

RAPPORT ANNUEL 2010

PREPICO 2 VOLET 1 ENTRETIEN

07 112 01



Table des matières

CONTEXTE	4
1 FICHE PROJET	7
1.1 « PROGRAMME D’ENTRETIEN ET DE RÉHABILITATION DES ROUTES DE DESSERTE AGRICOLE (PRÉPICO 2 VOLET 1 ENTRETIEN) »	7
2 RÉSUMÉ 8	
2.1 APERÇU DE L’INTERVENTION	8
2.2 POINTS SAILLANTS	8
2.3 LEÇONS APPRISSES ET RECOMMANDATIONS	8
3 EVOLUTION DU CONTEXTE	10
4 ANALYSE DE L’INTERVENTION	11
4.1 ANCRAGE INSTITUTIONNEL ET MODALITÉS D’EXÉCUTION	11
4.2 OBJECTIF SPÉCIFIQUE	11
4.2.1 Indicateurs.....	11
4.2.2 Analyse des progrès réalisés.....	11
4.2.3 Risques & hypothèses	12
4.2.4 Critères de qualité	12
4.2.5 Impact	12
4.2.6 Leçons apprises et recommandations	13
4.3 RÉSULTAT 1	14
4.3.1 Indicateurs.....	14
4.3.2 Bilan activités	14
4.3.3 Analyse des progrès réalisés.....	14
4.3.4 Risques et hypothèses.....	16
4.3.5 Critères de qualité	16
4.3.6 Exécution budgétaire	16
4.3.7 Leçons apprises et recommandations	16
4.4 RÉSULTAT 2	17
4.4.1 Indicateurs.....	17
4.4.2 Bilan activités	17
4.4.3 Analyse des progrès réalisés.....	17

4.4.4 Risques et hypothèses.....	18
4.4.5 Critères de qualité	18
4.4.6 Exécution budgétaire	18
4.4.7 Leçons apprises et recommandations	18
5 BÉNÉFICIAIRES	19
6 SUIVI DES DÉCISIONS PRISES PAR LA SMCL	20
7 ANNEXES.....	21

Contexte

Le système de transport de la RDC, qui était conçu comme un système multimodal utilisant les fleuves, la route, les rails, l'air et le transport maritime, est en panne. La restauration de l'accès est essentielle pour la relance des activités économiques – que ce soit l'agriculture, les mines, l'industrie, ou les services. Cela nécessitera le financement (y compris à travers un niveau important d'aide extérieure) et l'exécution d'un vaste programme de reconstruction, qui met d'abord l'accent sur la restauration de l'accès aux centres urbains importants à travers le pays, et la liaison entre ces centres et le pays profond.

Depuis plusieurs décennies, l'économie congolaise s'est progressivement dégradée, enregistrant des taux de croissance négatifs. Cette crise économique a provoqué la diminution du rôle de l'Etat -notamment du fait de l'effondrement de l'administration et de la réduction des recettes budgétaires. La situation sociale présente un caractère précaire, surtout depuis l'état des guerres successives qui ont commencé depuis 1996 et qui avaient divisé le pays.

Cette situation désastreuse due à l'instabilité politique a entraîné la suspension des principaux financements extérieurs, la déstabilisation du système bancaire et par conséquent la réduction des ressources allouées au secteur routier.

Le réseau des routes de la République Démocratique du Congo est constitué environ de 152.000 km des routes d'intérêt général et local dont 2.800 km sont revêtus. Ce réseau se compose 58.000 km de routes nationales et provinciales, à charge de l'Office de Routes (OR) ; 87.000 km de routes de desserte agricole, à charge de la Direction des Voies de Desserte agricole (DVDA) ; et 7.000 km des routes urbaines gérées par l'Office des Voiries et Drainage (OVD). Il est estimé que plus de 75 % du réseau est en mauvais état et seulement 25 % est en état moyen.

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

Avec les mouvements des populations et le mauvais état des routes, la production agricole a considérablement diminué et l'exportation des produits agricoles s'est arrêtée. Cette situation a entraîné une augmentation des importations des produits agricoles de base (riz, maïs, sucre, poissons et autres) avec des coûts élevés inaccessibles à des populations pauvres, entraînant ainsi une augmentation des cas de sous alimentation et de malnutrition y compris dans plusieurs zones agricoles du pays.

