Etat	RAS
PPC2-FNT-01-5	Etagère en bois vitrée	01/août/2009	100,00			Bon Etat	RAS
PPC2-FNT-01-6	2 Tables pour P C	01/août/2009	80,00		0,00	Bon Etat	RAS
PPC2-FNT-01-7	Socle en bois onduleur	01/août/2009			0,00	Bon Etat	RAS
PPC2-FNT-01-8	Ventilateur	01/août/2009	30,00		0,00	Bon Etat	RAS
PPC2-FNT-02-1	Bureau 180x80x74	01/août/2009	120,00		0,00	Bon Etat	RAS
PPC2-FNT-02-2	Fauteuil de bureau	01/août/2009	180,00		0,00	Bon Etat	CEDE PAR RRBFB
PPC2-FNT-02-3	Armoire en bois vitrée	01/août/2009	180,00		0,00	Bon Etat	RAS
PPC2-FNT-02-4	Etagère en bois	01/août/2009			0,00	Bon Etat	RAS
PPC2-FNT-02-5	Table pour P C	01/août/2009	80,00		0,00	Bon Etat	RAS
PPC2-FNT-02-6	Ventilateur	01/août/2009	30,00			Hors Service	Salle de réunion (Dragage)
PPC2-FNT-03-1	Bureau en bois	01/août/2009	120,00		0,00	Bon Etat	RAS
PPC2-FNT-03-2	Fauteuil de direction	01/août/2009	180,00		0,00	Mauvais Etat	Chaise réparée.
PPC2-FNT-03-3	Etagère en bois 200x120x35	01/août/2009	100,00		0,00	Bon Etat	RAS
PPC2-FNT-03-4	Table pour P C	01/août/2009	80,00		0,00	Bon Etat	RAS
PPC2-FNT-04-1	Bureau en bois		120,00		0,00	Bon Etat	RAS
PPC2-FNT-05-1	Fauteuil de bureau					Mauvais Etat	Réparée pour dépannage
PPC2-FNT-04-2	Etagère en bois	01/août/2009	100,00		0,00	Bon Etat	RAS
PPC2-FNT-04-3	Fauteuil de direction	01/août/2009	180,00		0,00	Hors Service	Mauvais état
PPC2-FNT-04-4	Table pour P C	01/août/2009	80,00		0,00	Bon Etat	RAS
PPC2-FNT-04-6	Ventilateur		30,00			Bon Etat	Dragage
PPC2-FNT-05-2	Etagère en bois	01/août/2009	100,00		0,00	Bon Etat	RAS
PPC2-FNT-05-3	Socle en bois onduleur	01/août/2009			0,00	Bon Etat	RAS
PPC2-FNT-06-1	Bureau 180x80x74	01/août/2009	120,00		0,00	Bon Etat	RAS
PPC2-FNT-06-2	Fauteuil de bureau	01/févr/2007	150,00		0,00	Mauvais Etat	Cesse/Veranda/ CEDE PAR RRBFB
PPC2-FNT-06-4	Table pour P C	01/févr/2007	80,00		0,00	Bon Etat	RAS
PPC2-FNT	Ventilateur		30,00			Bon Etat	Dragage
PPC2-FNT-07-2	Bureau en bois	01/oct/2006	120,00		0,00	Bon Etat	RAS
PPC2-FNT-07-3	1 Etagères en bois 200x120x35	01/janv/2007	100,00		0,00	Bon Etat	RAS
PPC2-FNT-07-4	Table de réunion	01/janv/2007	120,00		0,00	Bon Etat	RAS
PPC2-FNT-07-7	Table pour Batteries & Convertisseurs	01/mars/2007			0,00	Bon Etat	RAS
PPC2-FNT-07-8	Fauteuil de bureau	01/mars/2007	150,00		0,00	Hors Service	Mauvais état
PPC2-FNT-07-9	Tableau blanc	01/oct/2006	45,00		0,00	Bon Etat	RAS
PPC2-FNT-07-10	Valve Intérieur	01/oct/2006			0,00	Bon Etat	RAS
PPC2-FNT	Ventilateur		30,00			Bon Etat	RAS
PPC2-FNT-07-13	1 Etagère en bois 200x120x35	01/janv/2007	100,00			Bon Etat	RAS
PPC2-FNT-08-1	Table de réunion	02/oct/2006	110,00		0,00	Bon Etat	RAS
PPC2-FNT-09-1	3 Etagères en bois	04/oct/2006	100,00		0,00	Bon Etat	RAS
PPC2-FNT-09-2	1 Bouilloire		35,00			Hors Service	Mauvais état & Brûlé
PPC2-FNT-09-3	1 Bouilloire	28/avr/2011	35,00			Bon Etat	RAS

## 6.2 Liste des Équipements acquis par la prestation

N° Inventaire	Intitulé/Description	Date de facture	Montant			STATUT	Commentaires
			Montant en devise locale	Devise	Euro		
PPC2-EQ-01	4 Coffrets CAISSE	01/août/2009	350,00	USD			
PPC2-EQ-02	Copieur/ Impr Réseau Canon IR 2018	01/août/2009	4.418,00			Mauvais Etat En Panne	
PPC2-EQ-04	Machine à reliure	01/déc/2004	723,00			Bon Etat	
PPC2-EQ-05	Coffre fort Chanic	01/janv/2005	2.049,00			Bon Etat CEDE PAR RRBf	
PPC2-EQ-06	Antenne VSAT Internet	01/août/2009	2.500,00			Bon Etat	
PPC2-EQ-07	Antenne VSAT (Mat pour antenne)	01/août/2009	245,00			Bon Etat	
	Modem internet HUGHES/HN7740S					Bon Etat	
PPC2-EQ-08	Router sans filWR 150N	01/août/2009	295,00			Bon Etat	
PPC2-EQ-09	Cortenaire marin 20'	01/août/2009	800,00			Bon Etat	
PPC2-EQ-10	2 Convertisseurs 2000W	01/août/2010	450,00			1 en bon état et 1 en panne	
PPC2-EQ-11	Codan NGT Base Station	01/oct/2010	4500,00			Bon Etat	
PPC2-EQ-12	4 Panneaux Solaire	01/août/2010	1150,00			Bon Etat	
PPC2-EQ-13	Coupe papier(Rogneur)	01/janv/2005	670,00			Bon Etat	
PPC2-EQ-14	GENERATEUR LISTER	AOÛT/2009				Bon Etat	
PPC2-EQ-15	GENERATEUR PRAMAC					Mauvais Etat CEDE PAR RRBf/En panne, pompe à huile, arbre à cames	
PPC2-EQ-16	2 Inverseurs125 A	01/août/2009	390,00			Bon Etat	
PPC2-EQ-17	1 Régulateur	03/déc/2010	360,00			Bon Etat	
PPC2-EQ-18	1 Régulateur	17/janv/2011	380,00			Bon Etat	
PPC2-EQ-19	1 Chargeur Batteries de 30 Ah	28/sept/2010	0,00			Mauvais Etat Conteneur	
PPC2-EQ-20	4 Batteries	14/févr/2011	0,00		0,00	2 en mauvais état et 2 hors service	
PPC2-EQ-21	Codan mobile (Type 9350)					Bon Etat	
PPC2-EQ-22	Codan mobile (Type 9350)					Hors Service Suivant rapport tech. Goma	
PPC2-EQ-23	Codan mobile (Type 9350)					Hors Service Suivant rapport tech. Goma	
	Sonde de ballage					Transférer le 09/11/2012 àKongolo	
	Sonde de ballage						
	Tronçonneuse STIHL (070 AV/090					Bon Etat	
	Tronçonneuse STIHL (070 AV/090					Bon Etat	
	Aiguille vibrante					Bon Etat	
	Cyclomètre					Bon Etat Dans le sac	
	Cyclomètre					Bon Etat Dans le sac	
	Cyclomètre					Bon Etat Dans le sac	
	Tire fort 4 tonnes					Bon Etat	
	Tire fort 4 tonnes					Bon Etat	
	Lit de campagne					Mauvais Etat	
	Lit de campagne					Mauvais Etat	
	Lit de campagne					Mauvais Etat Ramener de Kongolo le 16/06/2012	
	Lit de campagne					Bon Etat	
	Niveau à lunette NA724 + trepied					Bon Etat	
	Mire pour niveau à lunette					Mauvais Etat	
	Caisse accessoires sonde à ballage						
	Trepied pour projecteur 500W					Bon Etat	

### 6.3 Liste du Matériel informatique acquis par la prestation

N° Inventaire	Intitule/Description	Date de facture	Montant			STATUT	Commentaires
			Montant en devise locale	Devise	Euro		
(a)	(b)	(c)	(i)	(j)	(k)	(m)	(n)
PPC2-INF-01-1	Ordinateur Dell	01/août/2009	1.300,00		863,00	Bon Etat	RAS
PPC2-INF-01-2	Ecran LG		0,00		0,00	Bon Etat	RAS
PPC2-INF-01-3	Clavier dell	01/août/2009	0,00		0,00	Bon Etat	RAS
PPC2-INF-01-4	Souris Dell		0,00		0,00	Bon Etat	RAS
PPC2-INF-01-5	Imprimante couleur CP 1215	01/août/2009	336,00		0,00	Bon Etat	RAS
	Appareil photo Sony Lens 12,1 Megapixels					Bon Etat	
PPC2-INF-01-8	Rallonge multiprise Vision	01/août/2009				Bon Etat	RAS
PPC2-INF-01-9	GPS Garmin estrex	01/mars/2007	415,00		0,00	Bon Etat	RAS
PPC2-INF-01-7	Onduleur SC 1500 VA					Hors Service	En panne
PPC2-INF-02-1	Ordinateur Dell dim 3100p4	01/août/2009	1.300,00		863,00	Bon Etat	RAS
PPC2-INF-02-2	Ecran LG	01/août/2009	0,00		0,00	Bon Etat	RAS
PPC2-INF-02-3	Clavier dell	01/août/2009	0,00		0,00	Bon Etat	RAS
PPC2-INF-02-4	Souris Dell		0,00		0,00	Bon Etat	RAS
PPC2-INF-02-5	Onduleur 1200 VA	01/août/2009	135,00		0,00	Hors Service	
PPC2-INF-02-6	Rallonge multiprise Vision					Bon Etat	RAS
PPC2-INF-02-7	Stabilisateur 2000 VA	01/août/2009	90,00			Bon Etat	RAS
PPC2-INF-02-8	Lap Top Toshiba + sac satellite pro	01/août/2009	1.300,00			Bon Etat	RAS
PPC2-INF-02-9	Adaptateur					Bon Etat	RAS
PPC2-INF-02-10	GPS Garmin estrex					Bon Etat	RAS
PPC2-INF-02-11	Chargeur Pile GPS					Bon Etat	RAS
PPC2-INF-03-1	Lap Top Toshiba + sac satellite pro	01/août/2010	1.300,00		275,00	Bon Etat	RAS
PPC2-INF-03-2	Stabilisateur 1500 VA	01/août/2009	40,00			Bon Etat	RAS
PPC2-INF-03-3	Adaptateur					Bon Etat	RAS
PPC2-INF-03-5	GPS Garmin map 60CSx					Hors Service	Retourné à la logistique
PPC2-INF-03-6	Ordinateur Toshiba					Bon Etat	RAS
PPC2-INF-04-1	Ordinateur DELL OPLITEX 760MT	01/août/2009	1.200,00			Mauvais Etat	En panne/Magasin
PPC2-INF-04-2	Onduleur 1200 VA	01/août/2009	135,00			Hors Service	En panne
PPC2-INF-04-3	Rallonge multiprise	01/août/2009				Bon Etat	RAS/ Magasin
PPC2-INF-04-4	Clavier dell	01/août/2009				Bon Etat	RAS/Magasin
PPC2-INF-04-5	Lap Top Toshiba Satellite pro	01/août/2009	1.300,00		0,00	Bon Etat	RAS

