



**CTB**

**AGENCE BELGE  
DE DÉVELOPPEMENT**

# **RAPPORT ANNUEL 2010**

## **PREPICO2 – VOLET SANKURU**



# Table des matières

## 1 RÉSUMÉ 7

### 1.1 APERÇU DE L'INTERVENTION ..... 7

Score: A Très satisfaisant, B satisfaisant, C insatisfaisant, D très insatisfaisant, X le critère ne pouvait être mesuré ..... 7

### 1.2 POINTS SAILLANTS..... 9

### 1.3 LEÇONS APPRISES ET RECOMMANDATIONS..... 9

Recommandations ..... 9

Leçons apprises ..... 9

## 2 EVOLUTION DU CONTEXTE..... 11

### PROBLÈMES OU ÉVÉNEMENTS QUI ONT INFLUENCÉ LE DÉROULEMENT DE L'INTERVENTION: ... 11

Modalités d'exécution ..... 11

## 3 ANALYSE DE L'INTERVENTION ..... 12

### 3.1 ANCRAGE INSTITUTIONNEL ET MODALITÉS D'EXÉCUTION ..... 12

Ancrage institutionnel..... 12

### 3.2 OBJECTIF SPÉCIFIQUE ..... 13

3.2.1 Indicateurs..... 13

3.2.2 Analyse des progrès réalisés..... 14

3.2.3 Risques & hypothèses ..... 15

3.2.4 Critères de qualité ..... 15

3.2.5 Impact ..... 16

3.2.6 Leçons apprises et recommandations ..... 16

### 3.3 RÉSULTAT 1 ..... 17

3.3.1 Indicateurs..... 17

3.3.2 Bilan activités ..... 17

3.3.3 Analyse des progrès réalisés..... 17

3.3.4 Risques et hypothèses..... 17

3.3.5 Critères de qualité ..... 18

### 3.4 RÉSULTAT 2 ..... 18

3.4.1 Indicateurs..... 18

3.4.2 Bilan activités ..... 19

3.4.3 Analyse des progrès réalisés..... 19

3.4.4 Risques et hypothèses..... 19

3.4.5 Critères de qualité ..... 20

3.4.6	Leçons apprises et recommandations .....	20
<b>3.5</b>	<b>RÉSULTAT 3 .....</b>	<b>21</b>
3.5.1	Indicateurs.....	21
3.5.2	Bilan activités .....	21
3.5.3	Analyse des progrès réalisés.....	21
3.5.4	Risques et hypothèses.....	22
3.5.5	Critères de qualité .....	22
3.5.6	Leçons apprises et recommandations .....	22
<b>4</b>	<b>BÉNÉFICIAIRES .....</b>	<b>23</b>
<b>5</b>	<b>SUIVI DES DÉCISIONS PRISES PAR LA SMCL .....</b>	<b>24</b>
	Recommandations de la SMCL du 14 octobre 2010 : .....	24
	Décision de la SMCL du 15 décembre 2010 : .....	24
<b>6</b>	<b>ANNEXES.....</b>	<b>25</b>

« Programme d'entretien et de réhabilitation des routes de desserte agricole (Prépico 2 volet D SANKURU) »

Code Navision	RDC 0711211
Numéro d'intervention	3004506
Nom abrégé	PREPICO 2 V SANKURU
Date de signature de la Convention spécifique	
Date de signature de la CMO	
Date de démarrage	
Date initiale de clôture	31 mars 2012
Date envisagée de clôture	31 mars 2012
Source de financement	Royaume de Belgique
Mode de gestion	Régie
Secteur d'intervention	Transports – Transport routier
Ministère de tutelle	Ministère de Développement Rural
Localisation	Provinces : du Bandundu (district de Kwilu et Kwango) ; du Bas Congo (district du Cataractes et Bas Fleuve) ; du Kasai Oriental (Sankuru et Kabinda) ; Katanga (Kalemie) ; Maniema (Kasongo) et Province Orientale (Tshopo).
Budget (EUR)	1.738.000€
Déboursement au 31 décembre 2010	

**Objectif global**

Réduire 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.

**Objectifs spécifiques**

Le réseau des routes de desserte agricole dans certains pools des productions des provinces 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 les zones d'intervention.

**Bénéficiaires**

Les groupes cibles bénéficiaires directs sont les populations (agriculteurs et autres) des provinces Bandundu, Bas-Congo, Kasai Oriental (Sankuru), Maniema, Katanga (Tanganika) et la Province

Orientale (Tshopo) habitant dans les zones d'intervention.

Les structures locales (DVDA, PME, ONG, CLER) en renforçant leurs capacités techniques et opérationnelles à exécuter les travaux de réhabilitation et d'entretien en utilisant la méthode HIMO.

Les membres des CLER seront également bénéficiaires au premier degré vu qu'ils seront payés à long terme par le fonds d'entretien routier. Le paiement des CLER est source de développement rapide dans les zones rurales reculées car il apporte instantanément des liquidités au niveau des plus démunis de la population.

les ouvriers de réhabilitation et d'entretien (cantonniers) sont bénéficiaires également, ainsi que les différents

ONG et PME qui seront associées à la mise en œuvre des travaux, et qui acquerront une expérience et un know-how important dans le domaine des projets routiers.

## CONTEXTE

La justification de ce programme entre dans le cadre de la situation générale du pays particulièrement dans le secteur routier de la RDC. Cette situation générale est présentée comme la contrainte majeure à la relance de l'économie congolaise, la reprise des exportations, la redynamisation de la production agricole, la sécurité alimentaire.