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

Problématique de l'Entretien et le FONER

Le manque d'entretien des pistes en terre est récurrent et crucial en RDC. En effet s'il y a beaucoup de pistes qui sont réhabilitées, il n'y a que peu de financement de l'entretien des routes.

Parmi les bailleurs, la crainte est de s'embarquer dans une intervention non définie dans le temps, sans « porte de sortie ».

Le résultat est que la plupart de ces routes redeviennent impraticables dans l'année qui suit leur réhabilitation : les pluies érodent la route, le trafic use la route, ou la nature reprend la route carrément. Conscient du problème, la cellule infrastructures auprès du Ministère TPI a développé un fonds d'entretien. La mise en place de ce Fonds National d'Entretien Routier (FONER) est prévue pour l'année 2008. Le budget prévisionnel pour l'année 2008 est de 48 millions US\$ (taxes sur les hydrocarbures) et réparti entre : l'Office des Routes (OR), 55 % ; l'Office des Voiries et Drainage (OVD), 20 %; la Direction des Voies de Dessertes Agricoles (DVDA), 13 %; la Régie des Voies Fluviales (RVF), 5 % ; le fonctionnement du FONER, 5 % et pour la protection du patrimoine (barrières des pluies, station de pesage, etc), 2%. Cette répartition est indicative et est à confirmer par la version finale de la loi.

Malheureusement, le FONER ne pourra pas couvrir l'entretien de toutes les routes/voies fluviales réhabilitées. Il faudra donc trouver d'autres sources de financement de l'entretien routier : ou bien des sources locales (péages, taxes), ou bien il faudra recourir aux bailleurs de fonds. Le paiement des cantonniers par d'autres activités génératrices de revenus (AGR) est une piste possible également.

Les structures qui devront accueillir les fonds et les distribuer sont inexistantes pour le moment dans beaucoup de zones.

Projets Routiers de la Coopération Belge.

Grâce à la réunification, à la mise en place des institutions légitimes issues du processus électoral et de la sécurité qui est revenue sur la quasi-totalité du pays, le Gouvernement s'emploie avec l'appui de la communauté internationale et des bailleurs de fonds dont la Belgique, à désenclaver l'arrière pays et à relancer l'économie du pays par la réhabilitation et l'entretien des routes de desserte agricole.

Ce projet s'inscrit dans ce cadre.

La Belgique finance actuellement déjà un grand nombre de projets dans le secteur du transport, et plus particulièrement dans le sous-secteur des routes de desserte agricole. Un tableau qui reprend ces interventions en cours est donné dans le rapport de formulation.

Cette intervention-ci est le « Programme de Réhabilitation et Entretien de Routes de Desserte

Agricole » comme inscrit dans le programme indicatif de coopération 2008-2010. Le projet porte l'acronyme PREPICO 2 (« Programme de Réhabilitation et Entretien de

Pistes en RD Congo »).1

Le projet aura deux actions essentielles s'inscrivant dans le renforcement et l'extension des projets

en cours :

- Appui à l'entretien des routes déjà réhabilitées (par la CTB et autres) ;
- Activités de réhabilitation dans 4 autres zones (Maniema, Tanganyika, Sankuru et Tshopo) ;

Ce projet est la suite du programme PREPICO 1, formulé fin 2007, qui a des actions dans les provinces de Bandundu, Bas-Congo, Kasai-Oriental et Maniema.

1 Fiche projet

1.1 « Programme d'entretien et de réhabilitation des routes de desserte agricole (Prépico 2 volet 1 Entretien) »

Code Navision	RDC 07 112 01
Numéro d'intervention	3004506
Nom abrégé	PREPICO 2 V 1
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)	3.279.000 €
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 (Tanganyika) 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.