N° Inventaire	Intitulé / Description	Date de facture	Montant			STATUT	Commentaires
			Montant en devise locale	Devise	Euro		
PPC2-INF-04-7	Souris Dell	01/août/2009	0,00		0,00	Bon Etat	RAS
PPC2-INF-04-8	Stabilisateur 2000 VA					Bon Etat	RAS
PPC2-INF-04-9	Ecran Dell	01/août/2009	0,00			Bon Etat	RAS
PPC2-INF-05-1	Ordinateur DELL OPLITEX 760MT	01/août/2009	1.200,00			Bon Etat	RAS/ 23-01-2012
PPC2-INF-05-2	Onduleur 1200 VA	01/août/2009				Bon Etat	RAS
PPC2-INF-01-6	Onduleur 1200 VA	01/août/2009	135,00		0,00	Hors Service	En panne
PPC2-INF-03-05	Rallonge multiprise	01/août/2009				Bon Etat	RAS
PPC2-INF-05-4	Clavier	01/août/2009				Bon Etat	RAS
PPC2-INF-05-5	Souris Dell	01/août/2009				Bon Etat	RAS
PPC2-INF-05-6	Stabilisateur 1500 VA	01/août/2009	40,00		0,00	Bon Etat	RAS
PPC2-INF-05-7	Projecteur Sony modèle VLP ES5	01/août/2009	936,00		0,00	Bon Etat	RAS
PPC2-INF-05-8	Projecteur ToshibaTDP	01/août/2009	0,00		0,00	Bon Etat	RAS
PPC2-INF-05-9	Ecran Dell	01/août/2009	0,00		0,00	Bon Etat	RAS
PPC2-INF-06-1	Ordinateur DELL OPLITEX 760MT	01/août/2009	1.200,00		0,00	Bon Etat	RAS
PPC2-INF-06-2	Onduleur 1200 VA	01/août/2009	135		0,00	Hors service	
PPC2-INF-06-3	2 Rallonges multiprise	01/août/2009				Bon Etat	RAS
PPC2-INF-06-4	Stabilisateur 1500 VA	01/août/2009	40,00		0,00	Bon Etat	RAS
PPC2-INF-06-5	Scanner HP scan Jet G2710	01/août/2009	0,00		157,00	Hors Service	Adaptateur a brulé
PPC2-INF-06-6	Ecran Dell	01/août/2009	0,00		0,00	Bon Etat	RAS
PPC2-INF-06-7	Clavier dell	01/août/2009	0,00		0,00	Bon Etat	RAS
PPC2-INF-06-8	Souris Dell	01/août/2009	0,00		0,00	Bon Etat	RAS
PPC2-INF-06-9	Imprimante HP Laser Jet P2055d/N&	01/août/2009	150,00		0,00	Bon Etat	RAS
PPC2-INF-07-1	Ordinateur Dell oplitex 760MT	01/août/2009	1.200,00		986,00	Bon Etat	RAS/ 23-01-2012
PPC2-INF-07-2	Ecran Dell	01/août/2009	0,00		0,00	Bon Etat	RAS
PPC2-INF-07-3	Clavier Dell	01/août/2009	0,00		0,00	Bon Etat	RAS
PPC2-INF-07-4	Souris	01/août/2009	0,00		0,00	Bon Etat	Mauvais etat
PPC2-INF-07-5	Stabilisateur 1500 VA	01/août/2009	40,00		110,00	Bon Etat	RAS
PPC2-INF-07-6	Onduleur 1200 VA	01/août/2009	135,00		0,00	Mauvais Etat	En panne
PPC2-INF-07-7	1 Onduleur SSD-UPS- 1500VA	09/mars/2011	305,00			Bon Etat	RAS
PPC2-INF-07-8	Scanner canon Lide 200	12/août/2011	200,00			Bon Etat	RAS
PPC2-INF-07-9	Disque Dur Externe Toshiba 500 GB	12/août/2011	320,00			Mauvais Etat	
PPC2-EQ-03	Onduleur	01/août/2009				Mauvais Etat	En panne

#### 6.4 Liste Véhicules acquis par la prestation

N° inventaire	Intitula/Description	Date de facturé	N° facture	Numero serie	Montant			STATUT	Commentaire
					Montant en devise locale	Devise	Euro		
PPC2-VHL-01	NISSAN PATROL 003 IT 117	01/AOÛT/2005		536732		€			CEDER PAR RRBFB
PPC2-VHL-02	TOYOTALC HZJ78L - RJMRSV HARD TOP 003IT411	09/oct/2009		JTGRB71J797003390		€	28.987,00		RAS
PPC2-VHL-03	TOYOTALC HZJ79L-TJMRSV PICK UP 003IT414	09/oct/2009		JTFLB71J998021703			24.636,00		RAS
PPC2-MTO-01	YAMAHA AG 200 01AM08	16/oct/2009		3GX-080347	5.208,00				RAS
PPC2-MTO-02	YAMAHA XTZ 125 01AB088	03/nov/2010		9C6KE083680002047					RAS
PPC2-MTO-04	YAMAHA XTZ 125 01AB140	03/nov/2010		9C6KE083480002069					En panne au garage Caritas. Moto cédée à la Caritas
PPC2-MTO-05	YAMAHA XTZ 125 01AB141	03/nov/2010		9C6KE083680002160					RAS
PPC2-TRAC-06	TAFE 7502 4 WD 0256 AA24	30/mars/2010		475798			11.379,00		RAS
PPC2-REMO-07	REMORQUE AGRICOLE BENNE	23/juin/2010		0					RAS
PPC2-COPACT-08	COMPACTEUR BOMAG BW 75 S-2	26/janv/2010	001/01/2010	1091609021514					
PPC2-COPACT-09	COMPACTEUR BOMAG BW 75 S-2			0					

#### Annexe 7. Formations

RAS

Type de formation	Pays, Institution, Durée	Nom ou Nombre de personnes formées	Dates de la formation	Sujet, contenu et niveau
Stage				
Bourse				
Workshop				
Autres				

## 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.*

<b>Bailleurs de fonds intervenant dans le même projet</b>				
Bailleurs de fonds	Nom de l'intervention	Budget	Principaux objectifs	Commentaires
RAS				
<b>Bailleurs de fonds contribuant à un même objectif spécifique</b>				
Bailleurs de fonds	Nom de l'intervention	Budget	Principaux objectifs	Commentaires
RAS				

### III. PREPICO 2 ANNEXES VOLET (B) MANIEMA

Annexes	Oui	Non
9. Résumé des résultats	X	
10. Etat des recettes et dépenses de l'année sous revue	X	
11. Taux de déboursement de la prestation	X	
12. Personnel de la prestation	X	
13. Sous-traitance et appels d'offres	X	
14. Equipements	X	
15. Formations		X
16. Bailleurs de fonds		X

## PREMIERE PARTIE : 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
<b>PERTINENCE<sup>7</sup></b> (cf. PRIMA, §70, p.19)		
1. Quelle est la pertinence de la prestation par rapport aux priorités nationales de développement?	1	1
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 :		
g) Genre	2	2
h) Environnement	2	2
i) Economie sociale	1	1
3. Les objectifs de la prestation étaient-ils toujours pertinents?	1	1
4. La prestation a-t-elle répondu aux besoins des groupes cibles?	1	1
5. En fonction de ses objectifs, la prestation s'est elle appuyée sur les organes locaux d'exécution appropriés?	1	2

	Responsable national de	Responsable CTB de
--	-------------------------	--------------------

<sup>7</sup> 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 ».

	l'exécution	l'exécution
<b>PERFORMANCE<sup>8</sup></b> (PRIMA, §71, pp.19-20)		
3. Les résultats obtenus par la prestation ont-ils contribué à la réalisation de ses objectifs <sup>9</sup> ? (efficacité)	2	2
4. Appréciez la qualité des résultats intermédiaires (efficacité)	2	2
5. Les modalités de gestion de la prestation ont-elle été appropriées? (efficacité)	1	1
6. Les ressources de la prestation ont-elles été suffisantes sur le plan de (efficacité) :		
a. Ressources financières?	1	2
b. Ressources humaines ?	1	2
c. Matériel et équipements ?	3	2
7. Les ressources de la prestation ont-elles été utilisées efficacement et optimisées pour obtenir les résultats attendus? (efficacité)	2	2
8. La prestation a-t-elle été satisfaisante sur le plan coût-efficacité par rapport à des interventions similaires? (efficacité)	2	2
9. Sur base du planning d'exécution, appréciez la rapidité d'exécution de la prestation. (respect des délais)	4	4

<sup>8</sup> 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).

<sup>9</sup> voir annexe I pour plus de détails

Indiquez votre appréciation globale de la prestation *en utilisant les appréciations suivantes*:

- |   |
|---|
| <p>1 - Très satisfaisant<br/>                 2 - Satisfaisant<br/>                 3 - Non satisfaisant, malgré certains éléments positifs<br/>                 4 - Non satisfaisant<br/>                 X - Sans objet</p> |
|---|

	Responsable national de l'exécution	Responsable CTB de l'exécution
<b>Appréciation globale de la prestation</b>	2	2

La prestation est globalement satisfaisante dans la mesure où les résultats prévus ont été atteints.

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 Maniema dans sa partie Sud, 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 à mener convenablement leurs activités qui aboutissent 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).

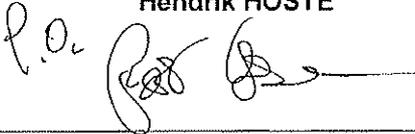
Le volet Maniema du PREPICO 2 a eu deux actions essentielles s'inscrivant dans le renforcement et l'extension du volet Maniema du programme PREPICO 1 qui s'est clôturé en Décembre 2010.

Avec comme actions:

- ☉ La réhabilitation de 200 km de pistes rurales dans la Province du Maniema sur financement du Royaume de Belgique.
- ☉ La mise en œuvre de volet entretien des pistes réhabilitées.

Nous jugeons globalement satisfaisant la prestation dans la mesure où 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.

Par ailleurs cette intervention s'intègre dans le cadre du DSCRP qui vise le désenclavement des milieux ruraux et l'amélioration des conditions de production et d'évacuation des produits agricoles de base, l'accès aux services sociaux de base et à lutter contre la pauvreté.

Responsable national de l'exécution	Responsable CTB de l'exécution
<b>Papy FATAKI</b>	<b>Hendrik HOSTE</b> 

## DEUXIEME PARTIE : RÉSUMÉ DE LA MISE EN ŒUVRE DE LA PRESTATION

### 9. 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 volet Maniema:

- ↳ Le réseau des routes de desserte agricole dans certains pools des productions de la province du Maniema est réhabilité ;
- ↳ Un système de fonds d'entretien routier assurant l'entretien de routes agricoles réhabilitées est mis en œuvre de manière durable dans les provinces susmentionnées;
- ↳ Des emplois et des PME liées aux activités du projet sont créés dans la zone d'intervention.

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

Résultat 1 : Les PME et ONG ont été formés.

Résultat 2 : Un réseau de 200 km de pistes est réhabilité.

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 les résultats les changements ci après ont été opérés :

#### **Pour le Résultat 1:**

Après avoir procédé à l'identification des partenaires d'exécution, le projet s'est rendu compte qu'il y avait suffisamment des techniciens formés en HIMO dans la zone d'intervention. Ces techniciens étaient formés soit par la CTB PREPICO 1, la CARITAS, CONCERN ou CARE International.

Par ailleurs la plupart des ONG et PME ne maîtrisait pas les procédures de passation des marchés publics selon la Loi belge, et en matière de gestion, rare étaient ceux qui pouvaient tenir n'office qu'un livre de caisse ou encore ressortir une marge bénéficiaire après une soumission.

Partant de ce constat au lieu d'organiser deux sessions de formation en HIMO comme prévu dans le DTF, le projet à organiser quatre sessions de formation en gestion et management de PME et ONG et 1 atelier d'information sur le marché publics selon la Loi Belge.

### **Pour le Résultat 2:**

Vu que dans la zone d'intervention, il y a aucune structure étatique ou privée équipée en engin de travaux publics, permettant de réaliser l'activité 2 (réhabilitation en semi-mécanisée), le projet a commandé un tracteur agricole avec accessoires de génie civil en vu de procéder à certaines interventions en régie sur la consolidation des points chauds sur les axes réhabilités.

### **10. 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:**

5. Le trafic est assuré en toute saison.
6. Augmentation du trafic.
7. La vitesse moyenne de parcours est maintenue.
8. L'entretien des routes est fait.

A ce jour sur tous les axes réhabilités le trafic est assuré en toute saison bien que le volume de ce trafic est encore très faible pour le véhicule mais en nette augmentation pour les motos et les vélos. L'entretien est fait par les comités locaux d'entretien routier (CLER), ce qui permet de maintenir la vitesse moyenne à plus ou moins 40 km/h.

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

#### **Résultats 1: LES PME et ONG sont formés**

Les indicateurs du Résultats1 tels que retenus dans le DTF sont:

4. Nombre de PME et ONG formés en méthode HIMO
5. Nombre de sessions de formation
6. Augmentation du nombre de PME et ONGD spécialisées dans les travaux en HIMO.

Comme il est dit sur les changements opérés au cours de la prestation, 120 ONG et PME ont été formées en gestion et Management. Ceci en 4 sessions de formation dont 2 à Kasongo, 1 à KIBOMBO et 1 à WAMAZA. 48 ONG ont été formées en une session sur les procédures des marchés publics selon la Loi belge.

Résultat 2:

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

4. Réhabilitation de 180 ml de ponts et de 50 passages sous-route:  
210 ml de ponts et 50 passages sous-route ont été réhabilités.
  5. Réhabilitation en méthode mécanisée de 20 km  
Comme il est dit sur les changements opérés au cours de la prestation, le projet a acheté un tracteur agricole équipé avec des accessoires de génie civil.
  6. Réhabilitation de 200 km de routes rurales en HIMO  
203 km de route rurale ont été réhabilitées.
  7. Nombre d'h.j de travail sur les chantiers.  
(Pas des chiffres disponibles)
  8. Nombre de femmes sur les chantiers.  
(Pas des chiffres disponibles)
- 12. Décrivez le système de suivi-évaluation qui a été mis en place lors de la mise en œuvre de la prestation.**

Le suivi et l'évaluation (voir aussi l'article 10 de la Convention Spécifique) ont pour but non seulement de contrôler et d'accompagner l'exécution technique et financière des activités, mais surtout d'améliorer l'efficiency et l'efficacité de la prestation de coopération afin qu'elle puisse réaliser au mieux ses objectifs.

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

- a. 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 le Chef de Projet Adjoint et un superviseur de travaux recrutés par la CTB PREPICO.

Le Chef de Projet est le fonctionnaire dirigeant qui gère techniquement et administrativement les divers chantiers par des missions sur terrain au moins deux fois mensuellement et il est chargé 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.

- b. 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 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.