Le volet D Sankuru du PREPICO 2 est considéré comme une extension du PREPICO1 qui a permis de désenclaver le district de Lusambo en réhabilitant la jonction de la RN1 jusqu'à Lusambo, chef lieu de Sankuru, dans la province du Kasai-Oriental.

Nous tenons à faire remarquer que la mise en place du nouveau bac(Lusambo) sur la rivière Sankuru par le Programme d'Urgence a été d'un apport très positif dans la réalisation des travaux routiers exécutés sous PREPICO1 et en a donné un impact espéré.

Pour le PREPICO 2 en cours, il est prévu de poursuivre le projet en réhabilitant la route Lusambo-Lubefu (route provinciale R808) et Lubefu – Lodja (Route provinciale également). La remise en état de l'axe Lusambo-Lodja impraticable depuis près de 25 ans aura un grand impact positif sur les prix des produits agricoles ou denrées alimentaires à Lusambo, Mbujimayi et Kananga car la zone située entre Lubefu et Lodja est estimée être une zone de grande potentialité agricole.

## OBJECTIFS

L'objectif spécifique de l'ensemble du programme est de 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 grâce à la création d'un fonds d'entretien routier qui assure l'entretien à travers des structures locales.

Les résultats à atteindre et les activités y afférentes pour notre volet sont les suivantes :

Résultat 1 : Les études préalables sont menées.

Il est prévu de mener une étude Baseline d'impact socio économique qui servira de point de référence pour l'évaluation du volet à la fin. Il est aussi prévu de tenir compte de l'aspect environnemental car pour le Sankuru, l'impact environnemental pourrait être considérable vu que le district est limitrophe à la forêt dense.

Résultat 2 : Les ONG et PME sont formées en méthode HIMO.

Etant donné que la méthode HIMO est presque inconnue dans le district de Sankuru, il est prévu dans le DTF plusieurs formations en HIMO des Chefs d'équipe par la DVDA.

Résultat 3 : La route Lusambo-Lodja est réhabilitée.

Il est prévu comme activités : (i) la réhabilitation des ouvrages d'art, (ii) la réhabilitation en semi mécanisée et la réhabilitation en HIMO.

Le linéaire estimé de l'axe Lusambo à Lodja en passant par Lubefu est d'environ 400km. L'étude Baseline renseigne que le trafic est quasiment nul. La route est impraticable en véhicule et difficilement praticable à moto (vélo).

Particulièrement l'axe Lusambo-lubefu est caractérisé par la présence de plusieurs cours d'eau dont la plupart est dans l'état actuel infranchissables vu le manque/ou la dégradation d'ouvrages d'art sur certaines rivières.

Il est prévu la réhabilitation d'un linéaire cumulé de 220 km de point chauds, il s'agira d'une réouverture de piste .Les interventions seront focalisées particulièrement sur le tronçon Lusambo-Lubefu qui est le plus difficile et traverse une zone de forêt à 65 %.

Les groupes cibles bénéficiaires directs du volet sont les populations des provinces et plus

particulièrement celles habitant dans la zone d'interventions du volet (le District de Sankuru).

Le budget du volet est fixé à 1.738.000 €

La mise en œuvre du volet est assurée en régie par la CTB (à travers l'unité de gestion du volet UGV) en concertation avec le ministère d'Agriculture et du Développement rural. Un comité de pilotage est mis en place afin de permettre un suivi technique rapproché et une implication directe des acteurs locaux.

## **RESULTAS ATTEINTS A CE JOUR**

Les travaux de réhabilitation du volet D concernent les points chauds de l'axe Lusambo-Lubefu-Lodja ; axe qui traverse les 3 territoires de Lusambo, Lubefu et Lodja situés dans le District de Sankuru. Un total d'environ 220 Km est prévu pour être réhabilité à la fin du volet.

Pour y parvenir, le volet :

- ✓ est entrain de faire mener les études Baseline ;
- ✓ a fait mener les études sur les ouvrages d'art, au total huit (8) sites sont concernés par des travaux :
  - 3 ponts sont à construire (PK 5 + 950 – rivière Kamakanda et PK 13 + 350 – rivière Sangayi et PK 133 + 190 – rivière Lodju) ;
  - 3 ponts sont à réhabiliter (PK 19 + 260-pont Bombayi, PK 52 + 000- pont Bumbi et PK 61 + 060- pont Bunduyi) ;
  - 2 ponts sont à achever (PK 78 + 810-rivière Etshutshu, PK 143 + 290 – rivière Dongé).
- ✓ a renforcé les capacités techniques des structures locales en place (plus précisément celles des CLER) en leur faisant bénéficier d'une formation de chefs d'équipe en HIMO. La dite formation s'est tenue à Lusambo.
- ✓ a fait passer par le canal de la « Cellule des Marchés Publics », l'attribution des marchés pour les travaux de réhabilitation de la première moitié de l'axe Lusambo-Lubefu,

