



CTB RD CONGO



**PROGRAMME DE RÉHABILITATION ET D'ENTRETIEN DES PISTES
EN R.D. CONGO, VOLET TANGANYIKA – RDC 0711211**

RAPPORT ANNUEL 2010

Table de matières

1	Fiche projet	3
2	Situation actuelle en bref	5
	2.1 <i>Aperçu de l'intervention</i>	5
	2.2 <i>Points saillants</i>	10
	2.3 <i>Leçons apprises et recommandations</i>	12
3	Evolution du contexte	12
	3.1 <i>Problèmes</i>	12
4	Analyse de l'intervention	14
	4.1 <i>Encrage institutionnel</i>	Erreur ! Signet non défini.14
	4.2 <i>Objectif spécifique</i>	15
	4.3 <i>Résultat 1</i>	20
	4.4 <i>Résultat 2</i>	22
	4.5 <i>Résultat 3</i>	25
5	Bénéficiaires	27
	5.1 <i>Bilan des effets sur les bénéficiaires</i>	27
6	Suivi des décisions par la SMCL	29
	6.1 <i>Avis de la SMCL sur les recommandations</i>	29
7	Annexes	30
	1 <i>Cadre logique</i>	30
	2 <i>Budget versus actuals</i>	32
	3 <i>Planification opérationnelle</i>	35

1 FICHE PROJET

Programme d'entretien et de réhabilitation des routes de desserte agricole en RDC (PREPICO) – volet 2

FINANCEMENT	Belgique
MISE EN OEUVRE	<ul style="list-style-type: none"> • CTB • Ministère du Développement rural
LIEU	Districts du Tanganyika (Katanga), Sankuru (Kasaï Oriental), Tshopo (Province Orientale) et Sud-Maniema (Maniema)
DUREE	2009-2011
BUDGET	Contribution belge: 11.000.000 €

CONTEXTE

Le système de transport de la RDC est mal en point en raison notamment de l'arrêt des financements internationaux dans le secteur, et le peu de ressources nationales allouées à l'entretien des infrastructures de transport. La faiblesse de ce réseau a un impact négatif sur la sécurité alimentaire (diminution de la production agricole et des exportations), sur le coût et la sécurité des transports et sur la circulation des biens et des personnes. Début des années 90, la RDC a adopté une politique sur la gestion décentralisée des voies de desserte agricole qui met en avant le partenariat entre les pouvoirs publics, les propriétaires des infrastructures et les principaux usagers de ces voies, en vue d'assurer leur praticabilité en toute saison. Aujourd'hui, le Ministère du Développement rural met en œuvre un programme identique axé sur la réhabilitation des routes de desserte agricole dans l'ensemble des provinces du pays. Les trois volets de PREPICO¹ viennent en appui à ce programme dans les zones ciblées².

OBJECTIFS

L'objectif du programme est de réduire la pauvreté des populations rurales et urbaines d'une part en facilitant l'évacuation des productions agricoles vers les foyers de consommation, et d'autre part en assurant la promotion de l'emploi et du secteur privé.

Pour y parvenir, le programme

- réhabilite le réseau des routes de desserte agricole dans plusieurs pools de production à l'intérieur des provinces sélectionnées,
- met en œuvre, de manière durable, un système de fonds d'entretien routier qui assurera l'entretien des routes réhabilitées,
- crée des emplois et des PME liées aux activités du programme.

¹ PREPICO a été défini dans une logique de "programme" pour permettre à la CTB de capitaliser les savoir-faire des projets existants ou passés. Le 1^{er} volet s'est terminé à la fin 2009 (excepté la province du Maniema). Le 2^{ème} est en exécution. Les activités du 3^{ème} volet seront lancées dans le courant de l'année 2010.

² Le Programme est composé de 4 volets géographiques et d'un volet transversal (*entretien*).

RESULTATS ATTEINTS A CE JOUR

VOLET TANGANYIKA

Dans ce volet, le programme va réhabiliter 5 axes routiers situés dans 3 territoires du District (Territoires de Kalemie, de Nyunzu, de Kongolo), pour un total d'environ 350 km.

Pour y parvenir, le projet a:

- identifié les pistes à réhabiliter et mené des études de terrain;
- identifié les structures locales partenaires, et formé 60 chefs d'équipe en technique HIMO (Haute Intensité de Main-d'œuvre) qui s'occuperont des travaux de réhabilitation;
- réhabilité 10 ponts (66 ml) en béton armé,
- Réhabilité, par la méthode HIMO, de 203 km de piste rurales.

2 SITUATION ACTUELLE EN BREF

2.1 Aperçu de l'intervention

2.1.1 Logique d'intervention

Score: A Très satisfaisant, B satisfaisant, C insatisfaisant, D très insatisfaisant, X le critère ne pouvait être mesuré

	Logique d'intervention	Indicateurs objectivement vérifiables (IOV)	Efficacité	Efficiency	Durabilité	Pertinence
Objectif global	Réduire de la pauvreté des populations urbaines et rurales en améliorant les capacités d'évacuation de la production agricole vers les foyers de consommation et en assurant la promotion de l'emploi et le secteur privé.	Hausse importante de la production agricole dans les territoires concernés par le rapport aux autres territoires.	B	A	X	A
		Baisse des prix sur les marchés des zones concernés.	B	A	X	A
		Augmentation du pouvoir d'achat des bénéficiaires.	B	A	X	A
Objectif spécifique	Réhabiliter en haute intensité de mains d'œuvre un réseau de pistes dans certains pools de production de la province du Katanga et maintenir ce réseau grâce à la création d'un fonds d'entretien routier qui assure l'entretien à travers des structures locales.	Le trafic est assuré en toute saison	B	A	X	B
		Augmentation du trafic	B	A	X	B
		La vitesse moyenne de parcours est maintenue	A	A	X	B
		L'entretien des routes fait	C	C	X	B
		L'impact environnement est mitigé	B	A	X	X
Résultats intermédiaires	Les études préalables sont menées.	Rapports disponibles	A	A	X	B
		Priorisation faite	A	A	X	B
		Nombre de personnes associés à l'analyse	A	A	X	B
	Les PME et ONG sont formés et opérationnels dans la réhabilitation et l'entretien des routes rurales par la méthode HIMO.	Nombre de PME et ONG formées en méthode HIMO	B	B	B	B
		Nombre de session de formation	B	B	X	X
		Augmentation du nombre de PME et ONGD spécialisées dans les travaux en HIMO	B	B	X	X
	Un réseau de routes (de desserte agricole) est réhabilité.	Réhabilitation de 115 ml de ponts et des passages sous route	B	B	B	X

		Réhabilitation en méthode mécanisée de 10 km	B	B	X	B
		Réhabilitation de 380 km de routes rurales en HIMO	B	B	B	B
		Nombre d'hommes jour de travail sur les chantiers	B	B	X	B
		Nombre d'hommes jour exécutés par les femmes sur les chantiers	B	B	X	B