- c. Des missions de suivi technique et financier (audits) n'ont pas été organisées par la CTB (Kinshasa et Bruxelles) vu le temps cours imparti au volet Maniema du PREPICO 2. Pour la même raison, cette prestation n'a pas enregistré une évaluation à mi-parcours, par contre une évaluation finale a été faite au mois d'Octobre 2012.
- d. Le Comité de pilotage a permis le suivi technique rapproché et une approbation et meilleure responsabilisation des acteurs locaux.
- e. 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

### TROISIEME PARTIE: COMMENTAIRES ET ANALYSES

#### 13. 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 ?

- ↳ L'impraticabilité des axes par véhicule et même en moto qui a rendu difficile l'évaluation physique détaillée des pistes et ouvrages d'art.
- ↳ Le retard enregistré au niveau de la cellule des MP pour l'attribution de certains marchés de pistes et des ouvrages d'art.  
La solution est venue du PST qui a engagé un expert en MP au niveau de la cellule des MP qui s'est occupé uniquement des dossiers PREPICO. En plus, avec le passage d'une cellule MP installée au niveau de l'Unité Conjointe d'Appui à la Gestion (UCAG) du Ministère de Développement Rural s'est montrée très efficace. Ce qui a permis l'attribution rapide de tous les dossiers en suspens.
- ↳ 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 PAIDECO KINDU pour avoir des soumissionnaires potentiels.
- ↳ Le manque d'une main-d'œuvre en abondance le long des axes afin d'être utilisée pour les travaux routiers en HIMO. 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 (camps de travailleurs).
- ↳ 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.

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

D'une manière générale, le Volet Maniema du PREPICO 2 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 avec les attentes, tous les résultats ont été atteints comparativement aux indicateurs objectivement vérifiables définis dans le DTF.

L'entretien courant est assuré sur tous les axes du réseau routier réhabilité par le programme PREPICO dans le Sud Maniema par des Comités Locaux d'Entretien Routiers (CLER). A l'exception de l'axe LUPAYA – KABAMBARE, pour lequel l'entretien a été assuré pendant une courte période par le projet STAREC, puis par le BCECO dont les marchés relatifs à ces travaux sont en cours d'attribution.

**15. 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 :**

- La baisse de prix des principaux produits agricoles sur le marché de Kasongo suite la réhabilitation de la route Kasongo – Kankumba.
- L'accès des commerçants dans les villages qui facilite les opérations de vente des produits agricoles alors qu'avant les réhabilitations les producteurs devraient se déplacer à pieds jusqu'aux centre de consommation.
- Augmentation des revenus des paysans car l'ouverture des routes a permis l'augmentation des échanges.
- Les travaux en HIMO ont permis à la création de plusieurs emplois qui ont procurés des revenus aux populations locales.

**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 1<sup>er</sup> 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.
- L'appui étendu 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 le Maniema des PME et ONGD locales spécialisées en travaux HIMO.

#### 16. 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.

Vu que les travaux de réhabilitations sont encore en cours et les routes ne sont pas encore ouverte 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.

**17. 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?**

Vu le temps cours imparti, la prestation n'a pas connu des missions d'audit et contrôles organisés par la CTB (Kinshasa et Bruxelles).

Par ailleurs au niveau du comité de pilotage une mission de suivi-évaluation a été organisé au courant du mois de Mars pour le quel les activités de la prestation ont été jugées satisfaisantes d'une manière globale.

**18. 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...)?**

Étant donné que le Volet Maniema du PREPICO 2 va prendre fin le 29 Avril 2012, il est important que les travaux en cours qui devront se terminer au plus tard le 29 Octobre 2012 soient pris en charge par les institutions qui seront placées par le volet Maniema du PREPICO 3.

Pour la maintenance des ouvrages réhabilités à travers l'entretien courant la première solution serait un appui aux CLER par la mise en place des mécanismes de génération des ressources locales (dépôts, champs collectifs, pharmacies, boutiques,...) qui leurs permettra de poursuivre les activités après le projet.

La mise en place des Coordinations des CLER aux niveaux territoriaux dotés des statuts comme ASBL et des comptes bancaires qui pourront en libre concurrence avec les autres Asbl gagner des marchés d'entretien financé par le FONER.

La province du Maniema devra penser à la mise en place des mécanismes d'entretien des axes qui sont en train d'être réhabilités. Au niveau du financement de l'entretien, la mobilisation du FONER doit être appuyée car les moyens visant à la génération de fonds locaux ci-haut évoqués seront peu efficaces.

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.)

## **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 que devront atteindre le PREPICO2, permettront de désenclaver certains pool de production du Sud Maniema et aidera à améliorer les conditions de vie des populations concernées.

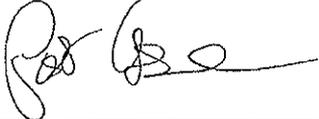
A posteriori du programme de réalisation, il apparaît que les moyens mis en œuvre par le projet ont été suffisants et très correctement convertis en résultats attendus aussi bien en termes quantitatifs que qualitatifs

Au niveau technique, les travaux routiers se sont bien déroulés, mais il est certain que la myriade d'ONG "mallette" ne sont pas les prestataires les mieux indiqués. Ce statut est désormais obsolète. Il faut "professionnaliser" et pérenniser les structures intervenant sur les routes, soit via les CLER mieux formés, soit 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 de poursuivre les démarches auprès des autorités provinciales pour l'installation effective du FRER et le démarrage de ses activités 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
Papy FATAKI	P.O. Hendrik HOSTE 

## QUATRIEME PARTIE : ANNEXES

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

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

Résultats intermédiaires	Indicateurs (prévus ou réalisés)	Etat de réalisation
<p><b>RI. 1.</b> Les PME et ONG ont été formées</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nombre de PME et ONG formés en méthode HIMO</li> <li>• Nombre de sessions de formation</li> <li>• Augmentation du nombre de PME et ONGD spécialisées dans les travaux en HIMO.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 120 ONG formées en gestion et management</li> <li>• 48 ONG formées en marché public selon la Loi belge</li> </ul>
<p><b>RI. 2.</b> Un réseau de routes de desserte agricole est réhabilité.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Réhabilitation de 180 ml de ponts et de 50 passages sous route</li> <li>• Réhabilitation en méthode mécanisée de 20 km</li> <li>• Réhabilitation de 200 km de routes rurales en HIMO</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 210 ml de pont réhabilités</li> <li>• 50 passages sous-route construits</li> <li>• 203 km de routes réhabilités en HIMO</li> </ul>
<p><b>RI. N.</b> Activités planifiées</p>	<p>Etat de réalisation des activités (avec commentaires et remarques)</p>	

<p><b>RI.1.</b> Les PME et ONG ont été formées</p> <p><b>Activité 1 :</b> Formation des ONG/PME en marché public selon la loi belge</p> <p><b>Activité 2 :</b> Formation des ONG/PME en gestion et management</p>	<p>La formation des ONG/PME en marché public selon la loi a eu lieu à Kasongo en date du 24 Février 2012.</p> <p>Donnée par l'Unité de gestion du projet, cette formation a connu également la participation des autorités locales (Administrateur du territoire, chef de la cité).</p> <p>Sur le 60 ONG/PME attendus, 48 ont répondu à l'invitation soit un taux de participation de 80%.</p> <p>Donnée par l'Institut Supérieur Etudes Agronomiques et Vétérinaires de Kindu (ISEAV), cette formation a été organisée en quatre sessions dont 2 à Kasongo, 1 à Kibombo et 1 à Wamaza.</p> <p>Avec un taux de participation de 100%, 120 ONG/PME ont été formés.</p>
---	---

<p><b>RI.2.</b> Un réseau de routes de desserte agricole est réhabilité.</p> <p><b>Activité 1 :</b> Réhabilitation des ponts (180 ml)</p> <p><b>Activité 2 :</b> Construction des passages sous routes (50 PSR)</p> <p><b>Activité 3 :</b> Réhabilitation des routes en HIMO (203 Km)</p>	<p>210 ml des ponts sont réhabilités. Il s'agit de pont ci après : KUNDA, Pont KIBILA 2, Ponceau KAMALEMBWE, KASONGWA, KIBILA 1, MUSIMBI, KAMISHENGE, MUSUKU 2, KASOMA, KAPEMBA, MAGOMA, KABONDO, LUZIMBAZI, KAMBUNZU, CEO, TSHAMBOYE, LOMONGO1 et 2, LUHUDI, MULONGOYI et LUJKA.</p> <p>45 passages sous routes ont été construits et 5 autres sont en cours de construction.</p> <p>203 Km de routes sont réhabilités en HIMO. Il s'agit de : KIPAKA-KABUMBU-KIBOMBO, MOMBESI-KIBANGULA, KASONGO – KANKUMBA et SAMBA – BENE MALABA.</p>
---	---

**ANNEXE 2: ETAT DES DEPENSES et**  
**ANNEXE 3 : TAUX DE DÉBOURSEMENT DE LA PRESTATION**  
(budget complet pour le programme – issue du FIT)  
voir page 18 à 23 volet entretien

#### ANNEXE 4: Personnel de la prestation

Type de personnel (titre, nom et genre)	Durée de recrutement (date début et fin)	Commentaires (délais de recrutement, pertinence de la fonction ou du profil...)
8. Personnel national mis à disposition par le Pays Partenaire		
9. Personnel d'appui recruté localement  <i>Herve MWEPU, Logisticien</i> <i>José AWEZAY, secrétaire-caissière (F)</i> <i>Noél AONGAKE, chauffeur (M)</i> <i>Michel BONZA, chauffeur (M)</i> <i>USENI DEUS, chauffeur (M)</i>  <i>Célestin Tshiaba, DPO</i>	Recrutement du type « pool » à la fin de PREPICO 1  Recrutement du type « pool » à la fin du projet FAMIKA	
10. Personnel d'encadrement recruté localement  Papy FATAKI, Chef de projet  Patrick MWAMBA, chef de projet adjoint	Recrutement du type « pool » à la fin du projet FAMIKA	
Personnel International (hors CTB)		
12. Expert en Coopération Internationale (CTB)  Hendrik HOSTE, Coordonateur régional	Recrutement du type « pool » à la fin du PREPICO 1	

**ANNEXE 5: Sous-traitance et appels d'offres**  
(Une fiche par sous-traitance)

Mode de passation du marché : Adjudication RDC 0711211/21  
Date de l'appel d'offres : Février 2011  
Date de début du contrat de sous-traitance : 25 OCTOBRE 2011  
Nom du sous-contractant (ou firme) : CFAO MOTORS  
Objet du contrat: Fourniture Pelle retro (Accessoires routiers du tracteur)  
Coût du contrat : 15.742 €  
Durée du contrat : 150 jours  
**Résultats produits** : non livré

**Commentaires :**

Le fournisseur n'a pas livré les accessoires pour le tracteur.

---

Mode de passation du marché : Adjudication RDC 0711211/21  
Date de l'appel d'offres : Février 2011  
Date de début du contrat de sous-traitance : 25 OCTOBRE 2011  
Nom du sous-contractant (ou firme) : ITAL MOTORS  
Objet du contrat: Fourniture tracteur agricoles avec accessoires routiers (Remorque à benne basculante, pelle chargeuse)  
Coût du contrat : 49.149 €  
Durée du contrat : 150 jours  
**Résultats produits** : livré à 100%

**Commentaires :**

RAS

---

Mode de passation du marché : PNSP RDC 0711211/27

Date de l'appel d'offres : Mars 2011  
Date de début du contrat de sous-traitance : 05 SEPTEMBRE 2011  
Nom du sous-contractant (ou firme) : GRIBD  
Objet du contrat : Réhabilitation du pont KIBILA 2  
Coût du contrat : 6.933 €  
Durée du contrat : 150 jours  
**Résultats produits** : Pont réhabilités à 100%

**Commentaires :**

RAS

---

Mode de passation du marché : PNSP RDC 0711211/27  
Date de l'appel d'offres : Mars 2011  
Date de début du contrat de sous-traitance : 05 SEPTEMBRE 2011  
Nom du sous-contractant (ou firme) : GRADEP  
Objet du contrat : Réhabilitation du pont KIBILA 1 et  
KASONGWA  
Coût du contrat : 17.802 €  
Durée du contrat : 150 jours  
**Résultats produits** : pont réhabilité à 100%

**Commentaires :**

RAS

---

Mode de passation du marché : PNSP RDC 0711211/27  
Date de l'appel d'offres : Mars 2011  
Date de début du contrat de sous-traitance : 05 SEPTEMBRE 2011  
Nom du sous-contractant (ou firme) : DRIDA  
Objet du contrat : Réhabilitation du pont KASOMA et KAPEMBA

Coût du contrat : 31.549,55 €  
Durée du contrat : 150 jours  
**Résultats produits** : pont réhabilité à 100%

**Commentaires :**

RAS

---

**ANNEXE 6: Liste des équipements acquis par la prestation**

Type d'équipement	Coût		Date de livraison		Remarques
	<i>prévu</i>	<i>réel</i>	<i>prévue</i>	<i>réelle</i>	
- Une Jeep Land cruiser 4x4	40.000 €	40.290 €	Mars 12	Mai 12	Bon état
- Tracteur agricoles avec accessoires routiers	80.000 €	63.890 €	Mars 12	Juillet 12	Bon état
- 2 Dames sauteuses	20.000 \$	20.000 \$	Mai 11	Mai 11	Fonctionne et en bon état