# 1 Résumé

## 1.1 Aperçu de l'intervention

Se référant au cadre logique repris dans le DTF, voici l'aperçu de l'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
<b>Objectif global</b>	Réduire 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 rapport aux autres territoires.	X	A	X	A
		Baisse des prix sur les marchés des zones concernées.	X	A	X	A
		Augmentation du pouvoir d'achat des bénéficiaires.	B	A	X	A
<b>Objectif spécifique</b>	Réhabiliter en haute intensité de mains d'œuvre un réseau de pistes dans certains pools de production de la province du Kasai-Oriental 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	X	A	X	B
		Augmentation du trafic	X	A	X	B
		La vitesse moyenne de parcours est maintenue	X	X	X	B
		L'entretien des routes fait	X	X	X	B
		L'impact environnement est mitigé	X	X	X	X
<b>Résultats intermédiaires</b>	Les études préalables sont menées.	Rapports disponibles	B	A	X	B
		Priorisation faite	A	A	X	B
		Nombre de personnes associées 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	A	A	X	X
	Un réseau de routes (de desserte agricole) est réhabilité.	Réhabilitation de 50ml de ponts et de 80 passages sous route	B	B	B	X
		Réhabilitation en méthode mécanisée de 20 km	X	X	X	X
		Réhabilitation de 220 km cumulé de routes rurales en HIMO	B	A	X	B
		Nombre d'hommes jour de travail sur les chantiers	B	B	X	B
		Le pourcentage des femmes sur chantier.	D	B	X	X

Budget	Dépenses par année			Dépenses totales année (31/12/2010)	Solde budget	Taux d'exécution
	2010	2011	2012			
1.738.000 €	468.643,31 €			468.643,31 €	1.269.357 €	26,96%

## 1.2 Points saillants

- ↗ Tenue de la réunion du Comité de Pilotage de démarrage en date du 10/09/2009 et de trois autres dans la suite (08/12/2009 ; 24/08/2010 et 06/12/2010).
- ↗ Visite exploratoire, récolte des premières données GPS des axes par les superviseurs et traitement des données (élaborations en avant-projet de la carte du réseau sur ARCGIS)
- ↗ Lancement du CSC pour l'étude Baseline, attribution en cours. Pour les études environnementales, il sera procédé au recrutement d'un expert en environnement au niveau du programme.
- ↗ Lancement des études pour les ouvrages d'art routier (levés topographiques, études des sols et conception des ouvrages).
- ↗ Tenue d'une formation des chefs d'équipe à Lusambo par la DVDA.
- ↗ Evaluation physique détaillée des travaux de réhabilitation des pistes sur l'axe Lusambo-lubefu.
- ↗ Élaboration des dossiers techniques (mémoires des travaux, prescriptions techniques, plans...).
- ↗ Au niveau des Marchés publics, attribution des marchés de route pour la première phase des travaux qui concerne la première moitié de l'axe Lusambo-Lubefu. La procédure de passation est en cours pour la deuxième moitié de l'axe précité, ainsi qu'une partie des ouvrages d'art.
- ↗ Gestion administrative et financière du volet.

## 1.3 Leçons apprises et recommandations

### Recommandations

- ✓ Au niveau du programme, le volet transversal devra s'impliquer dans l'installation des structures d'entretien, ainsi que dans un suivi musclé axé sur l'animation, l'encadrement, la sensibilisation et le contrôle de gestion ; qui s'avèrent encore indispensable pendant quelques années. Il serait donc impérieux de recruter un animateur social ayant pour mandat d'accompagner les CLER et leurs fédérations.
- ✓ La DVDA devra renforcer son appui technique en s'implantant efficacement à l'intérieur des provinces.
- ✓ La province devra tenir compte de l'exonération des taxes sur les prestations des services accordés par la RDC au projet. En effet, ces agents voulaient passer outre ces dispositions, car quelques services de l'Etat, comme la Direction Générale des Impôts(DGI) ont procédé aux harcèlements des entrepreneurs, ce qui risquerait d'avoir un effet pervers sur le payement de la main d'œuvre par les structures, et par conséquent un effet négatif sur la qualité des ouvrages.
- ✓ Les autorités politico-administratives, ainsi que la DVDA devront s'impliquer à une forte sensibilisation des populations dont les axes sont concernées par les travaux de remise en état en HIMO, pour leurs implications dans les travaux de réhabilitation et de maintenance, ceci afin d'éviter la pratique d'importation de la main d'œuvre qui actuellement est en vogue.
- ✓ La province devra aussi anticiper sur la mise en place des mécanismes d'entretien des axes qui sont entrain d'être réhabilités. Là nous pensons plus à l'affectation du montant du FONER. D'où la nécessité de planifier déjà par ordre de priorité les axes à entretenir en tenant compte des travaux de réhabilitation déjà effectués et à effectuer. Au niveau du financement de l'entretien, l'implication du FONER doit être effective car les moyens visant à la génération de fonds locaux seront peu efficaces.
- ✓ Que la Cellule des Marchés Publics puisse étudier la possibilité d'accélérer la passation des marchés dans des meilleurs délais. Car vu le volume du travail, la solution de recruter un personnel additionnel ponctuel est souhaitable.

### Leçons apprises

- ✓ Difficulté d'entamer les travaux de ponts sur l'axe avant les travaux de réhabilitation routière en HIMO car l'axe est quasiment impraticable.

- ✓ Les ouvrages en superstructure métallique que le volet propose d'exécuter, sont les mieux indiqués vu les portées des ponts (12 à 25 m de portée isostatique), leur facilité de mise en œuvre et leur poids propre négligeable, contrairement au problème de mise en œuvre du béton en milieu rural que pose la superstructure en BA. (en cas d'un béton strictement contrôlé).
- ✓ Les ONGD pour la plupart sont des structures fragiles. En effet, beaucoup d'ONGD disparaissent après les projets. Il faut plutôt promouvoir des PME locales qui seront des structures plus stables et permanentes. En formant et équipant ces PME on contribuera ainsi à créer une capacité locale permanente, 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.
- ✓ Il importe d'anticiper l'installation des CLER, afin de démarrer les travaux d'entretien immédiatement après la réhabilitation des routes pour éviter de fortes dégradations;
- ✓ Vu que les travaux d'entretien ne nécessite pas beaucoup d'efforts contrairement aux travaux de réhabilitation, il serait recommandé au CLER d'utiliser au moins 30 % de femmes pour l'ensemble des travaux afin d'obtenir un taux élevé de la main-d'œuvre féminine. Ceci pourrait faire l'objet de recommandation dans les protocoles d'appui signés conjointement avec les CLER.