2.1.2 Tableau budget

	Budget	Dépenses jusque septembre 2010	Solde budget	% d'exécution	Modification proposée	Nouveau Budget Révisé
A L'Entretien des routes est assuré par un fonds d'Entretien	2.400.000	84.854	2.315.146	4%		2.400.000
01 Les structures d'entretien sont mises en place	1.200.000	85.110	1.114.890	7%		1.200.000
01 Appui à la mise en place des structures locales	400.000	0	400.000	0%		400.000
02 Appui à la mise en place des structures provinciales	500.000	85.110	414.890	17%		500.000
03 Formations des structures	300.000	0	300.000	0%		300.000
02 Les structures d'entretien sont appuyées	1.200.000		1.200.000	0%		1.200.000
01 Appui au fonctionnement	1.200.000		1.200.000	0%	- 1 200 000	0
02 Appui aux opérations d'entretien Bandundu					+ 300 000	300.000
03 Appui aux opérations d'entretien Bas-Congo					+ 300 000	300.000
04 Appui aux opérations d'entretien Kasai Orientale					+ 300 000	300.000
05 Appui aux opérations d'entretien Maniema					+ 100 000	100.000
06 Appui aux opérations d'entretien Katanga					+ 100 000	100.000
07 Appui aux opérations d'entretien Province Orinatlé					+ 100 000	100.000
B Améliorer le réseau de routes rurales dans la province de Maniema	1.310.000	0	1.310.000	0%		1.310.000
01 Les PME et ONG ont été formés	40.000	0	40.000	0%		40.000
01 Formations des PME et ONG	40.000	0	40.000	0%		40.000
02 Un réseau de 200 km de routes de desserte agricole est réhabilité	1.270.000	0	1.270.000	0%		1.270.000
01 Réhabilitation des ouvrages d'art	630.000	0	630.000	0%		630.000
02 Réhabilitation en semi-mécanisé	100.000	0	100.000	0%		100.000
03 Réhabilitation des routes	540.000	0	540.000	0%		540.000
C Améliorer le réseau de routes rurales dans le District de Tanganika	1.951.000	185.028	1.765.972	9%		1.951.000
01 Les études préalables sont menées	45.000	24.909	20.091	55%		45.000
01 Etude base-line et d'impact	45.000	24.909	20.091	55%		45.000
02 Les PME et ONG ont été formés	100.000	15.390	84.610	15%		100.000
01 Formations des PME et ONG	100.000	15.390	84.610	15%		100.000
03 Un réseau de 380km de routes de desserte agricole est réhabilité	1.806.000	144.729	1.661.271	8%		1.806.000
01 Réhabilitation des ouvrages d'art	630.000	4.241	625.759	1%		630.000
02 Réhabilitation en semi-mécanisé	150.000	0	150.000	0%		150.000

03 Réhabilitation des routes	1.026.000	140.488	885.512	14%		1.026.000
D Améliorer le réseau de routes rurales dans le district de Sankuru	1.059.000	10.498	1.048.502	1%		1.059.000
01 Les études préalables sont menées	45.000	0	45.000	0%		45.000
01 Etude base-line et d'impact	45.000	0	45.000	0%		45.000
02 Les PME et ONG ont été formés	60.000	6.726	53.274	11%		60.000
01 Formations des PME et ONG	60.000	6.726	53.274	11%		60.000
03 La route Lusambo-Lubefu-Lodja (500km) est réhabilitée	954.000	3.771	950.229	0%		954.000
01 Réhabilitation des ouvrages d'art	200.000	2.000	198.000	1%		200.000
02 Réhabilitation en semi-mécanisé	50.000	0	50.000	0%		50.000
03 Réhabilitation des routes en HIMO	704.000	1.771	702.229	0%		704.000
E Améliorer le réseau de routes rurales dans le District de Tshopo	643.000	11.291	631.709	2%		643.000
01 Les études préalables sont menées	15.000	10.802	4.198	72%		15.000
01 Etude base-line et d'impact	15.000	10.802	4.198	72%		15.000
02 Les PME et ONG ont été formés	40.000	0	40.000	0%		40.000
01 Formations des PME et ONG	40.000	0	40.000	0%		40.000
03 La route Isangi-Yahuma (162km) est réhabilitée	588.000	488	587.512	0%		588.000
01 Travaux de réhabilitation de ponts	60.000	0	60.000	0%		60.000
02 Travaux de réhabilitation de 16km en semi-mécanisé	80.000	147	79.853	0%	+ 186 000	266.000
03 Travaux de réhabilitation des routes en HIMO	448.000	342	447.658	0%	- 186 000	262.000
X Réserve budgétaire	368.200	36.000	332.200	10%		250.500
01 Réserve budgétaire	368.200	36.000	332.200	10%		250.500
01 Réserve budgétaire Entretien	196.000	0	196.000	0%	- 27 000	169.000
02 Réserve budgétaire Sankuru	28.800	0	28.800	0%	- 11 000	17.800
03 Réserve budgétaire Maniema	58.000	0	58.000	0%		58.000
04 Réserve budgétaire Tanganika	69.000	36.000	33.000	52%	- 69 000	0
05 Réserve budgétaire Tshopo	16.400	0	16.400	0%	- 10 700	5.700
Z Moyens généraux	3.268.800	1.069.440	2.199.360	33%		3.386.500
01 Moyens généraux Entretien	683.000	156.923	526.077	23%		710.000
01 Assistant technique	187.500	0	187.500	0%		187.500
02 Spécialistes SIG	90.000	18.194	71.806	20%		90.000
03 Equipe technique	102.000	33.761	68.239	33%		102.000
04 Equipe nationale administrative et logistique	55.500	22.675	32.825	41%		55.500
05 Loyer du bureau	7.500	7.376	124	98%	+ 27 000	34.500
06 Achat matériel roulant	30.000	30.809	-809	103%		30.000
07 Frais de fonctionnement des véhicules	67.500	22.394	45.106	33%		67.500
08 Frais de fonctionnement du bureau	28.000	11.501	16.499	41%		28.000
09 Frais de mission	90.000	3.661	86.339	4%		90.000

10 Equipement IT/formation SIG	25.000	6.551	18.449	26%		25.000
02 Moyens généraux Maniema	370.000	2.879	367.121	1%		370.000
01 Ingénieurs Routiers (Directeur projet + assistant)	30.000	0	30.000	0%		30.000
02 Missions du coordinateur régional	90.000	2.412	87.588	3%		90.000
03 Equipe nationale administrative et logistique	40.000	0	40.000	0%		40.000
04 Achat matériel roulant (1 voiture, 2 moto)	40.000	0	40.000	0%		40.000
05 Achat équipement (IT, bureau, etc.)	20.000	0	20.000	0%		20.000
06 Loyer du bureau	0	0	0			0
07 Frais de fonctionnement des véhicules	105.000	-1	105.001	0%		105.000
08 Frais de fonctionnement du bureau	45.000	467	44.533	1%		45.000
03 Moyens généraux Tanganika	780.000	492.308	287.692	63%		849.000
01 Coordinateur régional (avec Maniema)	125.000	2.287	122.713	2%		125.000
02 Equipe technique (inclus directeur de projet)	156.000	58.233	97.767	37%		156.000
03 Equipe nationale administrative et logistiqu	114.000	54.857	59.143	48%		114.000
04 Matériel roulant (1 station wagon, 1 pick up, 5 motos)	70.000	76.797	-6.797	110%		70.000
05 Achat outillage de suivi, compactage, tracteurs	100.000	138.252	-38.252	138%		100.000
06 Equipement IT	15.000	20.036	-5.036	134%		15.000
07 Loyer du bureau	15.000	4.889	10.111	33%		15.000
08 Frais de fonctionnement des véhicules	90.000	41.058	48.942	46%		90.000
09 Frais de fonctionnement du bureau	95.000	95.899	-899	101%	+ 24 000	119.000
10 Mise en place du projet		0	0		+ 45 000	45.000
04 Moyens généraux Sankuru	650.200	267.313	382.887	41%		661.200
01 Coordinateur régional	225.000	87.303	137.697	39%		225.000
02 Equipe technique (inclus directeur de projet)	144.000	32.768	111.232	23%		144.000
03 Equipe nationale administrative et logistique	48.000	34.064	13.936	71%		48.000
04 Achat matériel roulant	41.500	47.251	-5.751	114%	+ 11 000	52.500
05 Achat équipement (IT, bureau, etc.)	7.500	2.151	5.349	29%		7.500
06 Frais de fonctionnement des véhicules	81.000	42.428	38.572	52%		81.000
07 Frais de fonctionnement du bureau	103.200	21.347	81.853	21%		103.200
05 Moyens généraux Tshopo	305.600	122.354	183.246	40%		316.300
01 Frais des missions coordinateur régional	40.000	10.643	29.357	27%		40.000
02 Coordinateur régional	75.000	0	75.000	0%		75.000
03 Ingénieur Routier (Directeur de projet)	28.800	20.460	8.340	71%		28.800
04 Equipe administrative et logistique	46.800	18.493	28.307	40%		46.800
05 Matériel roulant (1 pick up DC, 1 moto)	33.000	42.374	-9.374	128%	+ 10 700	43.700
06 Equipement IT	5.000	4.157	844	83%		5.000
07 Loyer du bureau	9.000	1.144	7.856	13%		9.000