**Annexe 7. Formations**

RAS

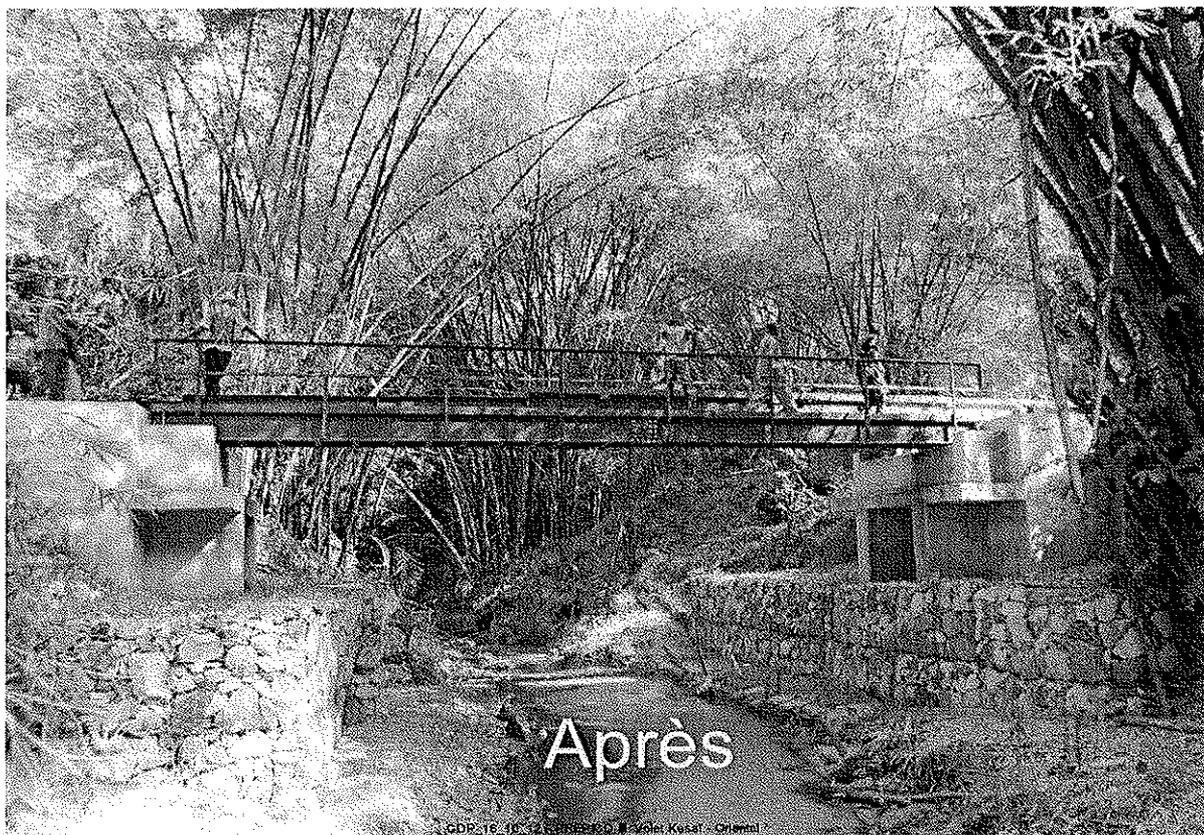
Type de formation	Pays, Institution, Durée	Nom ou Nombre de personnes formées	Dates de la formation	Sujet, contenu et niveau
<b>Stage</b>				
<b>Bourse</b>				
<b>Workshop</b>				
<b>Autres</b>				

## 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.*

<b>Bailleurs de fonds intervenant dans le même projet</b>				
Bailleurs de fonds	Nom de l'intervention	Budget	Principaux objectifs	Commentaires
RAS				
<b>Bailleurs de fonds contribuant à un même objectif spécifique</b>				
Bailleurs de fonds	Nom de l'intervention	Budget	Principaux objectifs	Commentaires
RAS				

#### IV. PREPICO 2 VOLET (D) SANKURU



<b>Annexes</b>		<b>Oui</b>	<b>Non</b>
17.	Résumé des résultats	x	
18.	Etat des recettes et dépenses de l'année sous revue	x	
19.	Taux de déboursement de la prestation	x	
20.	Personnel de la prestation	x	
21.	Sous-traitance et appels d'offres	x	
22.	Equipements	x	
23.	Formations		x
24.	Bailleurs de fonds		x

## PREMIERE PARTIE : 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
<b>PERTINENCE</b> <sup>10</sup> (cf. PRIMA, §70, p.19)	1	1
1. Quelle est la pertinence de la prestation par rapport aux priorités nationales de développement?	1	1
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 :	1	1
j) Genre	2	2
k) Environnement	1	1
l) Economie sociale	1	1
3. Les objectifs de la prestation étaient-ils toujours pertinents ?	1	1
4. La prestation a-t-elle répondu aux besoins des groupes cibles?	1	1
5. En fonction de ses objectifs, la prestation s'est elle appuyée sur les organes locaux d'exécution appropriés?	1	1

	Responsable national de l'exécution	Responsable CTB de l'exécution

<sup>10</sup> 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 ».

PERFORMANCE <sup>11</sup> (PRIMA, §71, pp.19-20)		
4. Les résultats obtenus par la prestation ont-ils contribué à la réalisation de ses objectifs <sup>12</sup> ? (efficacité)	2	2
5. Appréciez la qualité des résultats intermédiaires (efficacité)	1	1
6. Les modalités de gestion de la prestation ont-elle été appropriées? (efficacité)	1	1
7. Les ressources de la prestation ont-elles été suffisantes sur le plan de (efficacité) :	1	1
a. Ressources financières?	1	1
b. Ressources humaines ?	1	1
c. Matériel et équipements ?	1	1
8. Les ressources de la prestation ont-elles été utilisées efficacement et optimisées pour obtenir les résultats attendus? (efficacité)	1	1
9. La prestation a-t-elle été satisfaisante sur le plan coût-efficacité par rapport à des interventions similaires? (efficacité)	1	1
10. Sur base du planning d'exécution, appréciez la rapidité d'exécution de la prestation. (respect des délais)	2	2

Indiquez votre appréciation globale de la prestation *en utilisant les appréciations suivantes*:

<sup>11</sup> 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).

<sup>12</sup> voir annexe 1 pour plus de détails

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

	Responsable national de l'exécution	Responsable CTB de l'exécution
<b>Appréciation globale de la prestation</b>	2	2

*Expliquez les raisons de votre appréciation, qui peut dépasser le cadre strict des critères de pertinence et de performance ci-dessus et être différente de l'appréciation donnée pour ceux-ci.*

La plupart de routes du réseau rural en République Démocratique du Congo ne sont pas développées aux niveaux appropriés pour leur rôle vital du transport. Le Gouvernement de la RDC et du Royaume de Belgique se sont engagés à alléger la pauvreté qui se produit principalement dans les régions rurales, par l'amélioration des infrastructures de transport dans le District du Sankuru de la Province du Kasai – Oriental qui constitue de ce fait le composant essentiel de cette stratégie.

Le développement des communautés rurales nécessitent la praticabilité des routes en toute saison de l'année afin de satisfaire leurs besoins socio-économiques de base. C'est une exigence fondamentale pour supporter les efforts du Gouvernement et des bailleurs en vue de réduire la pauvreté en milieu ruraux.

Responsable national de l'exécution	Responsable CTB de l'exécution
<b>Dieudonné KANYINDA</b>	<b>Christian TOCH</b> 

## DEUXIEME PARTIE : RÉSUMÉ DE LA MISE EN ŒUVRE DE LA PRESTATION

### 13. 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)

Le Gouvernement Belge a mandaté la Coopération Belge (CTB) pour formuler et exécuter le Projet bilatéral PREPICO élaboré dans le cadre d'une Convention Spécifique entre la RDC et la Belgique. D'une durée de deux ans, la prestation a officiellement démarré le 12/06/2009 et la clôture est intervenue la 11/06/2012 échéance de (Convention spécifique).

**Objectif spécifique** : « réhabilitation en HIMO d'un réseau de pistes dans le District de Sankuru de 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.

#### Résultat 1: « les études préalables sont menées »

Des études en début du projet se sont avérées nécessaires, surtout pour le District de Sankuru qui est une nouvelle zone pour la CTB.

Il s'est agi de l'étude :

- Baseline, 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 ;
- Étude technique : surtout pour les ouvrages d'art et les points chauds de la route (bourbiers), une étude technique est nécessaire pour déterminer les solutions et en faire un design et un cahier des charges bien précis.

#### Résultat 2: « Les PME et ONG ont été formées »

La méthode HIMO était relativement inconnue dans le District de Sankuru. Des sessions de formation (données par la DVDA) étaient prévues pour les chefs d'équipe des différentes ONGD et PME qui ont exécutés les travaux.

### **Résultat 3: « La route Lusambo – Lubefu - Lodja est réhabilité »**

L'axe Lusambo – Lubefu, artère important d'approvisionnement de Lusambo, n'était plus praticable pour les véhicules à cause des ouvrages cassés. La priorité y était de réhabiliter durablement les ouvrages d'art (ponts, passages sous route) afin de rétablir le trafic. On parle donc d'une réouverture d'une piste.

La distance Lusambo – Lubefu – Lodja excédait largement les 220 km que le budget permettait de réhabiliter. Pour faire face à cette contrainte, l'unité de gestion du Projet devait se limiter au tronçon Lusambo - Lubefu - Kalema en y assurant un passage en toute saison.

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

Pour rappel, l'ensemble du projet portait sur la réhabilitation de la route Lusambo – Lubefu y compris les ouvrages d'art qui s'y trouvent. Mais le Projet a réalisé 176 km, en dépassant la cité de Lubefu de 15 km, c'est-à-dire l'axe routier Lusambo – Lubefu – Kalema. S'agissant des ouvrages d'art, il convient de noter qu'on trouve sur cette route, un total de 8 ouvrages d'art majeurs. Certains étaient en très mauvais état voire inexistant, allant jusqu'à 27 mètres de portée, ce qui nécessitait assez de temps et de moyens financiers pour leur réhabilitation ou reconstruction durable. A ce jour, 5 de ces ponts sont déjà réhabilités et praticables, alors que les 3 autres sont en voie de l'être avec le budget de PREPICO 3. Grâce à la réhabilitation de la piste de cette route, le trafic a repris sur les tronçons qui ne connaissent pas de problèmes de praticabilité des ponts.

En attendant la réhabilitation de 3 autres ponts, on note une augmentation de trafic des motos, vélos et véhicules léger, après à l'amélioration des conditions de transport sur cette route. La vitesse moyenne recommandée de 40 km/h est atteinte.

Grâce à la réhabilitation de cet axe routier, la ville de Lusambo est reliée à la cité de Lubefu, bien que quelques ponts soient encore en réhabilitation. Il va sans dire que les résultats obtenus jusqu'ici convergent petit à petit à la réalisation de l'objectif spécifique du Projet.

Pour assurer l'entretien des 176 km réhabilités, le Projet a, par le canal de la DVDA, formés et installés des comités villageois de développement CDV et les Comités de Locaux d'Entretien de Route (CLER). Ces structures bénéficient d'un encadrement technique des agents de la DVDA qui travaillent en détachement au Projet moyennant une convention signée avec ce service.

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

<b>Résultat 1: « les études préalables sont menées »</b>	
<b>Indicateurs</b>	<b>Commentaires</b>
Rapports disponibles	<p>Une étude Baseline a été menée pour l'ensemble de l'axe routier réhabilité, elle a le mérite de renseigner le Projet sur des indicateurs socio-économiques de la zone d'intervention, et servirait de base pour l'évaluation de l'impact du Projet.</p> <p>Le volet a initié les études techniques en l'occurrence celle concernant la réhabilitation de piste 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,..).</p>
Priorisation faite	L'axe routier à réhabiliter était déjà déterminé dans le document du Projet (DTF).
Nombre de personnes associées à l'analyse	Plusieurs personnes ont été consultées dans le cadre de l'étude Baseline et celles des ouvrages d'art.

<b>Résultat 2: « Les PME et ONG ont été formées »</b>	
<b>Indicateurs</b>	<b>Etat de réalisation</b>
Nombre de PME et ONG formées en HIMO	<p>Formation en méthode HIMO de 12 CLER et quelques structures indépendantes de Lusambo pour assurer les travaux de réhabilitation et d'entretien de l'axe routier réhabilité</p> <p>Encadrement technique des CLER par les ingénieurs de la DVDA et ceux de la CTB sous financement du Projet.</p>
Nombre de session de formation	1 session de formation de chefs d'équipe en HIMO, au cours de laquelle 30 chefs d'équipe ont été formés. Ceux derniers ont participé aux travaux de réhabilitation réalisés.

Augmentation du nombre de PME et ONG spécialisées dans les travaux HIMO	Plusieurs structures sont nées et s'adonnent aux travaux de réhabilitation et d'entretien des routes.
---	---

<b>Résultat 3: « Un réseau de routes de desserte agricole est réhabilité »</b>	
<b>Indicateurs</b>	<b>Etat de réalisation</b>
Réhabilitation de X ml de ponts et de X passages sous route	Le projet a réhabilité 3 ponts (35 ml) sur l'axe Lusambo – Lubefu.
Réhabilitation en méthode mécanisée de Y km de route	Il n'était pas nécessaire de faire les travaux en méthode mécanisée, tout a été fait en HIMO.
Réhabilitation de H km cumulé de routes rurales en HIMO	Réhabilitation de 176 km de route par la méthode HIMO, l'axe Lusambo – Lubefu – Kalema.
Nombre d'hommes jour exécutés par les femmes sur les chantiers	On a noté une faible participation de la femme aux travaux routiers malgré la sensibilisation faite, environ.10 à 30% comparativement aux hommes.