## 2 Evolution du contexte

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

- ✓ l'impraticabilité de l'axe par véhicule et la difficulté de praticabilité en moto a rendu difficile l'évaluation physique lors de l'élaboration du mémoire des travaux.
- ✓ le manque de bureau d'études dans la province et l'indisponibilité de l'office des routes à apporter sa contribution pour l'élaboration des études des ouvrages d'art, nous a conduit à faire recours à différents consultants pour les études topographiques, géotechniques et la conception des ponts ;
- ✓ le retard enregistré au niveau de la CellIMP pour l'attribution de la 1<sup>ère</sup> phase des travaux concernant la première moitié de l'axe Lusambo-lubefu ;
- ✓ la construction des ouvrages d'art est conditionnée au préalable par les travaux de réouverture de piste, afin de permettre l'accessibilité aux différents sites ;
- ✓ le manque de structures fiables et expérimentées le long de l'axe devant être mis à concurrence pour l'exécution des travaux routiers en HIMO.
- ✓ 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 maximum de 30 km .D'où le phénomène d'importation d'une petite partie de la main-d'œuvre et construction des sites de campement
- ✓ en prévision des travaux d'entretien le volet entretien devra déjà penser à l'installation des CLER à partir des Comités Villageois de Développement(CVD), de recruter des animateurs et sensibilisateurs, ainsi que de réfléchir sur la mise en place des AGR.

Vu la faiblesse de la DVDA, Il existe une dissymétrie de force entre la DVDA et le projet. Le projet reste donc 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.

### Modalités d'exécution

La méthodologie que le projet a utilisée est la méthode HIMO (Haute Intensité de la Main d'œuvre) comme prévu dans le DTF. Cette méthode permet d'influencer les politiques d'investissement à obtenir un impact plus important sur la création d'emplois et l'éradication de la pauvreté. La technique HIMO démontre comment les infrastructures peuvent être créées et entretenues de manière rentable avec des méthodes intensives en emploi. Non seulement les projets HIMO procurent 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. Elle permet aussi de responsabiliser la population riveraine de la route par leur implication directe dans la réhabilitation et l'entretien. Elle augmente les chances d'une pérennisation des actions au niveau des bénéficiaires après la période de financement du projet.

Cette méthode 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; aussi de toucher un grand nombre de bénéficiaires.
- 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.

## **3 Analyse de l'intervention**

### **3.1 Ancrage institutionnel et modalités d'exécution**

#### **Ancrage institutionnel**

La capacité d'intervention des instances partenaires, notamment la DVDA est très faible. Il existe une dissymétrie de force entre la DVDA et le projet. Le projet reste donc 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.

## 3.2 Objectif spécifique

### 3.2.1 Indicateurs

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

<b>Objectif spécifique</b> : Réhabiliter par la méthode à Haute Intensité de Main d'Œuvre un réseau de pistes dans certains pools de production de la province du Kasai-Oriental et maintenir ce réseau grâce à la création d'un fonds d'entretien à travers des structures locales."					
Indicateurs	E, G	Baseline	Progrès 2010	Commentaires	Score Progrès 2010
Le trafic est assuré en toute saison	X	Inexistant	Inexistant	Notre intervention porte sur un réseau qui est linéaire et non ramifié « Lusambo - Lubefu - Lodja ». Les travaux sont en cours d'exécution sur 80 km, il s'agit de la première moitié du tronçon « Lusambo-Lubefu » Le trafic est encore nul car, à part le fait que le restant des travaux sur l'axe précité consiste aussi à une réouverture de piste, il existe plusieurs cours d'eau encore infranchissables.	X
Augmentation du trafic	X	Inexistant	Inexistant	Idem	X
La vitesse moyenne de parcours est maintenue	X	Inexistant	Inexistant	idem	X
L'entretien des routes fait	X	Inexistant	Inexistant	Les travaux d'entretien n'ont pas encore démarrée .Ils sont prévus à la fin de la réhabilitation. Le volet transversal devra se charger de l'installation des structures d'entretien.	X
L'impact environnement est mitigé	X		Les mesures de mitigation appliquées	Pendant l'exécution des travaux, application des mesures de mitigation suivantes : limiter les travaux de déforestation au niveau de l'emprise de la route, l'ensoleillement de la route devra se limiter par l'élagage des branches d'arbre qui font ombrage, la protection des talus, la protection antiérosive à l'aval des ouvrages d'art fonctionnel .D'autres recommandations sont attendues auprès de l'expert en environnement du programme qui devrait déjà être recruté.	B

## 3.2.2 Analyse des progrès réalisés

### 1. Les résultats et l'objectif spécifique

Malgré que les travaux sont en cours d'exécution, il est impossible à l'heure actuel d'avoir un trafic sur l'axe .En effet, les travaux qui s'exécutent sur l'axe consistent à réouvrir un axe impraticable depuis près de 30 ans .Outre le fait que plusieurs cours d'eau sont encore infranchissables par manque d'ouvrage puissent constituer un obstacle, le reste de l'axe encore non réhabilité est aussi impraticable. Le taux d'exécution financier au niveau des activités est encore faible, car les activités de réhabilitation en cours sont entrain d'être exécuté sous financement du PREPICO1- volet Maniema. Décision prise au cours de la SMCL du 14 octobre 2010, après s'être rendu compte de la sous estimation du budget du volet en rapport aux activités à mener. Ceci est dû au fait qu'en réalité lors de l'élaboration du dossier de formulation, l'axe Lusambo-Lodja n'a pas été parcouru car impraticable.