08 Frais de fonctionnement des véhicules	27.000	6.511	20.489	24%	27.000
09 Frais de fonctionnement bureau	41.000	18.573	22.427	45%	41.000
06 Frais de personnel	220.000	27.664	192.336	13%	220.000
01 Ressources financières et procurement (PFMT)	220.000	27.664	192.336	13%	220.000
07 Moyens généraux globaux	260.000	0	260.000	0%	260.000
01 Audit	70.000	0	70.000	0%	70.000
02 Evaluation finale + MTR	50.000	0	50.000	0%	50.000
03 Suivi et backstopping	40.000	0	40.000	0%	40.000
04 Communication pour le Développement (C4D)	100.000	0	100.000	0%	100.000
	11.000.000	1.397.110	9.602.890	13%	11.000.000

2.2 Points saillants

- ↳ Evaluation physique détaillée des travaux de réhabilitation des pistes axes 01 et 02;
- ↳ Réalisation d'une étude géotechnique et détaillé des ouvrages d'art des ponts à construire dans les territoires de Kalemie et Nyunzu;
- ↳ Tenue de 2^{ème} et 3^{ème} réunion du CDP;
- ↳ Cérémonie du lancement officiel des travaux par le Ministre Provincial de l'agriculture et Développement Rural, Président du CDP;
- ↳ Démarrage des travaux de piste axes 01 et 02;
- ↳ Démarrage des travaux des ponts sur les axes 01 et 02;
- ↳ Réception des travaux des piste axe 01;
- ↳ Visite des travaux par les membres du CDP;
- ↳ Visite du Responsable Infrastructures, de la MAF et du Responsable RH à Kalemie;
- ↳ Cérémonie de Réception et inauguration des ponts construits sur l'axe 01, présidée le Président du CDP;
- ↳ Démarrage des travaux de gravillonnage sur les points à temps sur l'axe 01;
- ↳ Études de faisabilité sur l'axe 01 pour installation des moulins villageois et presse de production des briquettes biomasse en prévision d'un autofinancement des CLER (AGR);
- ↳ Évaluation conjointe avec l'Office des Routes des travaux de réhabilitation de piste en Himo et mécanisé sur l'axe 03 dans le Territoire de Nyunzu;
- ↳ Évaluation physique détaillée des travaux de réhabilitation de piste sur les axes 04 et 05 dans le Territoire de Kongolo.

2.3 Leçons apprises et recommandations

2.3.1 Recommandations

- ✓ Les autorités politico-administratives devront sensibiliser la population pour son implication dans les prochains travaux de réhabilitation et d'entretien des axes dont elle est riveraine;
- ✓ Les autorités provinciales et nationales devront réfléchir d'ores et déjà sur les mécanismes de financement de l'entretien des pistes réhabilitées;
- ✓ Déploiement des ingénieurs routiers de la DVDA par l'autorité compétente dans tous les territoires de l'aire d'intervention du Projet pour assurer un meilleur encadrement technique des intervenants;
- ✓ Collaborer avec l'Office des Routes pour la réhabilitation prochaine des tronçons routiers nécessitant une intervention mécanisée.

2.3.2 Leçons apprises

- ✓ La nécessité de revoir à la hausse les délais contractuels de l'exécution de différents travaux, compte tenu de difficultés d'ordre logistique surtout que rencontrent les entrepreneurs;
- ✓ Il importe de démarrer les travaux d'entretien immédiatement après la réhabilitation des routes pour éviter de fortes dégradations et juste après l'installation des CLER;
- ✓ Les ouvrages (ponts) en béton armé nécessitent peu d'entretien;
- ✓ Vu le problème de ciment dans le District de Tanganyika, l'utilisation des buses métalliques (Armco) est à conseiller pour les passages sous-route;
- ✓ La nécessité d'exiger contractuellement aux structures partenaires d'utiliser au moins 30 % de femmes pour l'ensemble des travaux afin d'obtenir un taux élevé de la main-d'œuvre féminine.

3 EVOLUTION DU CONTEXTE

3.1 Problèmes ou événements qui ont influencé le déroulement de l'intervention:

- La situation sécuritaire dans la province du Katanga est restée généralement calme dans l'ensemble mais tendue dans la partie Nord du territoire de Kalemie. En effet des informations concordantes ont fait état des accrochages entre FARDC et le groupe Mayi Mayi Yakotumba alliés aux FDLR à la limite de la frontière du Katanga, provoquant un afflux de personnes civiles fuyant vers la zone de Wimbi (120 km au Nord de Kalemie). Dans ce même contexte, quelques éléments du groupe Yakotumba dont la présence a été signalé dans la zone de Wimbi fuyant les combats de Muzozo, auraient déserté ce groupe pour se ralliés à un autre groupe Mayi Mayi de la zone.

- Par ailleurs dans la région de Bendera, les sources FARDC ont confirmé une attaque le 25 novembre d'une position FARDC dans la carrière de Kinyama, localité située à 80 km de Kalemie (soit 40 km SUD de BENDERA) par les éléments d'une coalition FDLR - Mai Mai.
- L'exécution des travaux des ponts connaissent un retard à cause du respect de la lenteur de procédure de passation des marchés publics de droit belge, et suite aux conditions difficiles de travail sur terrain, notamment l'acheminement des matériaux sur les sites des travaux, plusieurs ouvrages étant impraticables. Les entrepreneurs sont souvent obligés de transporter de lourdes charges par vélo. Tenant compte de cette situation, le Projet a proposé à la Cellule des Marchés Publics de prolonger la durée des contrats des travaux d'ouvrages d'art. Elle est passée de 125 à 150 jours.
- Les travaux d'entretien n'ont pas commencé à temps, ce qui fait qu'on observe une dégradation de quelques tronçons routiers déjà réhabilités sur l'axe 01, surtout ceux dont la portance du sol est faible. Pour ceux-ci, le Projet a décidé qu'ils soient gravillonnés. Ainsi, un bon de commande a été fait avec une structure locale pour gravillonner les 2 km que représentent lesdits tronçons.
- En prévision des travaux d'entretien de l'axe 01, le projet a initié une étude sur:
 - ⇒ l'installation de trois Comités Villageois de Développement (CVD) pour promouvoir la gouvernance communautaire afin de permettre à la population locale d'adhérer à toute action de développement de leur village ;
 - ⇒ l'installation de 3 CLER au village Muhala, Mulolwa et Lambo Kilela;
 - ⇒ la faisabilité et la rentabilité économique d'un moulin à manioc / maïs au village Tongo, Mulowa et Lambo Kilela pour assurer l'autofinancement des CLER(AGR).

Selon les conclusions de cette étude, 3 CVD ont été installés, à Tongo, Mulowa et Lambo Kilela, 3 CLER seront formés et installés dans les villages proposés. Pour ce qui est de moulin, l'étude a établi la faisabilité et la rentabilité pour le seul village Lambo Kilela.

- La lourdeur administrative de l'Office des Routes qui n'a pas permis le déblocage du dossier des travaux de 10 km de l'axe routier 03 nécessitant une intervention mécanisée, malgré l'accord de principe donné au Projet par le Ministère Provincial des Infrastructures pour faire usage des engins de l'Office des Routes Kalemie en fournissant les consommables nécessaires.
- Les procédures de passation des marchés publics belges qui n'est pas véritablement adapté aux considérations locales concernant d'une part l'exécution de la technique HIMO dans un délai relativement court pour éviter l'accumulation des retards dans l'exécution des travaux et d'autre part, l'acquisition des équipements fiables, adaptés, robustes et durables. La faiblesse de la concurrence internationale et la présence de fournisseurs asiatiques pratiquant des prix bas conduisent à s'obliger d'acheter des équipements que l'on sait parfaitement peu fiables.
- La non-existence d'une coordination entre les différents bailleurs intervenants dans le domaine des infrastructures rurales gagnerait à être mise en œuvre de manière à créer des dynamismes et à synchroniser les méthodes d'intervention. La méthode HIMO permet de conduire un certain nombre d'actions, mais elle doit être épaulée par de petites unités mécanisées pour le rechargement et le compactage qui ne peut en aucune façon être fait de manière durable à la main.