2 Résumé

2.1 Aperçu de l'intervention

Logique d'intervention	Efficienc	Efficacité	Durabilité
Objectif Spécifique	B	B	B
Résultat 1	B	B	B
Résultat 2	A	A	B

Budget	Dépenses par année	Dépenses totales année N (31/12/2010)	Solde budget	Taux d'exécution
3.279.000		729.518,19	2.549.481,71	22,25 %

2.2 Points saillants

Le volet entretien du PREPICO a connu certaines difficultés dans sa gestion mais aussi dans l'atteinte des résultats. Une nouvelle équipe dirigeante est opérationnelle depuis juillet 2010 au niveau du volet entretien de PREPICO 2. Il a fallu d'abord faire un état de lieu général, pour pouvoir mieux programmer un redressement. Dans certaines provinces, notamment dans le Bandundu et le Kasai Oriental, il était nécessaire de reprendre assez vite l'entretien sur les axes hérités d'autres programmes, pour éviter que les routes se dégradent, ce qui a été fait. Dans le Bas Congo compte tenu du fait que les axes étaient restés longtemps sans entretien, il fallait une évaluation de l'état du réseau, ce qui a été fait. Il a fallu assez vite reconstituer la base des données des différentes interventions, ce qui a permis la réalisation des différentes cartes du réseau PREPICO dans différentes provinces. Une cellule SIG a été mise en place, avec l'engagement d'un ingénieur SIG en octobre 2010.

2.3 Leçons apprises et recommandations

Un contact et une communication permanente avec les gouvernements provinciaux est nécessaire, en désignant un point focal pour le suivi des dossiers. Un effort d'harmonisation, avec les autres bailleurs, doit être mise en place, par un échange d'expérience et d'informations.

Les contrats de performance, permettent –contrairement à des contrats forfaitaires- d'évaluer l'état du réseau et de payer les structures d'entretien (CLER, mais pareil pour PME) en fonction de la qualité du travail fait. Ce système a l'avantage que des paiements par échantillonnage périodique sont possibles, et que des critères clairs de paiement existent sur base d'indicateurs techniques ou de gestion assez simples.

L'évaluation se fait à partir d'une fiche d'abattement par observation des dégradations ou négligences au niveau des trois opérations : nettoyage, terrassement et assainissement.

L'abattement (perte de point) pour chaque dégradation ou négligence est lié au niveau de préjudice à la viabilité (Nprv), (Viabilité = niveau de qualité de la surface de la route directement perceptible par les usagers).

Les CLERS seront construit à partir des CVDS, car cela constitue une expérience fort intéressante dans la promotion de l'entrepreneuriat du développement (gouvernance communautaire). Cette approche, mise sur l'adhésion des populations locales et le contrôle par elles de toute l'action en vue d'une meilleure appropriation et pérennisation de l'entretien.

3 Evolution du contexte

Le volet entretien du PREPICO a connu certaines difficultés dans sa gestion mais aussi dans l'atteinte des résultats. Une nouvelle équipe dirigeante est opérationnelle depuis juillet 2010 au niveau du volet entretien de PREPICO 2. Il a fallu d'abord faire un état de lieu général, pour pouvoir mieux programmer un redressement.

Au niveau de la mise en place des Comités Provinciaux d'Entretien Routier (CPER) ou Fond Régional d'Entretien Routier (FRER), le projet d'arrêté a été présenté au gouvernement provincial du Bas Congo, en fin 2008, au Bandundu mi 2009. L'arrêté portant nomination des membres du comité de coordination, au Bas Congo, n'a pu être signé qu'en décembre 2010. Pour le Bandundu, il y a une promesse pour le 1^{er} trimestre 2011.

Dans certaines provinces, notamment dans le Bandundu et le Kasaï Oriental, il était nécessaire de reprendre assez vite l'entretien sur les axes hérités d'autres programmes, pour éviter que les routes se dégradent. Dans le Bas Congo compte tenu du fait que les axes étaient restés longtemps sans entretien, il fallait une évaluation de l'état du réseau. Il a fallu assez vite reconstituer la base des données des différentes interventions, car les données transmises, par le terrain à l'ancienne équipe dirigeante n'ont pas pu être retrouvés. Ce qui a permis la réalisation des différentes cartes du réseau PREPICO dans différentes provinces. Une cellule SIG a été mise en place, avec l'engagement d'un ingénieur SIG en octobre 2010.