### 2. Points sensibles et résultats non prévus

Voir point 3 lié à l'évolution du contexte.

### 3. Dynamique "Harmo"

Le programme est en harmonie avec la politique du Gouvernement congolais qui mentionne qu'à moyen terme, dans le cadre des programmes du secteur infrastructure, l'ouverture du secteur de l'entretien des routes aux initiatives de la société civile, des opérateurs privés, des ONGD et associations, et des bénéficiaires eux – mêmes. Le Document Stratégique pour la Croissance et la Réduction de la Pauvreté (DSCR), stipule clairement qu'en ce qui concerne le milieu péri-urbain et le milieu rural, il sera mis en place des systèmes autonomes de gestion communautaire et de développement rural.

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"

La faible présence des femmes est criante, elles sont restées peu présentes dans les travaux en HIMO, en moyenne une femme sur 20 à travers certaines activités réalisées en HIMO a été recrutées pour les travaux. Elles consacrent plusieurs heures par jours à la corvée des travaux champêtre. Les quelques femmes qui participent aux travaux de réhabilitation sont affectées aux travaux préparatoires de débroussaillages, aux travaux de cuisine, comme magasinieres ou porteuses d'eau. Particulièrement dans le Kasai – oriental, la culture a une forte influence sur la liberté du choix de la femme pour sa participation aux travaux HIMO, celle étant en totalité dépendante de son mari.

Par ailleurs, le projet offre aux femmes et aux hommes les mêmes opportunités de participer aux travaux de réhabilitation de routes par la méthode HIMO et compte instruire aux structures qui exécutent les travaux à utiliser un minimum de 30 % de femme sur la main d'œuvre totale.

En ce qui concerne l'aspect environnemental, le volet n'a pas encore muri des mesures pratiques contre tout risque de la dégradation de l'environnement malgré l'identification sommaire de certaines mesures prises au départ. Le fait d'avoir recruté au niveau du programme un spécialiste en environnement permettra avant la fin du programme la mise en place, ainsi que son application, d'un plan environnemental efficace.

### 3.2.3 Risques & hypothèses

N°	Risques	Description	Influence sur l'atteinte de résultat	Probabilité de réalisation	Niveau actuel	Actions de gestion
01	Impraticabilité des routes	- Le tronçon de la RN1 « Mbujimayi – Lac Mukamba » qui permet l'accès à la zone d'intervention du projet est difficilement praticable (soit 4 h de temps en jeep pour parcourir 90 km) Sans	Modéré	Modéré	Modéré	Travaux en cours d'exécution par l'Office des Routes, malgré la lenteur qui est à déplorer.
02	Non respect du délai d'exécution du volet (cfr délai prévu dans la convention spécifique)	- le délai important consommé par la cellule des Marchés Publics lors de l'application des procédures de passation de marché.	Elevée	Modéré	Modéré	Au niveau de la CelMP, mettre en place un planning de gestion de chaque marché, et surtout définir les priorités en tenant compte du délai d'exécution de chaque programme. Au niveau du volet, transmettre à temps les demandes de numéro de marché, les fiches administratives et spécifications techniques.

### 3.2.4 Critères de qualité

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

	score	commentaire
Efficacité	A	La réhabilitation des routes est inscrite dans l'objectif spécifique .Le projet est donc entrain de mettre en place un réseau fonctionnel des routes et est rassuré qu'à la fin du projet l'objectif spécifique sera atteint. Bien que le standards de route devra correspondre au trafic, nous maintenant celui de la DVDA que nous utilisons afin de tenir compte de la sensibilité des routes liées aux défauts de drainage et donc aux ruptures. Quant à la vitesse nominale de 40 km/h à atteindre, nous estimons que la praticabilité permanente est et reste notre premier défi ; d'où l'option retenue de réhabilitation par points chauds.
Efficienne	B	L'UGV s'étant rendu compte que les moyens mis en œuvre lors de la formulation du projet ont été sous estimé en raison de la nature des travaux à réaliser réellement sur terrain (voir typologie), et surtout de l'importance des ouvrages d'art ; ce constat a fait bénéficier certaines activités du financement du PREPICO1-volet Maniema.(cfr SMCL du 14 octobre 2010).
Durabilité	X	Au stade actuel, la durabilité du projet ne peut encore être évalué aussi longtemps que le mécanisme d'entretien pose problème. A travers son volet entretien, le programme mettra en place les structures d'entretien qui bénéficieront du financement du volet pendant sa durée, néanmoins nous risquons à la longue de revenir à la case de départ aussi longtemps que les collectivités ne bénéficie pas du FONER.
Pertinence	A	Le programme est en harmonie avec la politique du Gouvernement congolais et est entrain de travailler avec les institutions nationales .Le renforcement des capacités des homologues congolais participe à l'appropriation du projet, car au niveau de chaque volet les congolais assument des responsabilités dans le management et la gestion du projet.

### **3.2.5 Impact**

L'impact du projet ne pourrait être visible qu'à la fin complète des travaux (routes et ponts) sur l'axe Lusambo-Lubefu, car à l'heure le trafic est quasiment nul.