**16. Décrivez le système de suivi-évaluation qui a été mis en place lors de la mise en oeuvre de la prestation.**

Le suivi du Projet a été assuré 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.

Membres de la SMCL :

- Le Coordonnateur National de la DVDA ;
- 1 Représentant du Ministère du Plan ;
- 1 Représentant du Ministère de la Coopération Internationale et Régionale ;
- 1 Représentant de du Ministère des Infrastructures, Travaux Publics et Reconstruction (ITPR) ;
- Le Représentant Résident de la CTB en RDC.

Sur le plan local, le suivi rapproché du Projet a été assuré par le Comité de Pilotage présidé par le Ministre Provincial du Développement Rural. 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.

**Membres du CDP :**

- Le Ministre du Développement Rural
- Le Coordonnateur Provincial de la DVDA ;
- Le Directeur Provincial de l'Office des Routes ;
- Chef de Division provinciale du Développement Rural ;
- Le Chef de Division provinciale de l'Agriculture ;
- Le Coordonnateur Provincial de la CTB./ PREPICO

## TROISIEME PARTIE : COMMENTAIRES ET ANALYSES

### 19. 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 enregistré dans l'exécution des travaux suite à la 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.
- L'existence de grands ouvrages d'art (ponts) nécessitant beaucoup de temps et de moyens financiers pour leur réhabilitation, au-delà de ce que le Projet pouvait disposer.
- 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.

#### Tentatives de solution :

Plusieurs fois le Projet a écrit au responsable de la Cellule des Marchés publics avec planning à l'appui, pour le sensibiliser en rapport avec la situation des marchés lui concernant pour arriver à diminuer le délai de traitement de différents dossiers, mais d'une manière globale on peut conclure que les attributions des marchés sont intervenues avec un grand retard.

Sur l'axe routier Lusambo – Lubefu, 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 moins importants nécessitant des procédures moins longues ont été entrepris en PREPICO 2. En revanche, les marchés de travaux de grande envergure ont été passés et exécutés sous PREPICO 3 qui est en quelque sorte la continuité de PREPICO 2.

Plusieurs fois le Projet a demandé 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.

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

L'exécution des travaux a connu un retard à cause de la lenteur de procédure des marchés publics, qui n'a pas permis d'entreprendre des grands travaux qui demandaient beaucoup de temps, c'est le cas de certains ouvrages d'art. La lenteur d'attribution des marchés publics ayant commencé depuis PREPICO 1, le retard connu sous PREPICO 1 s'est répercuté sur PREPICO 2. Heureusement que tous les travaux restants seront achevés par PREPICO 3.

**21. 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.**

- ✓ Le rythme des attributions des marchés publics a une incidence considérable sur le taux d'exécution du budget, d'où la nécessité de réduire les délais de traitement des dossiers à la Cellule des Marchés publics. Ce problème ne se pose presque 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.
- ✓ Nécessité de promouvoir des PME locales qui seront des structures plus stables et permanentes pour faire face à la fragilité des ONG dont la plupart disparaissent après le Projet. Ces PME constitueraient un réseau de structures locales capables de concevoir et de réaliser des travaux de réhabilitation et d'entretien des routes avec la main d'œuvre locale et de devenir au cours des années de véritables opérateurs économiques dotés d'un grand professionnalisme et d'une véritable expertise.
- ✓ La durabilité (pérennité, viabilité) permet de déterminer si les résultats positifs du projet sont susceptibles de perdurer après que les financements / interventions externes auront pris fin. Ce critère porte aussi sur l'impact à long terme et sur le processus plus large de développement.

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'autres 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 adapté 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 Fond national d'entretien Routier (FONER).

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

D'abord c'est la satisfaction des autorités locales et nationales, ainsi que les responsables des structures locales d'encadrement : Le District du Sankuru est redevenu fréquentable par le désenclavement des territoires de Lusambo et Lubefu.

Tous les usagers qui empruntent la route réhabilitée pour le moment sont unanimes à reconnaître l'amélioration des conditions de transport, qu'il s'agisse des transporteurs, des commerçants ou des paysans. Il s'agit essentiellement de la réduction du temps de parcours et l'augmentation du nombre de rotations pour ceux qui le peuvent.

Le Projet est bien visible : il a constitué la seule source de financement pour plusieurs structures locales et favorisé la création d'emplois temporaires (H/J).

## **23. 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 ?**

Pour rappel PREPICO 2 était un programme composé de 5 volets, les résultats de suivi-évaluation ont été globalement bons. Ce suivi – évaluation se situait à plusieurs niveaux, à travers les instructions ou recommandations adressées au Projet par :

1. La SMCL
2. UCAG (MAF, Responsables des Marchés Publics, ...)
3. Le Comité de Pilotage (suivi rapproché du Projet).

Les audits ont été organisés pour l'ensemble du Programme, les recommandations qui en découlaient étaient transmises au Projet par le MAF ou le Co-responsable de l'UCAG, et le Projet les a mis en pratique.

### **Coordination des efforts de développement par les instances du pays.**

Le partenaire du côté congolais habilité à prendre le relais du programme est le Ministère de Développement rural à travers la DVDA.

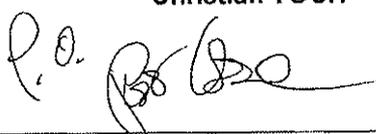
Mais à l'état actuel de la situation, cette instance présente encore d'importantes faiblesses institutionnelles et techniques qui la laissent dépendante de la CTB. Les animateurs et les Ingénieurs et même certains responsables au niveau des coordinations provinciales dépendent énormément du PREPICO qui assure leurs primes et les moyens logistiques de travail.

**24. 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, simultanément, procéder à la constitution, formation et mise en place 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 Programme de réhabilitation des pistes au Congo, PREPICO 2 Volet Kasai – Oriental est pertinent et a un impact réel, car il conforte le Gouvernement de la RDC dans sa politique qu'il a engagé dans le secteur des infrastructures de base.

Responsable national de l'exécution	Responsable CTB de l'exécution
<b>Dieudonné KANYINDA</b>	<b>Christian TOCH</b> 

## QUATRIEME PARTIE : ANNEXES

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

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

Résultats Intermediaires	Indicateurs (prévus ou réalisés)	Etat de réalisation
<b>RI. 1 : Etudes préalables sont menées</b>	Rapports disponibles	<b>Les études ont été menées et les rapports sont disponibles</b> Le DTF avait déjà fixé l'unique axe routier à réhabiliter, Lusambo – Lubefu – Lodja, et le Projet y a travaillé
	Priorisation faite	
	Nombre de personnes associées à l'analyse	Plusieurs personnes ont été consultées dans le cadre de l'étude Baseline et celles des ouvrages d'art.
<b>RI. 2 : Les ONG sont formées et opérationnelles dans la réhabilitation et l'entretien des routes par la méthode HIMO.</b>	Nombre de PME et ONG formées en HIMO	Formation en méthode HIMO de 12 CLER et quelques structures indépendantes de Lusambo ; Encadrement technique des CLER par les ingénieurs de la DVDA et ceux du Projet
	Nombre de session de formation	1 session de formation de chefs d'équipe en HIMO
	Augmentation du nombre de PME et ONG spécialisées dans les travaux HIMO	Plusieurs ONG et PME liées aux travaux de réhabilitation des routes
	Réhabilitation de X ml de ponts et de X passages sous route	44 ml de pont réhabilités
<b>RI. 3 : Un réseau de routes de desserte agricole est réhabilité</b>	Réhabilitation en méthode mécanisée de 10 km de route	Plusieurs interventions mécanisées sur l'axe Dimbelenge - Lusambo
	Réhabilitation de 220 km	Réhabilitation de l'axe routier Lusambo – Lubefu –Lekama

	cumulé de routes rurales en HIMO	longe de 176 km
	Nombre d'hommes jour de travail sur les chantiers	Plus de 1.000.000 d'emplois temporaires créés dont ceux des femmes
Etat de réalisation des activités (avec commentaires et remarques)		
<b>Activités planifiées</b>		
<b>R1.1 : Etudes préalables sont menées</b>		
Activité 1 : Etude Baseline	Une étude Baseline a été menée pour l'ensemble de l'axe routier réhabilité, elle a le mérite de renseigner le projet sur des indicateurs socio-économiques de la zone d'intervention.	
<b>Activité 2 : étude pour la réhabilitation de la piste et ouvrages d'art.</b>	Le volet a initié les études techniques en l'occurrence celle concernant la réhabilitation de piste 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,...).	
<b>R2 : Les ONG sont formées et opérationnelles dans la réhabilitation et l'entretien des routes par la méthode HIMO.</b>		

<p><b>Activité 1 : Formation des chefs d'équipe en méthode HIMO</b></p>	<p>Il n'existait pas à Lusambo et dans les villages situés le long de l'axe routier Lusambo – Lubefu, des chefs d'équipe formés et expérimentés disposant des capacités techniques requises pour assurer la réhabilitation de cet axe routier. Face à cette situation, Le Programme a formé à Lusambo par le canal de la DVDA, 30 chefs d'équipe de travaux routiers exécutés par la méthode HIMO. Ces derniers sont, ensemble avec les autres chefs d'équipe venus d'ailleurs, utilisés dans les différents chantiers de réhabilitation de l'axe routier Lusambo - Lubefu</p>
<p><b>Activité 2 : Formation et installation, et encadrement des CLER dans les travaux d'entretien.</b></p>	<p>Le projet a formé et installé les comités villageois de développement (CVD) et les CLER par l'entremise de la DVDA sur l'axe routier Lusambo – Lubefu. En outre, il a assuré à travers la DVDA, l'encadrement technique et le financement des CLER créés sous projets PREPICO 1 et DFID pour l'entretien des axes routiers dont ils s'occupent.</p>
<p><b>R3 : Un réseau de routes de desserte agricole est réhabilité</b></p>	
<p><b>Activité 1 : Réhabilitation piste</b></p>	<p>Réhabilitation de 176 km de l'axe routier Lusambo – Lubefu – Kalema, comme prévu.</p>
<p><b>Activité 2 : Réhabilitation ouvrages d'arts</b></p>	<p>Trois ponts (44 ml) ont été construits et/ ou réhabilités.</p>

**ANNEXE 2: ETAT DES DEPENSES et**  
**ANNEXE 3 : TAUX DE DÉBOURSEMENT DE LA PRESTATION**  
(budget complet pour le programme – issue du FIT)  
voir page 18 à 23 volet entretien

#### ANNEXE 4 : Personnel de la prestation

Type de personnel (titre, nom et genre)	Durée de recrutement (date début et fin)	Commentaires (délais de recrutement, pertinence de la fonction ou du profil...)
<p>1. Personnel national mis à disposition par le Pays Partenaire</p> <p>. Paul Wungula, <i>Ir routier DVDA,</i> . Pascal Ifulu, <i>Ir routier DVDA.</i></p>	<p>Pour la durée de Prepico II</p>	
<p>2. Personnel d'appui recruté localement</p> <p>. Stanis TABU, <i>Comptable,</i> . Benoît YOMBO, <i>Secrétaire Administratif,</i> . Alain NTUMBA, <i>Chauffeur,</i> . Simon, <i>Chauffeur,</i> . Alain KAMBALA, <i>Jardinier,</i> . Mireille MWANZA, <i>Caissière.</i></p>	<p>Recrutement du type « pool » à la fin du PREPICO 1</p>	
<p>3. Personnel d'encadrement recruté localement</p> <p>. Gérard Bafuka, <i>Directeur de volet,</i> . Samuel Nsimba, <i>Ir superviseur,</i> . Jean-paul Kabwe <i>Ir superviseur,</i> . Godefroid Ziakwau, <i>Ir superviseur,</i> Jackson Mawete <i>Ir superviseur,</i></p>	<p>Recrutement du type « pool » à la fin du PREPICO 1</p>	

Personnel International (hors CTB)		
5. Expert en Coopération Internationale (CTB)  Christian Toch, Coordonateur régional	Recrutement du type « pool » à la fin du PREPICO 1	