- Le Comité de Pilotage du Projet (CDP) a décidé que l'excédent budgétaire qui se dégagerait de PREPICO 2 soit affecté à la réhabilitation la route qui relie l'axe 01 du Projet à la RN5 qui est en pleine réhabilitation par PROROUTES. Une prospection par l'ONG Dan Church afin de vérifier l'existence des mines sur cet axe est un préalable avant toute intervention. Ce qui permettrait de renforcer le maillage du réseau routier retenu.
- Mise en place par les Forces Armées Congolaises (FARDC) de plusieurs barrières sur les tronçons routiers déjà réhabilités qui indisposent les usagers de la route dont les humanitaires membres des ONG internationales qui empruntent aussi cette route pour accomplir leur mission sur terrain. Informé, le Bureau de Nations Unies pour la Coordination des affaires humanitaires, OCHA a effectué une mission sur terrain qui a confirmé l'existence desdites barrières. C'est ainsi qu'à l'instar du Comité de Pilotage du Projet, OCHA a recommandé aux autorités politico- administratives et militaires de s'impliquer pour obtenir un meilleur encadrement de la population par les FARDC positionnés aux barrières érigées sur les routes réhabilités.

4 ANALYSE DE L'INTERVENTION

4.1 Encrage institutionnel et modalités d'exécution

4.1.1 Ancrage institutionnel

Le développement des communautés rurales nécessite la praticabilité des routes en toute saison de l'année afin 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.

Cependant, le projet reste peu approprié dans la mesure où le partenaire institutionnel dans sa 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.

4.1.2 Modalités d'exécution

Les modalités d'exécution du Projet que nous jugeons très adéquates et appropriées se présentent de la manière suite:

Au début du Projet, une étude Baseline a été menée dans l'aire d'intervention du volet. Cette étude est arrivée à présenter, avant le démarrage effectif des travaux de réhabilitation et d'entretien sur terrain, la situation économique, sociale et environnementale de la zone d'intervention ainsi que l'état des lieux des axes routiers. Etant donné que la réhabilitation des routes intègre celle des ouvrages d'art, une étude technique des 14 ponts dont certains déjà remis en état, a été aussi menée.

En réponse au diagnostic établi par l'étude Baseline, 5 axes routiers jugés prioritaires ont été choisis au cours d'une réunion de consultation publique (atelier participatif). Ce choix s'est fondé sur le critérium suivant: favoriser le maillage du réseau de desserte, desservir des zones à grand potentiel de production paysanne, faciliter l'accès aux services sociaux de base, disponibilité de la main d'œuvre locale étant donné les techniques HIMO et impact environnemental gérable. Sans se limiter à intervenir uniquement sur les points chauds, le volet a opté pour la réhabilitation entière des axes routiers retenus. C'est le cas par exemple du premier axe réhabilité (72,4 km) où l'on observe une amélioration des conditions de praticabilité, bonne vitesse moyenne, avec un impact certain sur l'économie locale

La méthode adoptée pour la réhabilitation est celle prévue par le DTF du volet, elle continue à démontrer son efficacité. Il s'agit de la Méthode HIMO. Cette approche s'avère adaptée à la situation des routes du Tanganyika, du point de vue des normes techniques de la RDC, du volume de trafic attendu et bien d'autres avantages encore pour la population, dont notamment une quantité importante d'emplois. Cependant, Il convient de signaler qu'il est identifié sur l'ensemble du réseau routier à réhabiliter, des tronçons qui nécessitent une intervention mécanisée. Ainsi, le volet collabore avec l'Office des Routes qui dispose des matériels roulants et engins nécessaires pour faire les travaux mécanisés sur lesdits tronçons.

4.2 Objectif spécifique

4.2.1 Indicateurs

Score: A Très satisfaisant, B satisfaisant, C insatisfaisant, D très insatisfaisant, X: le critère ne pouvait être mesuré

Objectif spécifique	Indicateurs	E, G	Baseline	Progrès 2010	Commentaires	Score Progrès 2010
"Réhabiliter par la méthode à Haute Intensité de Main d'Œuvre un réseau de pistes dans certains pools de production de la province du Katanga et maintenir ce réseau grâce à la création d'un fonds d'entretien à travers des structures locales."	Le trafic est assuré en toute saison	X	Trop faible	Trafic assuré en toute saison sur l'axe 01 et les tronçons réhabilités de l'axe 02	La valeur de l'indicateur est atteinte à 100% sur l'axe 01 et en partie sur l'axe 02.	B
	Augmentation du trafic	X	3 véhicules / semaine	4 véhicules / jour	On observe une augmentation sensible du trafic sur l'axe 01 et sur quelques tronçons de l'axe 02 où la piste et les ponts sont déjà remis en état.	B
	La vitesse moyenne de parcours est maintenue	X	Moins de 20 km/ h	40 km / h	La moyenne de 40 km / h est atteinte sur l'axe 01 et sur tous les tronçons réhabilités de l'axe 02.	B
	L'entretien des routes fait	X	Inexistant	Inexistant	Les travaux d'entretien n'ont pas encore démarré, ils sont prévus au premier trimestre de l'année 2011, mais les tronçons réhabilités sont encore praticables.	C
	L'impact environnement est mitigé	X		Les mesures de mitigation appliquées	Les mesures de mitigation préconisées par l'étude Baseline ont été appliquées, par exemple la protection des talus, la protection antiérosive à l'aval des ouvrages d'art, ...	B

4.2.2 Analyse des progrès réalisés

1. Les résultats et l'objectif spécifique

Démarré en août 2009, le volet a atteint sa vitesse de croisière en 2010, dans l'exécution des chantiers HIMO. Le bilan des travaux indique un taux de réalisation d'un peu près de 40 % pour les pistes. Cette performance va être consolidée avec l'intensification de la construction des ouvrages d'art dont les travaux ont démarrés sur les axes 01 et 02.

Le premier axe routier (72,4 km) sur les 5 retenus est complètement réhabilité par les techniques HIMO et réceptionné en septembre 2010. Sur le deuxième axe long de 130,7 km, les travaux de réhabilitation de piste touchent à leur fin pour la plupart des tronçons, leur réception est prévue en janvier prochain. Les 5 pistes retenus totalisant 358,2 km programmés dans les territoires Kalemie (72,4km), Nyunzu (165,2km) et Kongolo (120,6km), donc dans le nord du District de Tanganyika.

S'agissant des ouvrages d'art, les deux premiers axes routiers situés dans les territoires de Kalemie et Nyunzu ont vu démarrer en juillet et août dernier, les travaux de construction en béton armé de 10 ponts les dont 6 sont complètement terminés. Pour ce qui est des passages sous-route, la localisation, l'identification et les études de ces ouvrages sont prévues au cours l'année 2011.

Malgré que l'ensemble du réseau retenu n'est pas encore réhabilité, il y a lieu de noter que le premier axe routier est déjà en utilisation, les ponts qui empêchaient les véhicules d'arriver au dernier village étant tous réhabilités et cela contre une abondante pluviométrie du dernier trimestre 2010. On observe présentement une augmentation de trafic sur cette route, surtout les camions transportant les produits agricoles dont principalement le maïs. Ce qui a obligé le volet de vite penser à la mise en place des mécanismes d'entretien, au gravillonnage des tronçons sensibles qui se dégradaient déjà, à l'installation des barrières de pluie pour faire face au poids du trafic actuel sur cette route. En conclusion, les résultats obtenus par le volet jusqu'au 31 décembre 2010 convergent effectivement vers son objectif spécifique, le désenclavement de son aire d'intervention.

2. Points sensibles et résultats non prévus

Voir point "3"

3. Dynamique "Harmo"

Une des composantes de la stratégie sectorielle dans le cadre de la réhabilitation des infrastructures de base est la "*promotion des aspects et méthodes à Haute Intensité de la Main-d'œuvre (HIMO) et vulgarisation de ces dernières auprès des administrations dans le cadre notamment de l'exécution des travaux de reconstruction et des projets sectoriels*" (DSCR). (DSCR).

Sur cet aspect, le projet est en harmonie avec la politique du Gouvernement congolais et les autres projets de la coopération multilatérale (Banque Mondiale, BAD et Union Européenne) intervenant dans le secteur des infrastructures de base.