4 Analyse de l'intervention

4.1 Ancrage institutionnel et modalités d'exécution

La présence de la DVDA sur terrain en termes d'ingénieurs est faible. Dans certaines provinces elle est quasi inexistante. Ce qui complique un peu la mise en œuvre du suivi de l'entretien. La DVDA reste donc une institution affaiblie, à reformer pour notamment prendre en compte la décentralisation.

Toute fois des conventions de mise à disposition, des ingénieurs experts, vont être signée avec la DVDA. Ce qui leur permettra d'engager des ingénieurs là où il en manque. A travers ces conventions le programme paie des primes de performances pour les ingénieurs de territoire et des frais structurels de suivi pour les coordinations provinciales. Au Bandundu, au Kasai Oriental et au Bas Congo, ces conventions sont déjà opérationnelles.

Les réceptions des travaux étant faites par la DVDA, sous la supervision de la CTB. Chaque mois la CTB, organise, des visites inopinées, sur des axes choisis au hasard. L'évaluation de la DVDA ne doit pas être différente de celle de la CTB au delà de 5 %. Si telle est le cas l'ingénieur de la DVDA, se verra pénalisé pour le mois prochain de 50 %, de sa prime mensuelle.

Les autorités locales sont membres des assemblés généraux des clers, coordiclers et fedeclers. Ils participent aux décisions prises au niveau de ces structures.

Un effort est entrain d'être fait pour l'intégration des CLERS dans les procédures existantes (DVDA, FONER, provinces).

Mais il faut se le dire que l'ancrage institutionnel est encore assez faible.

4.2 Objectif spécifique

4.2.1 Indicateurs

Objectif spécifique : 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					Progrès : L'arrêté provincial portant nomination des membres du comité de coordination, du Fond Régional d'Entretien Routier (FRER), au Bas Congo signé par le gouverneur
Indicateurs	E	G	Baseline	Progrès année N	Commentaires

4.2.2 Analyse des progrès réalisés

Le Fond Régional d'Entretien Routier (FRER), assure la mise en œuvre et l'exécution du Programme d'actions du Gouvernement Provincial en matière d'entretien des routes de la Province, assure la mobilisation des recettes et leur affectation

Conformément au programme du Gouvernement Provincial, planifie les travaux d'entretien routier, assure le suivi permanent et régulier de l'entretien et informe régulièrement le public sur l'emploi des fonds destinés à l'entretien des routes. Le FRER est un comité provincial de gestion des fonds qui englobe tous les types de routes (urbaines, nationales et provinciales, routes de desserte agricole). Cette approche permettra aux usagers et aux autorités de prioriser l'entretien en fonction des réalités économiques et sociales de la province sans séparation des réseaux. Cela a l'avantage de ne pas avoir de segment d'un axe coupé parce que la maîtrise d'ouvrage change.

4.2.3 Risques & hypothèses

- Appui des autorités : D

Les autorités doivent s'impliquer totalement dans la mise en place des FRER/CPER. S'il faut que le temps d'analyse, d'amendement et de signature des arrêtés provinciaux mettant en place les FRER, doivent prendre plus d'une année voir 2 ans comme ça été le cas au Bas Congo et au Bandundu. Le programme risque de ne pas atteindre ses objectifs. Le programme fait un effort de garder un contact et une communication permanente avec les gouvernements provinciaux, en désignant un point focal pour le suivi du dossier. C'est ainsi que 5 mois seulement après la mise en place de la nouvelle équipe dirigeante du volet entretien de PREPICO, le FRER au Bas Congo est opérationnel. Au Bandundu le FRER sera opérationnel au premier trimestre 2011.

- Bonne interaction avec les plans gouvernementaux et des autres bailleurs : A

Les arrêtés mettant en place les FRER sont amendés par le gouvernement provincial avant signature. Le FRER a donc pour rôle d'assurer la mise en œuvre et l'exécution du programme d'actions du Gouvernement Provincial en matière d'entretien des routes de la Province. S'agissant d'autres bailleurs, un effort d'harmonisation est mise en place, par un échange d'expérience et d'informations.