**ANNEXE 5 : Sous-traitance et appels d'offres  
(une fiche par sous-traitance)**

REGISTER OVERHEIDSOPDRACHTEN ZETEL-SIÈGE REGISTRE MARCHÉS PUBLICS

BTC-CTB

**LISTE DES CONTRATS  
PREPICO 2 SANKURU**

Numéro d'ordre	Etat	Intitulé du marché	Budget prévu	Code navision	Ligne budgétaire
RDC0711211/10 lot 3	Réc prov	Marché des travaux de réhabilitation en HIMO de 8,635 km de routes entre les villages Kanayimba et Lunganga sur l'axe Lusambo-Lubefu dans le Sankuru, province du Kasai-Oriental.	50.000 €	RDC0711211	D_03_01
RDC0711211/14 lot 2	Réc prov	Marché des travaux de réhabilitation en HIMO de 11,070 km de routes entre les villages Osongo et Tolongo sur l'axe Lusambo-Lubefu dans le Sankuru, province du Kasai-Oriental.	63.000 €	RDC0711211	D_03_03
RDC0711211/10 lot 2	Réc prov	Marché des travaux de réhabilitation en HIMO de 8,635 km de routes entre les villages Kanayimba et Lunganga sur l'axe Lusambo-Lubefu dans le Sankuru, province du Kasai-Oriental.	50.000 €	RDC0711211	D_03_01
RDC0711211/15 lot 1	Réc prov	Marché des travaux de réhabilitation en HIMO de 10,850 km de routes entre les villages Usonga Mboto et Yembe sur l'axe Lusambo-Lubefu dans le Sankuru, province du Kasai-Oriental.	55.000 €	RDC0711211	D_03_03
RDC0711211/14 lot 1	Réc prov	Marché des travaux de réhabilitation en HIMO de 11,070 km de routes entre les villages Osongo et Tolongo sur l'axe Lusambo-Lubefu dans le Sankuru, province du Kasai-Oriental.	63.000 €	RDC0711211	D_03_03
RDC0711211/08 lot 2	Réc prov	Marché des travaux de réhabilitation en HIMO de 12,480 km de routes entre les villages Tongo et Shenga sur l'axe Lusambo-Lubefu dans le Sankuru, province du Kasai-Oriental.	61.000 €	RDC0711211	D_03_01
RDC0711211/15 lot 2	Réc prov	Marché des travaux de réhabilitation en HIMO de 10,850 km de routes entre les villages Usonga Mboto et Yembe sur l'axe Lusambo-Lubefu dans le Sankuru, province du Kasai-Oriental.	55.000 €	RDC0711211	D_03_03
RDC0711211/06	Réc prov	"Marché de travaux pour la construction de 4 chemins de roulement métallique à servir de rampe d'accès aux ponts Bombayi et Bumbi respectivement au PK 19+280 et au PK 52+000 de l'axe Lusambo-Lubefu, dans le Sankuru, Province du Kasai-Oriental"	35.000 €	RDC0711211	D_03_01
RDC0711211/09 lot 1	Réc prov	Marché des travaux de réhabilitation en HIMO de 15,600 km de routes entre les villages Dibaya et Lubefu sur l'axe Lusambo-Lubefu dans le Sankuru, province du Kasai-Oriental.	55.000 €	RDC0711211	D_03_01
RDC0711211/07 lot 1	Réc prov	Marché des travaux de réhabilitation en HIMO de 13,390 km de routes entre les villages Otsungu et Mukunji sur l'axe Lusambo-Lubefu dans le Sankuru, province du Kasai-Oriental.	56.000 €	RDC0711211	D_03_01
RDC0711211/07 lot 2	Réc prov	Marché des travaux de réhabilitation en HIMO de 13,390 km de routes entre les villages Otsungu et Mukunji sur l'axe Lusambo-Lubefu dans le Sankuru, province du Kasai-Oriental.	56.000 €	RDC0711211	D_03_01
RDC0711211/05	Réc prov	Marché de fourniture d'une superstructure métallique pour le pont Kamakanda au pk 5+950 de l'axe Lusambo-Lubefu dans le Kasai-Oriental	45.000 €	RDC0711211	D_03_01
RDC0711211/11	Réc prov	Marché de fourniture d'une superstructure métallique pour le pont Sangayi au pk 13+350 de l'axe Lusambo-Lubefu dans le Kasai-Oriental.	60.000 €	RDC0711211	D_03_01
RDC0711211/12	Réc prov	Marché des travaux de construction des culées en béton armé sur la rivière Sangayi au pk 13+350 de l'axe Lusambo-Lubefu dans le Kasai-Oriental	65.000 €	RDC0711211	D_03_01

RDC0711211/13	Réc prov	Marché des travaux de construction des culées en béton armé sur la rivière Kamakanda au pk 5+050 de l'axe Lusambo-Lubefu dans le Kasai-Oriental	65.000 €	RDC0711211	D_03_01
RDC0711211/03 lot 1	Réc prov	Réhabilitation de l'axe routier 052 : Kafiyi - Mbulula (28,6 km)	64.000 €	RDC0711211	C_03_03
RDC0711211/16 lot 2	Réc prov	Marché des travaux de réhabilitation en HIMO de 8,015 km de routes entre les villages Okese et Shekeseke sur l'axe Lusambo-Lubefu dans le Sankuru, province du Kasai-Oriental.	52.000 €	RDC0711211	D_03_03
RDC0711211/16 lot 3	Réc prov	Marché des travaux de réhabilitation en HIMO de 8,015 km de routes entre les villages Okese et Shekeseke sur l'axe Lusambo-Lubefu dans le Sankuru, province du Kasai-Oriental.	52.000 €	RDC0711211	D_03_03

**ANNEXE 6 : Liste des Equipements acquis par la prestation**

**MATERIEL INFORMATIQUE**

N° inventaire	Intitulé / Description	Date de facture	N° Facture	Numero serie	Montant		Nom de l'utilisateur	STATUT	Commentaires
					Euro	(k)			
P2V3-INF-1-01	Imprimante Photsmart C5380	19-janv-09					Christian TOCH	Bon Etat	Transféré sur PREPICO3
P2V3-INF-1-02	Ordinateur fixe Desktop	31-janv-09		HP DX2400	1 400,00		Benoit YOMBO	Bon Etat	Transféré sur PREPICO3
P2V3-INF-1-03	Laptop Toshiba Satellite L350-	31-janv-09		Y8050539Q	1 150,00		Stanis TABU	Bon Etat	Transféré sur PREPICO3
P2V3-INF-1-04	Laptop Toshiba Satellite L350-	31-janv-09		Y8071884Q	1 150,00		Samuel NSIMBA	Bon Etat	Transféré sur PREPICO3
P2V3-INF-1-05	Laptop Toshiba Satellite L350-	31-janv-09		Y8070986Q	1 150,00		Jacsson MAVETE	Bon Etat	Transféré sur PREPICO3
P2V3-INF-1-06	Laptop Toshiba Satellite P300-	31-janv-09		Y8153623W	1 350,00		Gérard BAFUKA	Bon Etat	Transféré sur PREPICO3
P2V3-INF-1-07	Laptop Toshiba Satellite Pro	30-oct-09		89047465W			Christian TOCH	Bon Etat	Transféré sur PREPICO3
P2V3-INF-1-08	Laptop Toshiba Satellite Pro	30-oct-09		89047471W			Jean Paul KABWE	Bon Etat	Transféré sur PREPICO3
P2V3-INF-1-09	Onduleur PowerBank IP-Series	21-janv-10		IP800VA			Benoit YOMBO	Bon Etat	Transféré sur PREPICO3
P2V3-INF-1-10	Imprimante HP Deskjet F2483	04-mai-12		HP F2483			Dieudonné KANYINDA	Bon Etat	Transféré sur PREPICO3

**EQUIPEMENT**

N° inventaire	Intitulé/ Description	Date de facture	N° Facture	Numero serie	Montant			Nom de l'utilisateur	Statut	Commentaires
					Dollar	Euro	(l)			
P2V3-EQ-01	Disque dur Dane-elec 295Go			5972069069F				Benoit YOMBO	Bon état	Perdu
P2V3-EQ-02	Disque dur Dane-elec 295Go			5972069069F				Mireille MWANZA	Bon état	Transféré sur PREPICO3
P2V3-EQ-03	Chaise roulante de bureau				140,00			Benoit YOMBO	Bon état	Cassée & déclassée
P2V3-EQ-04	Nikon-manuel-CD+notice+custode							Jean Paul KABWE	Bon état	Transféré sur PREPICO3
P2V3-EQ-05	Split 18000 BTU			6207	1 150,00			Projet	Bon état	Transféré sur PREPICO3
P2V3-EQ-06	Chaise roulante de bureau			7542	550,00			Christian TOCH	Bon état	Transféré sur PREPICO3
P2V3-EQ-07	GPS + antenne			MAP 60 CS				Samuel NSIMBA	Bon état	Transféré sur PREPICO3
P2V3-EQ-08	Disque dur			OMEGA				Benoit YOMBO	Bon état	Transféré sur PREPICO3

## TELEPHONE

N° Inventaire	Intitule/ Description	Date de facture	N° Facture	Numero serie	FAS		Montant		Nom de l'utilisateur	STATUT	Commentaires
					Date		Dollar	Euro			
(a)	(b)	(c)	(d)	(e)	(f)	(g)	(h)	(i)	(j)	(k)	(l)
P2V3-TEL-01	Nokia 2630			352046026322096	19/dec/2009		81,00		Jacqueline MISENGA	(m)	Transféré sur PREPICO3
P2V3-TEL-02	Thuraya SO-2510			35601300-422874-1	15/mars/2010		950,00		Djeudonné KANYINDA		Transféré sur PREPICO3
P2V3-TEL-03	Thuraya SO-2510			35601300-387302-4	15/mars/2010		950,00		Christian TOCH		Transféré sur PREPICO3
P2V3-TEL-04	Samsung E1105T			359143032693777	14/sept/2010		38,00		Simon MPOYI		Transféré sur PREPICO3
P2V3-TEL-05	Samsung E1105T			359143032693736	14/sept/2010		38,00		Ponhien TSHIBANGU		Transféré sur PREPICO3
P2V3-TEL-06	Samsung E1105T			359143032694445	14/sept/2010		38,00		Jean Claude MUKANDILA		Transféré sur PREPICO3
P2V3-TEL-07	Nokia 2720 bld + chargeur							77,00	Christian TOCH		Transféré sur PREPICO3
P2V3-TEL-08	Chargeur Sony Ericsson				30/sept/2010			17,00	Christian TOCH		Transféré sur PREPICO3

## VEHICULE

N° Inventaire	Intitule/ Description	Date de facture	N° Facture	Numero serie	Montant		Nom de l'utilisateur	Statut	Commentaires
					Dollar	Euro			
(a)	(b)	(c)	(d)	(e)	(f)	(g)	(h)	(i)	(j)
P2V3-VHL-01	Pick Up Toyota Land Cruiser	09-03-10		HZJ79L-TJMRS 02		30 000,00	Projet	(m)	Transféré sur PREPICO3
P2V3-VHL-02	Jeep Toyota Land Cruiser	28-07-09		JTERB71J707003173		30 762,00	Gérard BAFUKA		Transféré sur PREPICO3
P2V3-VHL-03	Mob Yamaha AG200	19-11-09		3GX-100829			Jackson MAVETE		Transféré sur PREPICO3
P2V3-VHL-04	Mob Yamaha AG200	19-11-09		3GX-100833			Samuel NSIMBA		Transféré sur PREPICO3
P2V3-VHL-05	Mob Yamaha AG200	19-11-09		3GX-100571			Jean Paul KABWE		Transféré sur PREPICO3
P2V3-VHL-06	Mob Yamaha XTZ125 K	14-04-12		E366E-000172		5 250,00	Pascal IFULU		Transféré sur PREPICO3
P2V3-VHL-07	Mob Yamaha XTZ125 K	14-04-12		E366E-000386		5 250,00	Paul WUNGUJA		Transféré sur PREPICO3
P2V3-VHL-08	Mob Yamaha XTZ125 K	14-04-12		E366E-000193		5 250,00	Jean-Paul KABWE		Transféré sur PREPICO3
P2V3-VHL-09	Mob Yamaha XTZ125 K	14-04-12		E366E-000153		5 250,00	Samuel NSIMBA		Transféré sur PREPICO3

## Annexe 7. Formations

RAS

Type de formation	Pays, Institution, Durée	Nom ou Nombre de personnes formées	Dates de la formation	Sujet ,contenu et niveau
Stage				
Bourse				
Workshop				
Autres				

## 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.*

RAS

Bailleurs de fonds intervenant dans le même projet				
Bailleurs de fonds	Nom de l'intervention	Budget	Principaux objectifs	Commentaires
Bailleurs de fonds contribuant à un même objectif spécifique				
Bailleurs de fonds	Nom de l'intervention	Budget	Principaux objectifs	Commentaires

## V. PREPICO 2 – VOLET (E) TSHOPO

Annexes		Oui	Non
25.	Résumé des résultats	X	
26.	Etat des recettes et dépenses de l'année sous revue	X	
27.	Taux de déboursement de la prestation	X	
28.	Personnel de la prestation	X	
29.	Sous-traitance et appels d'offres	X	
30.	Équipements		X
31.	Formations		X
32.	Bailleurs de fonds	X	

## PREMIÈRE PARTIE: 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
<b>PERTINENCE<sup>13</sup></b> (cf. PRIMA, §70, p.19)		
1. Quelle est la pertinence de la prestation par rapport aux priorités nationales de développement?	1	
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 :		
m) Genre <sup>2</sup>	2	2
n) Environnement	2	2
o) Economie sociale	1	1
3. Les objectifs de la prestation étaient-ils toujours pertinents ?	1	1
4. La prestation a-t-elle répondu aux besoins des groupes cibles?	2	2
5. En fonction de ses objectifs, la prestation s'est elle appuyée sur les organes locaux d'exécution appropriés?	2	2

<sup>13</sup> 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
<b>PERFORMANCE<sup>14</sup></b> (PRIMA, §71, pp.19-20)		
5. Les résultats obtenus par la prestation ont-ils contribué à la réalisation de ses objectifs <sup>15</sup> ? (efficacité)	2	2
6. Appréciez la qualité des résultats intermédiaires (efficacité)	2	2
7. Les modalités de gestion de la prestation ont-elle été appropriées? (efficacité)	1	1
8. Les ressources de la prestation ont-elles été suffisantes sur le plan de (efficience) :	1	1
a. Ressources financières?	1	1
b. Ressources humaines ?	1	1
c. Matériel et équipements ?	2	2
9. Les ressources de la prestation ont-elles été utilisées efficacement et optimisées pour obtenir les résultats attendus? (efficience)	2	2
10. La prestation a-t-elle été satisfaisante sur le plan coût-efficacité par rapport à des interventions similaires? (efficience)	2	2
11. Sur base du planning d'exécution, appréciez la rapidité d'exécution de la prestation. (respect des délais)	2	2

<sup>14</sup> 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, efficience, respect des délais et qualité du personnel).