Aussi, dans un esprit de complémentarité et d'harmonisation de l'aide, des ateliers participatifs ont été organisés lors de l'élaboration du projet avec les autorités nationales, locales, les bénéficiaires et autres intervenants (projets et bailleurs de fonds) pour d'une part identifier les axes prioritaires à réhabiliter et d'autre part, prendre en compte les interventions actuelles et futures des autres intervenants.

S'agissant de l'alignement, on peut dire qu'au niveau sectoriel, le volet s'aligne sur les grands axes de la stratégie du Gouvernement de la RDC retenue pour la réhabilitation des routes rurales: "*technique HIMO et mise en place des structures locales d'entretien routier*". Cette approche est retenue par l'ensemble de fonds intervenant dans le secteur. Par contre, en suivant le système de gestion (comptable et financière) et de procédures de passation des marchés publics belges, le volet ne s'aligne guère sur le système de gestion des finances publiques de la RDC.

Quant à l'appropriation du Programme, on observe encore des insuffisances pour pouvoir véritablement aboutir à une appropriation par le partenaire compte tenu de l'absence de moyens matériels et financiers de la DVDA pour assurer la pérennité des actions engagées.

4. Intégration "genre" et "environnement"

Les femmes et les hommes ont eu les mêmes opportunités de participer aux travaux de réhabilitation de routes par la méthode HIMO (ressemblance avec les travaux champêtres). Pour y arriver, le volet avait instruit les structures partenaires locales qui exécutent les travaux, de pouvoir à la fin de chaque mois, lui transmettre les listes de présences de la main-d'œuvre avec une colonne qui mentionne bien le sexe. Certaines se sont appliquées, mais d'autres ont été distraites. Raison pour laquelle nous recommanderons contractuellement prochainement à ces structures, l'utilisation d'au moins 30 % de la main d'œuvre féminine sur l'ensemble.

S'agissant de l'environnement, le Programme a pris toutes les dispositions nécessaires pour appliquer les mesures de mitigation préconisées par l'étude Baseline afin de réduire les impacts négatifs sur l'environnement.

4.2.3 Risques et hypothèses

N°	Risques	Description	Influence sur l'atteinte de résultat	Probabilité de réalisation	Niveau actuel	Actions de gestion
01	Impraticabilité des routes	<ul style="list-style-type: none"> - L'impraticabilité des routes nationales et provinciales par lesquelles on accède à celles du volet poserait problème - l'impraticabilité des routes réhabilitées par le volet par manque d'entretien continu qui entrainerait un dysfonctionnement. 	<p>Elevée</p> <p>Elevée</p>	<p>Modéré</p> <p>Modéré</p>	<p>Modéré</p> <p>Faible</p>	<p>Concertation avec Office des Routes</p> <p>Préparatifs pour formation et installation des CLER</p>

4.2.4 Critères de qualité

- **Efficacité**

Score: Très satisfaisant

Le Projet est entrain de mettre en place d'une manière progressive un réseau fonctionnel des routes rurales visant le désenclavement des zones de fortes production. Sur l'axe 01 par exemple, le trafic a repris sur l'ensemble de la route grâce à la réhabilitation de piste et des ponts. Aujourd'hui, il est possible de parcourir entièrement dans moins de deux heures, ce premier axe routier réhabilité, ce qui était impossible avant l'intervention du projet. Projetant cette situation sur l'ensemble du réseau, nous pouvons affirmer que l'objectif spécifique visé sera atteint.

- **Efficience**

Score: Très satisfaisant

Les moyens mis en œuvre sont suffisants et très correctement convertis en résultats attendus, car le Projet réhabilite les pistes rurales retenues avec les moyens adéquats prévus lors de la formulation. Les réalisations en ce qui concerne les ouvrages d'art, ponts définitifs aident à diminuer le coût de l'entretien, ce qui est très économique.

- **Durabilité**

On ne saurait se prononcer de manière exhaustive sur l'évaluation de la durabilité, car la formation et l'installation des comités locaux d'entretien et de réhabilitation des routes (CLER) ne sont pas encore effectives. Néanmoins, nous pensons que l'approche HIMO qui permet une appropriation des actions par la population bénéficiaire, l'option de construire les ouvrages d'art définitifs en béton armé permettront d'assurer la durabilité des actions du programme.

- **Pertinence**

Score: Très satisfaisant

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

4.2.5 Impact

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

4.2.6 Leçons apprises et recommandations

N°	Décision	Source	Qui	Temps	Etat
01	Gravillonnage des tronçons dont le substrat est de mauvaise qualité de façon à pouvoir continuer à respecter le standard de vitesse imposé par la DVDA.	3 4.4.3	Projet (UGV)	Q4	Going

N°	Leçons	Public	Capitalisation dans le cycle de projet
01	Il importe de demander contractuellement aux structures partenaires d'utiliser au moins 30% de femmes pour l'ensemble des travaux.	Structures partenaires, Projet	Programmation- identification- formulation- mise en œuvre.

4.3 Résultat 1

4.3.1 Indicateurs

Score: A Très satisfaisant, B satisfaisant, C insatisfaisant, D très insatisfaisant; X: le critère ne pouvait être mesuré

Résultat 1	Indicateurs	E, G	Baseline	Progrès 2010	Commentaires	Progrès
"les études préalables sont menées"	Rapports disponibles		Inexistant	Réalisation Étude Baseline, celle des ponts et de faisabilité (AGR)	L'étude Baseline concerne l'ensemble du projet, celle des ponts couvre 80% des ouvrages à construire et celle de faisabilité pour l'axe 01.	A
	Priorisation faite	x	Inexistant	Fait depuis 2009	Priorisation confirmée par l'étude Baseline	A
	Nombre de personnes associés à l'analyse	X		Plus de 100 structures associées	ONG nationales et internationales, services étatiques du secteur, société civile dont plusieurs femmes ont été associées dans nos prises des décisions	A

4.3.2 Bilan activités

N°	Désignation	État d'exécution
01	Etude Baseline	++
02	Etude des ouvrages d'art ponts	++
03	Etude des passages sous route	+/-
04	Etude de faisabilité AGR/ CVD	+/-

4.3.3 Analyse des progrès réalisés

Le District de Tanganyika était une nouvelle zone pour la Coopération belge, en tous cas pour ce qui est de la réhabilitation des routes. Pour le problème logistique, notamment l'état des routes, la mission de formulation n'a pas eu le temps de visiter tout le District et de vérifier les priorités dans le secteur routier de la Province. Ainsi, le volet a initié une étude "baseline" qui éclaire sa lanterne face aux choix à opérer pour l'exécution du Programme. Elle comporte notamment :

- ⇒ Une analyse du coût de la vie;
- ⇒ une analyse du potentiel agro-alimentaire;
- ⇒ une analyse des axes de transport, des moyens de transport et les coûts associés;
- ⇒ une étude d'impact socio économique;
- ⇒ une priorisation de réhabilitation des routes, tenant compte de tous les éléments ci-dessus, etc., ...

Cette étude servira de point de référence pour l'évaluation du projet à sa fin (indicateurs de performance).

Par ailleurs, le volet a initié également une étude technique qui lui a permis de déterminer les solutions en ce qui concerne les ouvrages d'art (ponts) et d'élaborer des cahiers des charges bien précis.

4.3.4 Risques et hypothèses

N°	Risques	Description	Influence sur l'atteinte de résultat	Probabilité de réalisation	Niveau actuel	Actions de gestion
02	Manque d'expertise	Manque de bureaux d'études, service ou experts capables faire les études préalables, d'assurer des formations ou d'établir les rapports périodiques et finals d'exécution du Projet.	Elevée	Faible	Faible	Recrutement judicieux, recours aux services et bureaux d'études compétents.

4.3.5 Critères de qualité

- **Efficacité**

Score: Très satisfaisant

L'étude "Baseline" établit au démarrage du volet, la situation de référence du niveau de développement dans les trois territoires ciblés et a ainsi permis la priorisation des axes routiers retenus. Elle justifie leur choix sur le plan socio-économique. A partir de l'étude des ouvrages d'art menée, le volet a rédigé les cahiers spéciaux des charges sur base desquels les ponts sont entrain d'être construits.