2

4.2.4 Critères de qualité

	Score	Commentaires
Efficacité	B	Il était prévu aussi l'installation du FRER Bandundu, cela se fera au premier trimestre 2011
Efficienc	B	
Durabilité	A	
Pertinence	A	

4.2.5 Impact

Le FRER est un comité provincial de gestion des fonds qui englobe tous les types de routes (urbaines, nationales et provinciales, routes de desserte agricole). Cette approche permettra aux usagers et aux autorités de prioriser l'entretien en fonction des réalités économiques et sociales de la province sans séparation des réseaux. Cela a l'avantage de ne pas avoir de segment d'un axe coupé parce que la maîtrise

d'ouvrage change.

4.2.6 Leçons apprises et recommandations

Un contact et une communication permanente avec le gouvernement provinciaux est nécessaire, en désignant un point focal pour le suivi des dossiers. Un effort d'harmonisation, avec les autres bailleurs, doit être mise en place, par un échange d'expérience et d'informations.

4.3 Résultat 1

4.3.1 Indicateurs

Résultat : Les structures d'entretien sont mise en place					Progrès :
Indicateurs	E	G	Baseline	Progrès année N	Commentaires

4.3.2 Bilan activités

Activités	Déroulement				Commentaires (uniquement si la valeur est -)
	++	+	+/-	-	
1. Appui à la mise en place des structures locales			X		Sur PREPICO 2, en 2010, pour la plupart des volets les travaux de réhabilitation, n'avait pas encore débuté ou soit était en cours. Il fallait attendre la fin des travaux.
2. Appui à la mise en place des structures provinciales			X		Elles suivent l'installation des structures locales
3. Formation des structures			X		Idem

4.3.3 Analyse des progrès réalisés

R1A1 : Appui à la mise en place des structures locales :

Sur PREPICO 2, en 2010, pour la plupart des volets les travaux de réhabilitation, n'avait pas encore débuté ou soit était en cours. Il fallait attendre la fin des travaux pour pouvoir prévoir l'installation des Comités Villageois de Développement (CVDs) et des Comités Locaux d'Entretien et de Réhabilitation des Routes Rurales (CLERS). Ces deux activités doivent normalement être effectuées au premier trimestre de l'année 2011. 3 CVDs ont été installés, dans le volet Tanganyika.

Les CLERS seront construits à partir des CVDS, car cela constitue une expérience fort intéressante dans la promotion de l'entrepreneuriat du développement (gouvernance communautaire). Cette approche, mise sur l'adhésion des populations locales et le contrôle par elles de toute l'action en vue d'une meilleure appropriation et pérennisation de l'entretien.

Pour les axes hérités en entretien, d'autres projets ou programmes (PREPICO 1, RIB 2, RRB), il sera procédé, à une restructuration pour les provinces où les CLERS ont été installés sans CVDS, notamment dans le Kasaï Oriental et le Bas Congo.

Il est à noter que 20 CVDs, ont été installés dans le volet Maniema sur PREPICO 1.

R1A2 : Appui à la mise en place des structures provinciales :

Les fédérations des clers (FEDECLERs) ont été installées, par les programmes précédents, dans 3 provinces (Bas Congo, Kasai Oriental et Bandundu). Il restera à installer, dans les provinces restantes (Maniema, province orientale et le Katanga).

Au Bas-Congo, le volet entretien a repris, en août 2010, les contacts avec le gouvernement provincial. Ce qui a permis d'aboutir, en décembre 2010 à la nomination, par arrêté provincial de tous les membres du comité de coordination et du comité de collèges des commissaires au compte du FRER.

Le FRER du Bas Congo est donc opérationnel.

Le gouvernement provincial a facilité l'obtention du terrain, pour la construction du bureau FEDECLER Bas Congo.

Les travaux de construction du bureau de la FEDECLER Bas Congo pourront débuter début 2011 sur le budget PREPICO 1.

Au BANDUNDU, les contacts ont été aussi fructueux avec le gouvernement provincial. L'arrêté pour la mise en place du FRER Bandundu, est en examen pour signature par le gouverneur. Le FRER Bandundu sera opérationnel à partir du 1er trimestre 2011.

Le gouverneur de province s'est impliqué personnellement, dans l'obtention du terrain pour la construction du bureau de la fédération des clers (FEDECLER).

Les travaux de construction du bureau de la FEDECLER ont pu débuter en décembre 2010, sur le budget PREPICO 1.