<sup>15</sup> Voir annexe 1 pour plus de détails

Indiquez votre appréciation globale 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

	Responsable national de l'exécution	Responsable CTB de l'exécution
<b>Appréciation globale de la prestation</b>	2	2

*Expliquez les raisons de votre appréciation, qui peut dépasser le cadre strict des critères de pertinence et de performance ci-dessus et être différente de l'appréciation donnée pour ceux-ci.*

La prestation est globalement satisfaisante dans la mesure où les résultats prévus ont été atteints.

Les défis à relever dans le secteur routier de la République Démocratique du Congo sont énormes, son réseau routier long de 152.000 km, dont 95% sont en terre. Actuellement en mauvais état ou soit impraticables. Et cela, par manque d'un mécanisme de financement régulier de l'entretien. Le district de la Tshopo dans la Province orientale le plus grand district du pays, disposant d'un réseau multimodal 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 à mener convenablement leurs activités qui aboutissent 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).

Le volet Tshopodu PREPICO 2 a eu deux actions essentielles :

- ⊗ La réhabilitation de 188 km inclut les ouvrages de pistes rurales dans la Province Orientale sur financement du Royaume de Belgique.
- ⊗ L'entretien des pistes réhabilitées.

Nous jugeons globalement satisfaisant la prestation dans la mesure où 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.

Par ailleurs cette intervention s'intègre dans le cadre du DSCRP qui vise le désenclavement des milieux ruraux et l'amélioration des conditions de production et d'évacuation des produits agricoles de base, l'accès aux services sociaux de base et à lutter contre la pauvreté.

Responsable national de l'exécution	Responsable CTB de l'exécution
<b>Prosper MATONDO</b>	<b>Christian TOCH</b>

## DEUXIÈME PARTIE : RÉSUMÉ DE LA MISE EN ŒUVRE DE LA PRESTATION.

### 17. 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 volet Tshopo:

- ↳ Le réseau des routes de desserte agricole dans certains pools des productions de la province Orientale est réhabilité ;
- ↳ Un système de fonds d'entretien routier assurant l'entretien de routes agricoles réhabilitées est mis en œuvre de manière durable dans les provinces susmentionnées;
- ↳ Des emplois et des PME liées aux activités du projet sont créés dans la zone d'intervention.

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

Résultat 1 : Les PME et ONG ont été formés.

Résultat 2 : Les PME et ONG ont été formés.

Résultat 3 : Un réseau de 186 km de pistes est réhabilité et entretenus.

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 de l'activité devant être mises en œuvre pour atteindre les résultats les changements ci après ont été opérés :

#### **Pour le Résultat 1: les études préalables sont menées »**

Des études au début du projet étant nécessaires.

Il s'est agit de l'étude :

- Une étude de faisabilité du réseau qui permet d'avoir les tracés et les points importants à l'aide des coordonnées relevés par GPS

- Baseline , 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 ;
- Étude technique : surtout pour les ouvrages d'art et les points chauds de la route (bourbiers), une étude technique est nécessaire pour déterminer les solutions et en faire un design et un cahier des charges bien précis.

#### **Pour le Résultat 2 :Les PME et ONG ont été formés**

5 CLER (comités locaux d'entretien routiers) structures riveraines ont été formés en collaboration avec la DVDA pour répondre au besoin crucial de l'entretien des routes

#### **Pour le Résultat 3 : Un réseau de 186 km de pistes est réhabilité.**

L'axe Bac Lindi-Yangambi long de 86 km très détérioré avec la vitesse moyenne de circulation était de 18km/h. la réhabilitation de cet axe a permis d'atteindre à la fin du projet la vitesse de moyenne de 50 km/h.

L'axe Kisangani-Lobaie long de 102 Km en direction d'Opala, axe vital pour l'approvisionnement de la ville de Kisangani.

Le volet a réhabilité en mécanisé 3,1 km des points chauds avec l'Office des routes et les 98,9 km en HIMO avec les PME.

Un pont en BA de 8,2 m et 6 dalots ont été construits

#### **18. 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**

9. Le trafic est assuré en toute saison.
10. Augmentation du trafic.
11. La vitesse moyenne de parcours est maintenue.
12. L'entretien des routes est fait.

Les indicateurs ci-hauts sont palpables : Les fiches des trafics sont tenues par les CLER qui entretiennent le réseau de routes.

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

##### **Résultats 1: LES PME et ONG sont formés**

Les indicateurs du Résultats1 tels que retenus dans le DTF sont :

7. Nombre de PME et ONG formés en méthode HIMO
8. Nombre de sessions de formation
9. Augmentation du nombre de PME et ONGD spécialisées dans les travaux en HIMO.

Comme il est dit sur les changements opérés au cours de la prestation, 5 CLER ont été constitués et installés ils ont été formés en gestion et Management.

Résultat 2:

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

9. Réhabilitation de 15ml de ponts et construction de 8,2 ml de pont en BA et de 6 passages sous-route

A sa fin le projet à réhabiliter 15 ml de pont et a construit 8,2 ml de pont et 6 dalots

Cet indicateur était complètement atteint.

10. Rechargement en méthode mécanisée de 3,1km

Rechargement en mécanisé réalisé avec l'Office des routes.

11. Réhabilitation de 186km de routes rurales en HIMO

A ce jour le projet à réhabilité 186 km de route, dont 102 km sur l'axe routier Kisangani – Iobaie, et 86 km sur l'axe Bac Lindi – Yangambi.

Cet indicateur est complètement atteint en Mai octobre 2011.

12. Nombre d'h.j de travail sur les chantiers.

(Pas des chiffres disponibles)

13. Nombre de femmes sur les chantiers.

(Pas des chiffres disponibles)

**20. Décrivez le système de suivi-évaluation qui a été mis en place lors de la mise en oeuvre de la prestation.**

Le suivi et l'évaluation (voir aussi l'article 10 de la Convention Spécifique) ont pour but non seulement de contrôler et d'accompagner l'exécution technique et financière des activités, mais surtout d'améliorer l'efficience et l'efficacité de la prestation de coopération afin qu'elle puisse réaliser au mieux ses objectifs.

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

- a. Le suivi évaluation au niveau du projet, réalisé quotidiennement sur terrain par les Ingénieurs superviseurs recrutés par la DVDA et installés dans chaque axe où se sont effectués les travaux (axe Opala et axe Yangambi). 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 de travaux recrutés par la CTB PREPICO.

Le fonctionnaire dirigeant est assuré par le Co- responsable de la Coordination du projet (Directeur de volet ) qui inspecte 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.

- b. 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.

- c. Des missions de suivi technique et financier (audits)

Au début des travaux le volet a bénéficié d'un audit de la cours de compte de Bruxelles qui avait visité les travaux des points chauds exécutés par l'Office des routes sur l'axe Opala et après une mission d'évaluation technique est arrivé à Tshopo et en fin une mission d'audit de Deloitte est venu contrôler le volet

- d. Le CDP (Comité de Pilotage) a permis le suivi technique rapproché et une responsabilisation des acteurs locaux.
- e. 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

### TROISIEME PARTIE : COMMENTAIRES ET ANALYSES.

**25. 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 ?**

- ❖ L'impraticabilité des axes par véhicule et la difficulté de praticabilité en moto a rendu difficile l'évaluation physique détaillée.
- ❖ Le retard enregistré au niveau de la cellule des MP pour l'attribution de certains marchés de pistes et des ouvrages d'art.
- ❖ La solution est venue du PST qui a engagé un expert en MP au niveau de la cellule des MP qui s'est occupé uniquement des dossiers PREPICO. En plus, avec le passage d'une cellule MP installé au niveau l'Unité Conjoint de l'Appui à la Gestion du Ministère de Développement Rural s'est montrée très efficace. Ce qui a permis l'attribution rapide de tous les marchés en suspens.
- ❖ Le manque de bureau d'études outillées devant être mis à concurrence pour la réalisation des études préalables des ouvrages d'art.
- ❖ Vétusté des matériels de l'Office des Routes pour les travaux mécanisés,
- ❖ Le projet a dû s'appuyer sur le projet PAIDECO Tshopo et l'UNOPS pour avoir des soumissionnaires potentiels.

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

D'une manière générale, le Volet Province Orientale du PREPICO 2 n'a pas enregistré des écarts significatifs par rapport aux résultats attendus.

En effet, les moyens mis en œuvre par le projet ont été proportionnels en adéquation totale avec les attentes, tous les résultats sont en cours de réalisation, car 100 % du réseau routier retenu était réhabilité, les ponts et passages sous-route sont en voie d'achevés à 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 la Tshopo par des Comités Locaux d'Entretien Routiers (CLER).

**27. 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 :**

- L'impact de la prestation tiré sur le plan de réhabilitation des pistes rurales la création de plusieurs emplois qui ont procurés des revenus aux populations locales.

### **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 axe et la création de la Fédération provinciale des CLER qui deviendrait un lobby 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<sup>er</sup> 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.
- 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 le district de la Tshopo des PME et ONGD locales spécialisées en travaux HIMO.

**28. 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 Tshopo s'est inscrit en droite ligne avec les priorités nationales, notamment en ce qui concerne la politique nationale de désenclavement.
- les interventions du Volet Tshopo 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 reconnaisse 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 Tshopo 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.

**29. 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 ?**

Au début des activités une mission d'audits de *la cours de compte de Bruxelles* est venue à Tshopo. Les recommandations de l'audit sont insérées dans le document *manuel de procédure du projet*

Par ailleurs au niveau du comité de pilotage une mission de suivi-évaluation a été organisé au courant du mois de Mars pour lequel les activités de la prestation ont été jugées appropriées et pertinente d'une manière globale.

**30. 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 par la mise en place des mécanismes de génération des ressources locales (champs collectifs,...) qui leurs permettra de poursuivre les activités après le projet.

La mise en place des unions des CLER au niveau territoriale, puis provinciale qui pourront aussi être appuyé financièrement par le CPR.

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.....).

## **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 PREPICO2, ont permis de désenclaver certains pool de production de la Tshopo notamment Opalaet 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 poursuivre les démarches auprès des autorités provinciales pour l'installation effective du **CPR** (Comité Provincial Routier) et le démarrage de ses activités 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 Deux 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
<b>Prosper MATONDO</b>	<b>Christian TOCH</b> 

**QUATRIEME PARTIE. ANNEXES.**

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

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

Résultats Intermédiaires	Indicateurs (prévus ou réalisés)	Etat de réalisation
<p><b>RI. 1.</b> Les PME et ONG ont été formées</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nombre de PME et ONG formés en méthode HIMO</li> <li>• Nombre de sessions de formation</li> <li>• Augmentation du nombre de PME et ONGD spécialisées dans les travaux en HIMO.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 5 CLER constitué et installés formés en gestion et management</li> </ul>
<p><b>RI. 2.</b> Un réseau de routes de desserte agricole est réhabilité.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Réhabilitation de 15 ml de ponts et de 6 passages sous route</li> <li>• 8,2 ml de pont en BA construits</li> <li>• Réhabilitation en méthode mécanisée de 3,1 km</li> <li>• Réhabilitation de 188 km de routes rurales en HIMO</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Réhabilitation de 15 ml de ponts Lotata et de 6 passages sous route</li> <li>• 8,2 ml de pont YENGE en BA construits</li> <li>• Réhabilitation en méthode mécanisée de 3,1 km</li> <li>• Réhabilitation de 188 km de routes rurales en HIMO</li> </ul>
<p><b>Activités planifiées</b></p>	<p align="center"><b>Etat de réalisation des activités (avec commentaires et remarques)</b></p>	

<p><b>RI.1.</b> Les PME et ONG ont été formées</p> <p><b>Activité 1 :</b> Formation des ONG/PME en marché public selon la loi belge</p> <p><b>Activité 2 :</b> Formation des ONG/PME en gestion et management</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La constitution et l'installation des 5 CLER réalisé via la DVDA.</li> <li>• Donnée par l'INADES cette formation a été organisée en 2 sessions dont une à Yatolema, et l'autre à Yangambi Avec un taux de participation de 100%, 10 CLER ont été formés.</li> </ul>
---	--

<p><b>RI.2.</b> Un réseau de routes de desserte agricole est réhabilité.</p> <p><b>Activité 1 :</b> Réhabilitation des ponts (15 ml) Construction du pont de 8,2m de portée. Construction des passages sous routes (6 PSR).</p> <p><b>Activité 2 :</b> Construction des passages sous routes (6 PSR)</p> <p><b>Activité3</b> Réhabilitation des routes en HIMO (188 Km)</p> <p>Travaux mécanisés sur 3,1km</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Réhabilitation de 15 ml de ponts Lotata et</li> <li>• Construction de 6 passages sous routes (dalots)</li> <li>• 8,2 ml de pont YENGE en BA construits au PK 32+700</li> <li>• Réhabilitation en méthode mécanisée de 3,1 km</li> <li>• Réhabilitation de 188 km de routes rurales en HIMO</li> </ul>
--	--