- **Efficienne**

Score: Très satisfaisant

Les moyens prévus pour réaliser les études préalables à l'intervention ont suffi pour cette activité. Pour ce qui est de l'étude de base, elle suffit pour couvrir toute la zone concernée. Tandis que l'étude des ponts concerne plus de 90% de ponts à construire. Au regard de ce qui est fait et ce qui reste à faire en termes d'études, les ressources du volet sont convertis en résultat de façon économe.

4.3.6 Exécution budgétaire

Voir annexe III

4.4 Résultat 2

4.4.1 Indicateurs

Score: A Très satisfaisant, B satisfaisant, C insatisfaisant, D très insatisfaisant, X: le critère ne pouvait être mesuré

Résultat 2	Indicateurs	E, G	Baseline	Progrès 2010	Commentaires	Progrès
"Les PME et ONG sont formées et opérationnels dans la réhabilitation et l'entretien des routes rurales par la méthode HIMO"	Nombre de PME et ONG formées en méthode HIMO	X	Inexistant	60 ONG et PME de plus formées en méthode HIMO	Pas d'ONG ou PME formées et travaillant suivant les normes, avant le démarrage du Projet.	A
	Nombre de session de formation	X	Inexistant	2 sessions	Suffisent pour couvrir les travaux engagés	A
	Augmentation du nombre de PME et ONGD spécialisées dans les travaux en HIMO	X	Inexistant	56 ONG et PME au total, formés par le Projet, capables d'exécuter les travaux HIMO	Les chefs d'équipe formés réalisent un travail de qualité.	A

4.4.2 Bilan activités

N°	Désignation	État d'exécution
01	Identification des structures partenaires	++
02	Formation HIMO	++
03	Installation des CVD	+/-
04	Formation et Installation des CLER	+/-

4.4.3 Analyse des progrès réalisés

Il convient de signaler que dans la zone d'intervention du volet, aucune des structures identifiées ne disposait d'un chef d'équipe formé et capable de diriger les travaux HIMO. Le District de Tanganyika regorge certes plusieurs ONG locales et internationales qui interviennent sur les routes, malheureusement ces organisations ne travaillent pas toujours selon les normes, et la qualité de leur travail laisse souvent à désirer, par manque de formation et d'expertise.

Face à cette situation, Le Programme a formé à Kalemie par le canal de la Direction des Voies de Desserte Agricole(DVDA), Service du Ministère de Développement Rural spécialisé en la matière, 26 chefs d'équipe de travaux routiers exécutés par la méthode HIMO. Ces derniers sont utilisés dans les différents chantiers de réhabilitation des axes routiers retenus dans les territoires de Kalemie et Nyunzu. En prévision du démarrage prochain des travaux dans le territoire de Kongolo, le Projet a formé 30 autres chefs d'équipe qui sont disponibles et prêts pour accompagner le Volet Tanganyika dès le lancement des travaux dans ce territoire.

Etant donné que le résultat 2 du Projet concerne aussi l'entretien, il convient de signaler que la mise en place des mécanismes dudit entretien connaît un retard. La formation et l'installation des CLER sur l'axe 01 sont prévues au premier trimestre de l'année 2010, alors qu'il est signalé depuis la fin de la réhabilitation, une augmentation considérable du trafic sur cet axe. Voilà pourquoi le CDP a recommandé au Projet ensemble avec la DVDA, d'y installer dorénavant des barrières de pluie.

Par ailleurs, il convient de noter qu'en sondant l'opinion, les bénéficiaires directs reconnaissent tous l'importance de la route réhabilitée et sont motivés à participer aux travaux d'entretien. Le fait d'avoir contribué à la réhabilitation des pistes rurales augmente réellement la motivation et la capacité des bénéficiaires à les entretenir. Il faut mentionner que la formation sur le tas se réalise lors de la phase de réhabilitation.

4.4.4 Risques et hypothèses

N°	Risques	Description	Influence sur l'atteinte de résultat	Probabilité de réalisation	Niveau actuel
01	Absence ou nombre insuffisant des ONG et PME devant exécuter les	Manque des structures locales capables d'exécuter les travaux	Elevée	Faible	Faible

4.4.5 Critères de qualité

- **Efficacité**

Score: Très satisfaisant

Suite aux sessions de formation organisées avant le démarrage des travaux sur terrain, la qualité des travaux est fort satisfaisante sur le plan normatif. Il convient aussi de noter que par la méthode HIMO, le Projet a donc touché un grand nombre de bénéficiaires, ce qui entraîne leur implication directe d'abord dans la réhabilitation et après dans l'entretien. Par ailleurs, cette méthode a permis de renforcer non seulement les capacités des ONG et PME locales, mais aussi celles des individus.

- **Efficienc**

Score: Très satisfaisant

L'option prise par le Projet de construire en définitif (béton armé) tous les ouvrages d'art (ponts) a considérablement augmenté l'efficienc de l'entretien. Il en est de même de l'approche HIMO utilisée pour les travaux de réhabilitation de piste associée à une légère mécanisation.

- **Durabilité**

Ce critère ne pourra être bien évalué qu'après le démarrage effectif des travaux d'entretien.

4.4.6 Exécution budgétaire

Voir annexe III

4.4.7 Leçons apprises et recommandations

N°	Recommandations	Source	Qui	Deadline
01	Les autorités provinciales et nationales devront réfléchir d'ores et déjà sur les mécanismes de financement de l'entretien des pistes réhabilitées ;	4.4.3 5.1.1	UGV	Open
02	Les autorités politico-administratives devront Sensibiliser la population pour son implication dans les prochains travaux de réhabilitation et d'entretien des axes dont elle est riveraine.	4.4.3 4.1 5.1.1	Projet (UGV)	Open
03	Déploiement des ingénieurs routiers de la DVDA l'autorité compétente dans tous les territoires de l'aire d'intervention du Programme pour assurer un meilleur encadrement technique des intervenants.	3 4.4.3	UGV	Q1-Q2

N°	Leçons	Public	Capitalisation dans le cycle de projet
01	Avantage de prévoir le démarrage effectif des travaux des travaux d'entretien immédiatement après la réhabilitation des routes.	Projet	Programmation - mise en œuvre.
02	Les ouvrages (ponts) en béton armé nécessitent peu d'entretien.	CLER	Programmation-identification-formulation- mise en œuvre.

N°	Décisions	Source	Qui	Temps	Etat
01	Implantation des barrières de pluie sur les routes déjà réhabilitées	4.4.3	CDP	Q4	Open
02	Implantation des panneaux limitant les charges des véhicules à 25 tonnes départ et d'autres des ponts déjà réhabilitées	4.4.3	CDP	Q4	Done

4.5 Résultat 3

4.5.1 Indicateurs

Score: A Très satisfaisant, B satisfaisant, C insatisfaisant, D très insatisfaisant, X: le critère ne pouvait être mesuré

Résultat 3	Indicateurs	E, G	Baseline	Progrès 2010	Commentaires	Progrès
"Un réseau de routes (desserte agricole) est réhabilité."	Réhabilitation de 115 ml de ponts et de 100 passages sous-route		115,3 ml	43 ml de pont réceptionnés	Résultat satisfaisant compte tenu de conditions et qualité de travail.	A
	Réhabilitation mécanisée de 10 km	X	10 km	-	Les négociations avec l'OR qui doit exécuter n'ont pas encore abouties.	C
	Réhabilitation de 350 km de routes rurales en HIMO	X	358,2 km	158 km	158 km réceptionnés sur les 203 km engagés	A
	Nombre d'hommes jour de travail sur les chantiers	X	Inexistant	59.055 HJ	Plusieurs emplois temporaires créés.	A

	Nombre d'hommes jour exécutés par les femmes sur les chantiers	X	Inexistant	7.837 HJ	13% de femmes utilisées sur l'ensemble des travaux, résultat satisfaisant, car jamais obtenu avant le Projet.	B
--	--	---	------------	----------	---	---

4.5.2 Bilan activités

N°	Désignation	État d'exécution
01	Réhabilitation piste en HIMO	++
02	Réhabilitation par la méthode mécanisée	+/-
03	Réhabilitation ponts	+
04	Réhabilitation passages sous routes	+/-

4.5.3 Analyse des progrès réalisés

Les activités entreprises par le Programme jusqu'au convergent effectivement vers la réalisation d'un réseau de routes rurales fonctionnel en toute saison. Les travaux sur piste progressent à une bonne vitesse, tandis qu'on observe une lenteur dans l'exécution des ouvrages d'art (ponts) due aux difficultés d'accessibilité des sites des travaux, plusieurs ponts étant impraticables (cassés).