### **3.2.6 Leçons apprises et recommandations**

Il faut d'ores et déjà penser à l'entretien des tronçons en cours de réhabilitation. La DVDA ensemble avec le volet transversal devront déjà s'y mettre.

### 3.3 Résultat 1

#### 3.3.1 Indicateurs

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

Objectif spécifique : les études préalables sont menées					
Indicateurs	E, G	Baseline	Progrès 2010	Commentaires	Score Progrès 2010
Rapport disponibles	X	Inexistant	Etudes Baseline en cours Celles des ponts sont déjà menées.	Les études Baseline sont entrain d'être menés. Afin de se rassurer sur la fiabilité des résultats à transmettre par le prestataire en charge des études , le volet a tenu à impliquer ses Ingénieur de terrain. Quant aux études de ponts, le projet dispose déjà d'un rapport complet .Les études ont été menées en trois étapes : levés topographiques, études des sols et conception des ouvrages.	B
Priorisation faite	X	Inexistant	Inexistant	Voir DTF, tout en signalant que sur le plan administratif l'axe choisi est l'unique voie qui relie Lusambo à Lodja et permettra aussi la jonction avec la province du Maniema.	B
Nombre de personnes associées à l'analyse	X	Inexistant	Inexistant		X

#### 3.3.2 Bilan activités

N°	Activités	Déroulement
01	Etude Baseline	+/-
02	Etude des ouvrages d'art ponts	++

#### 3.3.3 Analyse des progrès réalisés

Le volet a initié des études techniques plus particulièrement au niveau des ponts, ce qui lui a permis de retenir des solutions appropriées à l'instar des réalités du terrain (ouvrages existant en bon état, durabilité des ouvrages des ouvrages à construire, disponibilité des matériaux locaux, cout des matériaux d'apport ;...).

Les études Baseline qui sont entrain d'être menées pourront d'avantage renseigner avec précision sur certains indicateurs socio économique existant, toutefois l'indicateur de base qui est le trafic est nul actuellement.

#### 3.3.4 Risques et hypothèses

N°	Risques	Description	Influence sur l'atteinte de résultat	Probabilité de réalisation	Niveau actuel	Actions de gestion
01	Manque d'expertise	Manque de bureaux d'études au sein de la province capables de mener les études préalables. L'Office des Routes n'a pas pu participer aux études ou mettre à contribution son équipement	Elevée	Faible	Faible	Pour les études de ponts le projet à scinder le volume des études et s'est adressé à plusieurs prestataires, chacun spécialisé dans le domaine.

		de laboratoire.				
--	--	-----------------	--	--	--	--

### 3.3.5 Critères de qualité

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

	score	commentaire
Efficacité	B	Les études des ouvrages ont été menées par des prestataires chevronnés disposant d'une formation dans le domaine et ayant travaillé dans des bureaux d'études de grande renommée. L'entreprise Chanimétal a participé au calcul des superstructures. En final les études ont abouti en la conception des types d'ouvrages adaptés au milieu tout en tenant aussi compte des ouvrages environnants en bon état qui existent depuis l'époque coloniale. Les études Baseline sont en cours d'exécution.
Efficience	A	Les moyens prévus pour la réalisation des études sont suffisants.

## 3.4 Résultat 2

### 3.4.1 Indicateurs

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

<b>Objectif spécifique :</b> Les PME et ONGD sont formées et opérationnels dans la réhabilitation et l'entretien des routes rurales par la méthode HIMO					
Indicateurs	E, G	Baseline	Progrès 2010	Commentaires	Score Progrès 2010
Nombre de PME et ONGD formées en HIMO	X	Inexistant	12 CLER opérationnels sur l'axe précédemment réhabilité par le PREPICO 1 et entretenu par le PREPICO 2, y compris certaines structures indépendantes de Lusambo ont bénéficié d'une formation de chef d'équipe par la DVDA.	Depuis la province du Kasai-Oriental a déjà fait bénéficier dans les projets précédents un nombre important de structures (environ 75) Pour sa première phase des travaux-réhabilitation de la première moitié de l'axe Lusambo-Lubefu, le programme a eu à passer les marchés à des structures de la province qui disposent déjà d'une certaine expérience et d'un personnel formé en HIMO, vu la complexité des travaux qui consiste à intervenir dans une zone de forêt. A cet effet la première formation a visée au renforcement des capacités techniques des CLER opérationnels sur le réseau de PREPICO 1 actuellement entretenu par le PREPICO 2.	A
Nombre de session de formation	X	Inexistant	1	Une deuxième formation destinée aux structures du Sankuru est prévue à Lusambo	B
Augmentation du nombre de PME et ONGD spécialisées dans les travaux HIMO.	X	Inexistant		Au sein de la province, le nombre de PME capables d'exécuter les travaux en HIMO est suffisant. Le programme vise actuellement la professionnalisation des structures-PME existantes, par une mise en concurrence à travers les procédures des Marché Publics où un accent particulier est mis autour des critères de sélection qui	A

				exigent une série de matériel propre à la structure pour l'exécution des travaux.	
--	--	--	--	---	--

### 3.4.2 Bilan activités

N°	Activités	Déroulement
01	Formation en HIMO	+/-
02	Identification des structures partenaires.	++

### 3.4.3 Analyse des progrès réalisés

Il convient de signaler que la province du Kasai-Oriental dispose de plusieurs PME capable de réaliser les travaux routiers en HIMO, bien que particulièrement au sein du district de Sankuru (dans les cités de Lusambo et Lubefu) il ne puisse pas encore exister des structures expérimentées qui disposent des capacités techniques requises. La complexité de la typologie sur les axes à réhabiliter a contraint le projet à faire recourt à des structures expérimentées afin de garantir une bonne qualité des travaux et une gestion convenable des chantiers.