**ANNEXE 2: ETAT DES DEPENSES et**  
**ANNEXE 3 : TAUX DE DÉBOURSEMENT DE LA PRESTATION**  
(budget complet pour le programme – issue du FIT)  
voir page 18 à 23 volet entretien

**ANNEXE 4 : Personnel de la prestation**

Type de personnel (titre, nom et genre)	Durée de recrutement (date début et fin)	Commentaires (délais de recrutement, pertinence de la fonction ou du profil...)
13. Personnel national mis à disposition par le Pays Partenaire		
14. Personnel d'appui recruté localement <i>Mireille MWANZA, Comptable</i> <i>Marc MUHAWA, Logistician</i> <i>Micheline MPAKANIYE, secrétaire-caissière (F)</i> <i>Matthieu YAKUSU, chauffeur (M)</i> <i>Petronie MPONGO, Cleaner (F)</i>	Recrutement du type « pool » au début de PREPICO 2	
15. Personnel d'encadrement recruté localement  Prosper MATONDO, Chef de projet	Recrutement du type « pool » à la fin du projet DIFID	
16. Personnel International (hors CTB)		
17. Expert en Coopération Internationale (CTB)  Christian TOCH, Coordonateur régional	Recrutement du type « pool » à la fin du PREPICO 1	

**ANNEXE 5 : Sous-traitance et appels d'offres**  
(Une fiche par sous-traitance)

Mode de passation du marché : PNSP RDC 0711211/19

Date de l'appel d'offres : Mai 2011

Date de début du contrat de sous-traitance : 07 NOVEMBRE 2011

Nom du sous-contractant (ou firme) : AJCDI

Objet du contrat : Réhabilitation en HIMO de 4,4 km

Coût du contrat : 16.496,70€

Durée du contrat : 150 Jours

**Résultats produits :**

4,4km réhabilités

**Commentaires :**

RAS

---

Mode de passation du marché : PNSP RDC 0711211/19 LOT 1

Date de l'appel d'offres : Mai 2011

Date de début du contrat de sous-traitance : 15 SEPTEMBRE 2011

Nom du sous-contractant (ou firme) : AJCDI

Objet du contrat : Réhabilitation en HIMO de 5,07 km

Coût du contrat : 20.375,01€

Durée du contrat : 150 Jours

**Résultats produits :**

5,07km réhabilités à 100%

**Commentaires :**

RAS

---

Mode de passation du marché : PNSP RDC 0711211/20 lot 2  
Date de l'appel d'offres : juin2011  
Date de début du contrat de sous-traitance :15 septembre 2011  
Nom du sous-contractant (ou firme) : BAJAC  
Objet du contrat : Réhabilitation en HIMO de 3,470 km  
Coût du contrat : 19.401,06€  
Durée du contrat : 150 Jours

**Résultats produits :**

4,4km réhabilités

**Commentaires :**

RAS

---

Mode de passation du marché : PNSP RDC 0711211/20 lot 4  
Date de l'appel d'offres : juin 2011  
Date de début du contrat de sous-traitance :15 septembre 2011  
Nom du sous-contractant (ou firme) : BAJAC  
Objet du contrat : Réhabilitation en HIMO de 5,3 km  
Coût du contrat : 14.925,00€  
Durée du contrat : 150 Jours

**Résultats produits :**

5,3 km réhabilités à 100 %

**Commentaires :**

RAS

---

Mode de passation du marché : PNSP RDC 0711211/4 lot 1

Date de l'appel d'offres : mai 2011  
Date de début du contrat de sous-traitance : 12 juillet 2011  
Nom du sous-contractant (ou firme) : BATEC  
Objet du contrat : Réhabilitation en HIMO de 4,71km  
Coût du contrat : 15.414,78€  
Durée du contrat : 150 Jours

**Résultats produits :**

4,71km réhabilités à 100 %

**Commentaires :**

BATEC avait abandonné les travaux après avoir réalisé 70% des travaux ; le 30% des travaux ont été achevés par GRATRAD

---

Mode de passation du marché : PNSP RDC 0711211/18 lot 4  
Date de l'appel d'offres : juin 2011  
Date de début du contrat de sous-traitance : 29 septembre 2011  
Nom du sous-contractant (ou firme) : DADE  
Objet du contrat : Réhabilitation en HIMO de 4,7km  
Coût du contrat : 14.200,37€  
Durée du contrat : 150 Jours

**Résultats produits :**

4,7km réhabilités à 100 %

**Commentaires :**

RAS

---

Mode de passation du marché : PNSP RDC 0711211/18 lot 4  
Date de l'appel d'offres : juin 2011

Date de début du contrat de sous-traitance :29 septembre 2011

Nom du sous-contractant (ou firme) : DADE

Objet du contrat : Réhabilitation en HIMO de 4,7km

Coût du contrat : 14.200,37€

Durée du contrat : 150 Jours

**Résultats produits :**

4,7km réhabilités à 100 %

**Commentaires :**

RAS

---

Mode de passation du marché : PNSP RDC 0711211/18 lot 1

Date de l'appel d'offres : juin 2011

Date de début du contrat de sous-traitance :29 septembre 2011

Nom du sous-contractant (ou firme) : EBCG

Objet du contrat : Réhabilitation en HIMO de 5,58km

Coût du contrat : 14.121,83€

Durée du contrat : 150 Jours

**Résultats produits :**

5,58km réhabilités à 100 %

**Commentaires :**

RAS

---

Mode de passation du marché : PNSP RDC 0711211/18 lot 2

Date de l'appel d'offres : juin 2011

Date de début du contrat de sous-traitance :29 septembre 2011

Nom du sous-contractant (ou firme) : EBCG

Objet du contrat : Réhabilitation en HIMO de 5,5km

Coût du contrat : 15.908,66€

Durée du contrat : 150 Jours

**Résultats produits :**

5,5km réhabilités à 100 %

**Commentaires :**

RAS

---

Mode de passation du marché : PNSP RDC 0711211/19 lot 3

Date de l'appel d'offres : juin 2011

Date de début du contrat de sous-traitance : 07 novembre 2011

Nom du sous-contractant (ou firme) : ECCR

Objet du contrat : Réhabilitation en HIMO de 5,76 km

Coût du contrat : 15.908,66€

Durée du contrat : 150 Jours

**Résultats produits :**

5,76 km réhabilités à 100 %

**Commentaires :**

RAS

---

Mode de passation du marché : PNSP RDC 0711211/19 lot 4

Date de l'appel d'offres : mai 2011

Date de début du contrat de sous-traitance : 07 Novembre 2011

Nom du sous-contractant (ou firme) : ECCRTP

Objet du contrat : Réhabilitation en HIMO de 6,572 km

Coût du contrat : 16.827,26€

Durée du contrat : 150 Jours

**Résultats produits :**

6,572 km réhabilités à 100 %

**Commentaires :**

RAS

---

Mode de passation du marché : PNSP RDC 0711211/19 lot 4

Date de l'appel d'offres : mai 2011

Date de début du contrat de sous-traitance : 07 Novembre 2011

Nom du sous-contractant (ou firme) : ECCRTP

Objet du contrat : Réhabilitation en HIMO de 6,572 km

Coût du contrat : 16.827,26€

Durée du contrat : 150 Jours

**Résultats produits :**

6,572 km réhabilités à 100 %

**Commentaires :**

RAS

---

Mode de passation du marché : PNSP RDC 0711211/17 lot 2

Date de l'appel d'offres : juin 2011

Date de début du contrat de sous-traitance : 22 septembre 2011

Nom du sous-contractant (ou firme) : GLKL

Objet du contrat : Réhabilitation en HIMO de 5,48 km

Coût du contrat : 21.166,22€

Durée du contrat : 150 Jours.

**Résultats produits :**

5,48 km réhabilités à 100 %

**Commentaires :**

RAS

---

Mode de passation du marché : PNSP RDC 0711211/4 lot 2

Date de l'appel d'offres : février 2011

Date de début du contrat de sous-traitance : 12 Juillet 2011

Nom du sous-contractant (ou firme) : GRATRAD

Objet du contrat : Réhabilitation en HIMO de 4,77 km

Coût du contrat : 18.611,75€

Durée du contrat : 150 Jours

**Résultats produits :**

4,77 km réhabilités à 100 %

**Commentaires :**

RAS

---

Mode de passation du marché : PNSP RDC 0711211/4 lot 3

Date de l'appel d'offres : février 2011

Date de début du contrat de sous-traitance : 12 Juillet 2011

Nom du sous-contractant (ou firme) : GRATRAD

Objet du contrat : Réhabilitation en HIMO de 5,33 km

Coût du contrat : 25.864,24€

Durée du contrat : 150 Jours

**Résultats produits :**

5,33 km réhabilités à 100 %

**Commentaires :**

RAS

---

Mode de passation du marché : PNSP RDC 0711211/20 lot 3  
Date de l'appel d'offres : février 2011  
Date de début du contrat de sous-traitance : 15 septembre 2011  
Nom du sous-contractant (ou firme) : GRATRAD  
Objet du contrat : Réhabilitation en HIMO de 5,33 km  
Coût du contrat : 12.200€  
Durée du contrat : 150 Jours

**Résultats produits :**

5,33 km réhabilités à 100 %

**Commentaires :**

RAS

---

Mode de passation du marché : PNSP RDC 0711211/20 lot 3  
Date de l'appel d'offres : février 2011  
Date de début du contrat de sous-traitance : 7 novembre 2011  
Nom du sous-contractant (ou firme) : MECOPRIS  
Objet du contrat : Réhabilitation en HIMO de 4,798 km  
Coût du contrat : 15.250€  
Durée du contrat : 150 Jours

**Résultats produits :**

4,798 km réhabilités à 100 %

**Commentaires :**

RAS

---

Mode de passation du marché : PNSP RDC 0711211/17 lot 1  
Date de l'appel d'offres : février 2011  
Date de début du contrat de sous-traitance : 22 septembre 2011  
Nom du sous-contractant (ou firme) : OCDL  
Objet du contrat : Réhabilitation en HIMO de 5,3 km  
Coût du contrat : 17.954,64€  
Durée du contrat : 150 Jours

**Résultats produits :**

5,3 km réhabilités à 100 %

**Commentaires :**

RAS

---

Mode de passation du marché : PNSP RDC 0711211/17 lot 3  
Date de l'appel d'offres : février 2011  
Date de début du contrat de sous-traitance : 22 septembre 2011  
Nom du sous-contractant (ou firme) : OCDL  
Objet du contrat : Réhabilitation en HIMO de 3,52 km  
Coût du contrat : 11.532,29€  
Durée du contrat : 150 Jours

**Résultats produits :**

3,52 km réhabilités à 100 %

**Commentaires :**

RAS

---

Mode de passation du marché : PNSP RDC 0711211/17 lot 4  
Date de l'appel d'offres : février 2011

Date de début du contrat de sous-traitance : 22 septembre 2011

Nom du sous-contractant (ou firme) : RADEPA

Objet du contrat : Réhabilitation en HIMO de 3 km

Coût du contrat : 15.300€

Durée du contrat : 150 Jours

**Résultats produits :**

3 km réhabilités à 100 %

**Commentaires :**

RAS

---

Mode de passation du marché : PNSP RDC 0711211/18 lot 3

Date de l'appel d'offres : février 2011

Date de début du contrat de sous-traitance : 22 septembre 2011

Nom du sous-contractant (ou firme) : RADEPA

Objet du contrat : Réhabilitation en HIMO de 4 km

Coût du contrat : 16.180€

Durée du contrat : 150 Jours

**Résultats produits :**

4 km réhabilités à 100 %

**Commentaires :**

RAS

---

Mode de passation du marché : PNSP RDC 0711211/22 lot unique

Date de l'appel d'offres : Juin 2011

Date de début du contrat de sous-traitance : 22 septembre 2011

Nom du sous-contractant (ou firme) : BAJAC  
Objet du contrat : Construction du pont Yenge en BA de 8,2  
m  
Coût du contrat :51.998,10€  
Durée du contrat : 150 Jours

**Résultats produits :**

Pont construit à 100 %

**Commentaires :**

RAS

---

**ANNEXE 6 : Liste des Equipements acquis par la prestation**

Type d'équipement	Coût		Date de livraison		Remarques
	<i>prévu</i>	<i>réel</i>	<i>prévue</i>	<i>réelle</i>	
- Une Jeep Land cruiser 4x4	40.000 €	40.290 €	Mars 12	-	
- Tracteur agricoles avec accessoires routiers	80.000 €	63.890 €	Mars 12	-	Le tracteur n'est pas encore livré

### Annexe 7. Formations

RAS

Type de formation	Pays, Institution, Durée	Nom ou Nombre de personnes formées	Dates de la formation	Sujet, contenu et niveau
Stage				
Bourse				
Workshop				
Autres				

### 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.*

RAS

Bailleurs de fonds intervenant dans le même projet				
Bailleurs de fonds	Nom de l'intervention	Budget	Principaux objectifs	Commentaires
Bailleurs de fonds contribuant à un même objectif spécifique				
Bailleurs de fonds	Nom de l'intervention	Budget	Principaux objectifs	Commentaires