Au 31 décembre 2010, le taux de réalisation physique des travaux se présente de la manière suivante :

- ↳ 72,4 km de routes réceptionnés sur les 358,2 prévus ;
- ↳ 130,7 km de routes engagées en réhabilitation sur 197 km restants ;
- ↳ 43 ml de pont (6) réceptionnés sur les 115,3ml prévus ;
- ↳ 30 ml de pont (4) engagés en réhabilitation sur les 72,3 ml restants;
- ↳ 2.000 ml engagés en travaux de gravillonnage.

Cependant, le volet a identifié 10 km de route sur l'axe Kabeya Mayi – Nyunzu qui accuse de très fortes dégradations nécessitant l'utilisation des engins. Les négociations avec l'Office des Routes à ce sujet trainent à aboutir. Voilà pourquoi ces travaux accusent un retard par rapport à la planification du volet.

4.5.4 Risques et hypothèses

N°	Risques	Description	Influence sur l'atteinte de résultat	Probabilité de réalisation	Niveau actuel
01	Instabilité des prix des ouvrages d'art	L'instabilité des prix des ouvrages d'art par exemple une incidence sur le budget du Projet.	Élevée	faible	faible
02	Insuffisance du budget	Ne permettrait pas d'exécuter entièrement le Projet	Élevée	faible	faible
03	Impact environnemental	Détérioration considérable des conditions environnementales	Modéré	faible	faible

4.5.5 Critères de qualité

- **Efficacité**

Score: satisfaisant

Sur l'axe 01 et quelques tronçons de l'axe 02 qui sont déjà réhabilités (piste et ponts), on y enregistre de façon générale, des vitesses moyennes supérieures ou égales à 40 km/h, avec un volume de trafic considérable, si bien les passages ont entraîné une dégradation relativement forte de certains tronçons, aujourd'hui sous gravillonnage.

- **Efficience**

Score: Très satisfaisant

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 auxquels le Projet est parvenu jusqu'ici.

- **Durabilité**

Les activités visant la durabilité des actions menées sont prévues au cours du premier trimestre de l'année 2011.

4.5.6 Exécution budgétaire

Voir annexe III

4.5.7 Leçons apprises et recommandations

N°	Recommandations	Source	Qui	Deadline
01	Collaborer avec l'Office des Routes pour la réhabilitation prochaine des tronçons routiers nécessitant une intervention mécanisée	3	UGV	Q1-Q2

N°	Leçons	Public	Capitalisation dans le cycle de projet
01	Revoir à la hausse la durée des délais contractuels des travaux compte tenu de difficultés que rencontrent les entrepreneurs.	Structures partenaires	Programmation-formulation-mise en œuvre-évaluation

5 BÉNÉFICIAIRES

5.1 Bilan des effets de l'intervention sur les bénéficiaires

5.1.1 Bénéficiaires de l'intervention

Les usagers, à savoir transporteurs routiers et les opérateurs économiques:

- ☛ La durée de voyage sur l'axe déjà réhabilité est passée de plusieurs jours à quelques heures. A ce jour, aucun voyage ne dure plus de 7 heures partant du centre de territoire de Kalemie;
- ☛ L'amélioration des conditions de transport a amené avec lui un regain d'activités génératrices des revenus et l'accroissement du volume d'échanges (entrée-sortie) au niveau de l'axe 01 où les travaux de réhabilitation de piste et ponts sont déjà terminés;
- ☛ En dépit de la conjoncture, les prix du transport ont globalement baissé à comparer à la situation d'avant l'intervention du Programme;
- ☛ L'augmentation du trafic et sa permanence ou la régularité assurée en toute saison.

La population bénéficiaire:

- ☛ La possibilité d'évacuation des productions vivrières en toute saison, c'est un des facteurs de développement et d'augmentation des revenus de la population agricole dans la zone d'intervention;
- ☛ 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., ...

En outre, la population bénéficiaire reconnaît que l'approche HIMO appliquée a permis:

- ☛ Qu'elle devienne responsable suite à leur implication directe dans la réhabilitation et 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 Programme et d'irriguer l'économie locale avec les liquides qui se faisaient de plus en plus rares en l'absence de communication: essor social et économique de la zone du volet.

Mais la grande question qui se pose est: "L'entretien post-projet", et les bénéficiaires tournent leurs regards vers les autorités, car c'est une faiblesse et un risque quant à la durabilité des actions entreprises par le Programme.

5.1.2 Les partenaires

☑ Les autorités politico-administratives:

- ☛ Elles trouvent que le volet s'est inscrit dans la droite ligne avec les priorités nationales, notamment en ce qui concerne la politique nationale de désenclavement et surtout 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 les capacités d'évacuation de la production agricole vers les foyers de consommation et en assurant la promotion de l'emploi et le secteur privé qu'à celui de l'objectif spécifique centré sur la mise en place d'un réseau fonctionnel des routes rurales.

☑ Les ONG et PME locales

- ☛ Renforcement des capacités ou formation à la méthode HIMO des PME et ONGD qui spécialisent dans l'exécution des travaux routiers, préalables à tout développement des infrastructures socio-économiques.

Il convient d'indiquer que le matériel audio-visuel mettant en évidence les effets de l'intervention, notamment sur les bénéficiaires a été produits et est disponible .C'était à l'occasion du lancement officiel des travaux et à celle de l'inauguration des ponts construits sur l'axe 01.

6 SUIVI DES DECISIONS PRISES PAR LA SMCL

6.1 Etat des lieux de la prise en compte des décisions ou recommandations de la SMCL:

- ☛ Que les autorités provinciales respectent le calendrier des réunions de comité de pilotage vu la présence à ces réunions d'un membre de la SMCL.
- ☛ En vue de faciliter le suivi des travaux dans les différents volets par les membres de la SMCL une enveloppe de 30.000 € a été prévue comme engagement (sur le solde global). Cette enveloppe couvrira les frais de déplacement et autres afin de permettre la présence d'un membre de la SMCL à chaque réunion des comités de pilotage des volets.
- ☛ "Que l'Assistant Technique et les Coordonnateurs Régionaux fassent un suivi plus rapproché de l'exécution budgétaire de différents volets de PREPICO 2 afin de prévoir à temps les glissements budgétaires si nécessaire". *Recommandation appliquée.*
- ☛ Les participants de la SMCL ont décidé que l'ensemble des biens de Prepico 1 soit cédé au programme PREPICO en vue de la continuité des travaux.

ANNEXES

1. Cadre logique

		Indicateurs objectivement vérifiables (IOV)	Sources de vérification	Hypothèses/Risques
Objectif global	« Réduire la pauvreté des populations rurales et urbaines en améliorant les capacités d'évacuation de la production agricole vers les foyers de consommation et en assurant la promotion de l'emploi et le secteur privé. »	<ul style="list-style-type: none"> - Hausse importante de la production agricole dans les territoires concernés par rapport aux autres territoires. - Baisse des prix sur les marchés des zones concernées. - Augmentation du pouvoir d'achat des bénéficiaires 	<p>Etudes socio-économiques ex-ante et ex-post.</p> <p>Statistiques provinciales relatives à la production agricole territoriale et aux taxes prélevées dans les territoires.</p>	<p>La paix et la sécurité sont maintenues dans la zone du projet et dans le pays.</p> <p>Les autres actions d'accompagnement en cours dans l'aire du projet sont poursuivies.</p>
Objectif spécifique	« Réhabiliter en HIMO un réseau de pistes dans certains pools de production des provinces du Kasaï-Oriental, du Maniema, du Katanga et de la Province Orientale ; et maintenir ce réseau (y compris 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. »	<ul style="list-style-type: none"> - Le trafic est assuré en toute saison. - Augmentation du trafic - La vitesse moyenne de parcours est maintenue - L'entretien des routes est fait - L'impact environnemental est mitigé 	<ul style="list-style-type: none"> - Statistiques au niveau des accès des routes retenues - Rapports périodiques et d'évaluation. 	<p>Le réseau des routes nationales et provinciales sont en état de praticabilité et les routes rurales réhabilitées par le Projet continuent à être entretenues et sont fonctionnelles.</p>