Pour la suite des travaux, le volet compte intégrer quelques structures plus proches de la zone d'intervention en les faisant participer aux travaux de réhabilitation sur des tronçons abordables. De même, les travaux d'entretien seront effectués par les CLER qui sont des structures locales ayant pour souches les villages riverains des axes.

Par ailleurs le fait que pour la réhabilitation toutes les structures utilisent en majorité une main d'œuvre recrutée le long des axes rassure que celles-ci bénéficie des frais alloués aux travaux.

### 3.4.4 Risques et hypothèses

N°	Risques	Description	Influence sur l'atteinte de résultat	Probabilité de réalisation	Niveau actuel	Actions de gestion
01	Manque de structures locales disposant de capacités techniques	La nature des travaux n'est pas à la portée des structures locales car n'ayant pas la capacité technique requise.	Modérée	Modérée	Faible	Le volet a mis en concurrence à travers les Marchés Publics les structures de la province du Kasai-Oriental expérimentées en HIMO et prévoit pour la suite des travaux de réhabilitation de faire participer les structures de Lusambo au niveau des tronçons abordables avec comme préalable une formation en HIMO.

### 3.4.5 Critères de qualité

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

	<b>score</b>	<b>Commentaires</b>
Efficacité	B	Compte tenu de la complexité des travaux sur l'axe à réhabiliter, le fait de faire exécuter les travaux par des structures expérimentées offre de garantie sur la qualité. Le renforcement des capacités techniques des structures locales – CLER en formant des chefs d'équipe en HIMO permet aussi d'avoir une bonne qualité au niveau de l'entretien.
Efficience	B	A part la réalisation des travaux de réhabilitation, le volet prévoit construire des ponts en matériaux durables avec des coûts d'entretien réduits. De même, après reprise du trafic il sera envisageable en cas d'un trafic agressif de consolider les éventuels points chauds à l'aide d'une légère mécanisation.
Durabilité	A	Malgré que les structures ne soient pas directement de Lusambo, la majorité de la main d'œuvre étant locale- riveraine des axes, celle-ci bénéficie directement de 70 % de l'enveloppe des travaux. Ceci constitue une motivation pour les travaux d'entretien. Par ailleurs, ce critère ne pourrait être évalué objectivement qu'au démarrage des travaux d'entretien où nous pourrions constater l'effectivité de la participation locale.

### 3.4.6 Leçons apprises et recommandations

Les expériences antérieures renseignent que les ONGDs pour la plupart sont des structures fragiles se montent de toutes pièces pour des raisons d'intérêt. Beaucoup d'ONGD disparaissent après les projets. Il faut promouvoir des PME locales qui seront des structures plus stables et permanentes. L'option de former des chefs d'équipe en HIMO au niveau des CLER et de les équiper contribue à créer une capacité locale permanente, 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.

## 3.5 Résultat 3

### 3.5.1 Indicateurs

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

<b>Objectif spécifique</b> : un réseau de routes de desserte agricole est réhabilité					
Indicateurs	E, G	Baseline	Progrès 2010	Commentaires	Score Progrès 2010
Réhabilitation de 50ml de ponts et de 80 passages sous route	X	50 ml de pont et 80 psr	80 km sont entrain d'être réhabilité sur l'axe Lusambo-Lubefu.	Les études ont accordé la priorité aux ponts et les marchés publics pour la construction des ponts sont en cours et la Cellule des MP devra passer les marchés dans les meilleurs délais afin de tenir compte de la saison sèche qui est la mieux indiquée pour l'exécution des travaux.	B
Réhabilitation en méthode mécanisée de 20 km	X	20 km	-	La réhabilitation en mécanisé ne pourra intervenir qu'après constat d'un trafic sur l'axe dont l'agressivité pourrait occasionner une intervention mécanisée dans des zones de faible portance. Sans trafic ni points chauds une intervention mécanisée ne se justifie pas.	X
Réhabilitation de 220 km cumulé de routes rurales en HIMO	X	220 km	80 km	80 km de route est entrain d'être réhabilité, il s'agit là de la première moitié de l'axe Lusambo – Lubefu. Cette intervention constitue une première phase des travaux. Pour l'autre moitié restante, la procédure d'attribution de marché est en cours avec la Cellule des MP.	B
Nombre d'hommes jour de travail sur les chantiers		inexistant	-	Des indications pourront être données à la fin des travaux. Toutes fois plusieurs emplois temporaires sont déjà créés.	X
Nombre d'hommes jour exécutés par les femmes sur les chantiers		inexistant	-	La réalité renseigne une très faible participation des femmes.	X

### 3.5.2 Bilan activités

N°	Activités	Déroulement
01	Réhabilitation piste en HIMO	++
02	Réhabilitation ponts	+/-

### 3.5.3 Analyse des progrès réalisés

Les travaux de réhabilitation qui sont en cours s'exécutent normalement. La procédure de passation des marchés des ponts, ainsi que pour la poursuite des travaux routiers en HIMO est en cours.

### 3.5.4 Risques et hypothèses

N°	Risques	Description	Influence sur l'atteinte de résultat	Probabilité de réalisation	Niveau actuel	Actions de gestion
01	Construction des ponts	Les difficultés d'accéder par véhicule aux sites concernés par la construction des ponts (plusieurs ponts cassés se trouvent sur le passage obligé) pourraient avoir des conséquences sur le déroulement des futurs travaux de ponts quant à l'acheminement des matériaux et des délais d'exécution.	élevée	Modérée	Faible	Transport des matériaux par des moyens locaux. Option prise de faire fabriquer des superstructures en atelier et les faire transporter en pièces détachées sur site où elles seront enfin montées.
02	Insuffisance du budget	En considérant la ligne budgétaire initiale en rapport avec la construction des ouvrages d'art ; la consistance des travaux de ponts à réaliser devra nécessiter un surplus budgétaire.	élevée	faible	modéré	La ligne budgétaire ouvrage d'art a été renforcée.

### 3.5.5 Critères de qualité

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

	score	commentaire
Efficacité	B	Les travaux de réhabilitation en cours se font suivant le respect des prescriptions techniques et règle de l'art .Outre le fait que les structure attributaire des marchés aient les capacités exigées, le taux d'encadrement pour le suivi des travaux est élevés car le volet a affecté 3 Ingénieurs BTP pour la supervision des travaux. A la fin complète des travaux (y compris ceux des ponts), nous pourrions fournir des données sur la vitesse moyenne de l'axe.
Efficience	A	Les interventions tiennent compte de la faisabilité tant économique que pratique.
Durabilité	X	Ne pourra être garanti qu'après la mise en place des mécanismes efficaces d'entretien.

### 3.5.6 Leçons apprises et recommandations

- ✓ Anticiper déjà avec la mise en place des structures d'entretien. Le volet entretien devra déjà penser à l'installation des CLER à partir des Comités Villageois de Développement(CVD), de recruter des animateurs et sensibilisateurs ; ainsi que de réfléchir sur la mise en place des AGR .La province devra aussi s'impliquer dans ce processus. Là nous pensons plus à l'affectation du montant du FONER car le projet devra un jour s'arrêter. D'où la nécessité de planifier déjà par ordre de priorité les axes à entretenir en tenant compte des travaux de réhabilitation déjà effectués et à effectuer. Au niveau du financement de l'entretien, la mobilisation du FONER doit être appuyée car les moyens visant à la génération de fonds locaux seront peu efficaces.
- ✓ Pour la construction des ouvrages d'art –ponts, l'option de faire pré fabriquer les superstructures en atelier et les monter in situ après construction des infrastructures s'avère pratique et rationnelle.

## 4 Bénéficiaires

- ✓ Les ouvriers employés dans les différents chantiers HIMO car ils bénéficient directement des frais affectés pour les travaux,
- ✓ Les structures qui sont associées à l'exécution des travaux ;
- ✓ Les structures qui auront bénéficié des différentes formations ;
- ✓ Les populations (agriculteur et autres) habitant les zones d'intervention, car les routes permettront à ces gens d'exporter leurs produits agricoles et d'importer des produits manufacturés. Les liens entre les milieux ruraux et urbains seront renforcés.
- ✓ Le district du Sankuru qui sera enfin complètement désenclavé.

## 5 Suivi des décisions prises par la SMCL

### Recommandations de la SMCL du 14 octobre 2010 :

- ✓ que les autorités provinciales du Bas –Congo, du Bandundu, et du Kasai-Oriental s'impliquent rapidement pour l'obtention des titres de propriété pour la construction des bureaux des FEDECLER ;
- ✓ d'affecter le montant de 160.000euros de la ligne budgétaire 02\_03\_04 du volet Maniema au volet Sankuru, afin de compléter le montant de 200.000 euros prévu pour les travaux de réhabilitation de l'axe Lusambo-Lubefu.
- ✓ 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.

### Décision de la SMCL du 15 décembre 2010 :

- ✓ que l'assistant technique et les Coordonnateurs Régionaux fassent un suivi plus rapproché de l'exécution budgétaire des différents volets de PREPICO 2 afin de prévoir à temps les glissements budgétaires si nécessaire ;
- ✓ 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, pour permettre la présence d'un membre de la SMCL à chaque réunion des comités de pilotage des volets ;
- ✓ la SMCL avalise comme engagements financiers sur le reliquat budgétaire des travaux du volet Maniema, les marchés n° RDC 945 – 946 (Cfr. Draft d u P.V. déjà établi) pour le volet Sankuru et les marchés n° 979 – 981 – 982 et 983 pour le volet Bandundu, ces changements sont intégrés dans le tableau budgétaire donné en annexe ;
- ✓ la SMCL avalise comme engagements financiers sur le reliquat budgétaire des travaux du volet Maniema les dépenses suivantes :
  - 21.000 € pour la construction du bureau de Fédération des CLER de Matadi ;
  - 100.000 € pour des travaux en régie réalisé par les équipes du Programme PREPICO de rechargement de la digue sur l'axe Zaba – Bagata ;
  - ces changements sont intégrés dans le tableau budgétaire donné en annexe.
- ✓ La SMCL avalise comme engagements financiers le solde budgétaire sur les moyens généraux pour l'achat de :
  - 5 motos ;
  - 4 véhicules pour permettre à la DVDA de faire le travail de suivi sur terrain ;
  - 2 remorques pour tracteur au volet Bandundu ;
  - ces changements sont intégrés dans le tableau budgétaire donné en annexe.
- ✓ Pour ce qui est de l'affectation des biens, les participants à cette SMCL ont décidé que l'ensemble des biens de PREPICO 1 soit cédé au programme PREPICO en vue de la continuité des travaux.

## **6 Annexes**

***Cadre logique***

***Planification opérationnelle Q1-2011***

***Rapport « Budget versus Actuels (y – m) »***