Volet type				
Résultats intermédiaires	R1 : « Les études préalables sont menées »	<ul style="list-style-type: none"> - Rapports disponibles - Priorisation faite - Nombre de personnes associés à l'analyse 	Rapports : <ul style="list-style-type: none"> - impact environnemental - étude baseline - étude de priorisation 	<ul style="list-style-type: none"> - Bureau d'étude trouvé
	R2 : « Les PME et ONG sont formés et opérationnels dans la réhabilitation et l'entretien des routes rurales par la méthode HIMO. »	<ul style="list-style-type: none"> - Nombre de PME et ONG formés en méthode HIMO - Nombre de sessions de formation - Augmentation du nombre de PME et ONG spécialisées dans les travaux en HIMO. 	<ul style="list-style-type: none"> - PV des réunions - Certificats de formation - Nombre d'offres reçues pour les marchés publics 	<ul style="list-style-type: none"> - Formateurs trouvés - PME et ONG en nombre suffisant
	R3 : « Un réseau de routes (de desserte agricole) est réhabilité »	<ul style="list-style-type: none"> - Réhabilitation de x ml de ponts et de y passages sous route - Réhabilitation en méthode mécanisée de M km - Réhabilitation de H km de routes rurales en HIMO - Nombre d'h.j de travail sur les chantiers. - Nombre de femmes sur les chantiers. 	<ul style="list-style-type: none"> - PV de réceptions provisoires et définitives des tronçons réhabilités. - Rapports périodiques et final d'exécution du projet. - Statistiques relevées au niveau des accès de ces routes 	<ul style="list-style-type: none"> - Prix des matériaux stable - Budget suffisant - Ressources humaines trouvées - Impact environnemental limité (étude d'impact environnemental) et/ou mitigé

Volet Entretien		Indicateur	Sources	Risques et hypothèses
R1	Les structures d'entretien sont mises en place	<ul style="list-style-type: none"> - nombre de structures mises en place - présence du circuit entier de gestion des fonds dans chaque province - système de planning d'entretien mis en place 	Rapports	<ul style="list-style-type: none"> - appui des autorités - bonne interaction avec les plans gouvernementaux et des autres bailleurs
	Activités	Description	Moyens	Budget
	R1.A1	Appui à la mise en place des structures locales	CTB/DVDA Autorités locales, CLER	400.000 €
	R1.A2	Appui à la mise en place des structures provinciales	CTB/DVDA Autorités provinciales, FRER	500.000 €
	R1.A3	Formations des structures	CTB/DVDA Autorités provinciales et locales, consultants	300.000 €
R2	Les structures d'entretien sont appuyées	<ul style="list-style-type: none"> - nombre de km entretenus - budget local disponible pour l'entretien - nombre d'organismes appuyés 		
	Activités	Description	Moyens	Budget
	R2.A1	Appui au fonctionnement	CTB/DVDA + structures d'entretien	1.200.000 €

2. Rapport "Budget versus Actuels (y-m)"

Budget vs Actuals (Year to Month, by Quarter) of RDC0812411

Project Title : **Projet d'appui au desensablement du Port de Kalemie**
 Budget Version : **C01** Year to month : 31/12/2010
 Currency : **EUR**
 YtM : **Report includes all closed transactions until the end date of the closed closing**

Status	Fin Mode	Amount	2010				Total	Total Exp.	Balance	% Exec	
			2009	Q1	Q2	Q3					Q4
A	APPUI AU DÉSENSABLEMENT	360.000,00	145.087,89	109.745,03	7.896,05	7.843,55	34.929,33	180.413,95	305.481,85	54.518,15	85%
	01 L'équipement de dragage	215.000,00	128.056,65	79.663,67	-16.005,57	2.005,07	15.530,14	81.193,32	209.249,97	5.750,03	97%
	D1 Achat et livraison du	215.000,00	128.056,65	79.663,67	-16.005,57	2.005,07	15.530,14	81.193,32	209.249,97	5.750,03	97%
	02 Le port de Kalemie est	145.000,00	17.011,24	30.081,36	23.901,62	5.838,48	19.399,18	79.220,63	96.231,88	48.768,12	66%
	D1 Etude d'impact	5.000,00	0,00	1.796,61			100,92	1.897,53	1.897,53	3.102,47	38%
	D2 Frais de fonctionnement	120.000,00	16.927,04	27.299,73	21.040,45	3.220,21	15.457,08	67.017,47	83.944,51	36.055,49	70%
	D3 Primes FARDC/RVF	20.000,00	84,20	985,02	2.861,17	2.618,27	3.841,19	10.305,64	10.389,84	9.610,16	52%
X	RÉSERVE BUDGÉTAIRE	10.000,00	0,00						0,00	10.000,00	0%
	01 Réserve budgétaire	10.000,00	0,00						0,00	10.000,00	0%
	D1 Réserve budgétaire	10.000,00	0,00						0,00	10.000,00	0%
Z	MOYENS GÉNÉRAUX	80.000,00	5.950,73	13.332,74	23.496,24	18.488,98	5.824,12	60.942,08	66.892,81	13.107,19	84%
	01 Frais ressources humaines	24.000,00	2.690,06	4.545,68	12.783,07	76,38		17.405,12	20.095,18	3.904,82	84%
	D1 Ingénieur de projet	15.000,00	0,00	4.545,68	12.783,07	88,34		17.417,08	17.417,08	-2.417,08	116%
	D2 Ressources financières et	9.000,00	2.690,06			-11,96		-11,96	2.678,10	6.321,90	30%
	02 Frais de suivi CTB	21.000,00	3.260,67	5.149,09	4.132,48	699,36	624,12	10.605,05	13.865,72	7.134,28	66%
	D1 Frais suivi admin, financier,	5.000,00	861,86	613,35	526,15	244,98	624,12	2.008,80	2.870,46	2.129,54	57%
	D2 Audit	5.000,00	180,95						180,95	4.819,05	4%
	D3 Backstopping	6.000,00	2.278,88	4.652,61	2.546,47			7.099,08	9.377,96	-3.377,96	156%
	REGIE	450.000,00	151.018,62	123.077,77	31.392,29	26.332,53	40.553,45	221.356,03	372.374,66	77.625,34	83,00
	COGEST										
	TOTAL	450.000,00	151.018,62	123.077,77	31.392,29	26.332,53	40.553,45	221.356,03	372.374,66	77.625,34	83,00



Budget vs Actuals (Year to Month, by Quarter) of RDC0812411

Project Title : **Projet d'appui au desensablement du Port de Kalemie**
 Budget Version : **C01** Year to month : 31/12/2010
 Currency : **EUR**
 YtM : **Report includes all closed transactions until the end date of the closed closing**

	Status	Fin Mode	Amount	2010					Total	Total Exp.	Balance	% Exec
				2009	Q1	Q2	Q3	Q4				
04 Evaluation		REGIE	5.000,00	-61,02	-16,87	1.059,86	454,38		1.497,37	1.436,35	3.563,65	29%
03 Frais de suivi PPM			35.000,00	0,00	3.637,97	6.580,70	18.975,58	5.000,00	34.194,25	34.194,25	805,75	98%
01 Frais de suivi PPM		REGIE	35.000,00	0,00	3.637,97	6.580,70	18.975,58	5.000,00	34.194,25	34.194,25	805,75	98%
99 Conversion rate adjustment			0,00	0,00		0,00	-1.262,34		-1.262,34	-1.262,34	1.262,34	??%
98 Conversion rate adjustment		REGIE	0,00	0,00		0,00	-1.262,34		-1.262,34	-1.262,34	1.262,34	??%
		REGIE	450.000,00	151.018,62	123.077,77	31.392,29	26.332,53	40.553,45	221.356,03	372.374,66	77.625,34	83,00
		COGEST										
		TOTAL	450.000,00	151.018,62	123.077,77	31.392,29	26.332,53	40.553,45	221.356,03	372.374,66	77.625,34	83,00



3. Planification opérationnelle Q1-2011