Au KASAÏ ORIENTAL, l'arrêté pour la mise en place du Comité Provincial d'Entretien Routier CPER, est en examen par le gouvernement provincial. Les démarches pour l'obtention du terrain pour la construction du bureau de la FEDECLER ont été entamées.

Dans les autres provinces le processus débuteront dès que les fédérations des clers seront mise en place.

Un contrat de coordination et de suivi des activités des clers a été signé avec la fédération des clers ainsi que les coordinations territoriales des clers Bandundu. Ces contrats de supervision sont entrés en vigueur, dès le 1er octobre 2010.

A travers ce contrat la FEDECLER aura la tâche d' :

- assurer le suivi des activités d'entretien des pistes rurales retenues et financées par la CTB ;
- mettre à la disposition des 5 coordinations de CLER les fonds nécessaires au suivi technique, administratif et financier des activités et à la bonne exécution des visites sur les chantiers

Ce contrat est un contrat de performance.

Les primes des coordinations des clers sont payées sur base de la moyenne des performances des clers de tout le territoire et les primes de la fédération de clers sont payées sur base de la moyenne de performance des clers de toute la province.

Un contrat de même type sera signé avec la FEDECLER Bas Congo début 2011.

Une convention de mise à disposition a été signée avec la DVDA Bandundu et Kasai Oriental, pour la mise à dispositions des ingénieurs experts, pour aider à l'évaluation des travaux d'entretien. Ces derniers reçoivent des primes de performances. Les réceptions des travaux étant faites par la DVDA, sous la supervision de la CTB. Chaque mois la CTB, organise, des visites inopinées, sur des axes choisis au hasard. L'évaluation de la DVDA ne doit pas être différente de celle de la CTB au delà de 5 %. Si telle est le cas l'ingénieur de la DVDA, se verra pénalisé pour le mois prochain de 50 %, de sa prime mensuelle.

Un contrat de même type sera signé avec la DVDA Bas Congo début 2011

R1A3 : Formation des structures :

Un réseau d'animateurs et de sensibilisateurs a été mise en place au Bandundu sur les différents axes. Les cvds et les clers sont sensibilisés sur différents thèmes :

- L'appropriation des infrastructures de base réhabilitées par les bénéficiaires organisés dans les structures de base ;
- La protection des Infrastructures réhabilitées par les structures bénéficiaires ;
- La mobilisation des ressources locales ;
- Protection des populations bénéficiaires des infrastructures réhabilitées contre le VIH/SIDA et les IST.

4.3.4 Risques et hypothèses

4.3.5 Critères de qualité

	Score	Commentaires
Efficacité	B	
Efficienne	B	
Durabilité	A	

4.3.6 Exécution budgétaire

Cfr annexe

4.3.7 Leçons apprises et recommandations

Les CLERS seront construit à partir des CVDS, car cela constitue une expérience fort intéressante dans la promotion de l'entrepreneuriat du développement (gouvernance communautaire). Cette approche, mise sur l'adhésion des populations locales et le contrôle par elles de toute l'action en vue d'une meilleure appropriation et pérennisation de l'entretien.

Pour les axes hérités, en entretien, d'autres projets ou programmes (PREPICO 1, RIB 2, RRB), il sera procédé, à une restructuration pour les provinces où les CLERS ont été installés sans CVDS, notamment dans le Kasai Oriental et le Bas Congo.

4.4 Résultat 2

4.4.1 Indicateurs

Résultat : Les structures d'entretien sont appuyées					Progrès :
Indicateurs	E	G	Baseline	Progrès année N	Commentaires
			0 Kms	2100 Kms	

4.4.2 Bilan activités

Activités	Déroulement				Commentaires (uniquement si la valeur est -)
	++	+	+/-	-	
1. Appui au fonctionnement		X			

4.4.3 Analyse des progrès réalisés

Au Bandundu l'entretien est opérationnel, depuis septembre 2010. Un réseau de 1711 Kms est entretenu à travers 60 clers.

Au Kasai Oriental les travaux d'entretien ont débutés le 1^{er} octobre 2010.

Les autres provinces, l'entretien pourra débuter au 1^{er} trimestre 2011.

Des protocoles d'appuis ont été signés avec les clers suivant la logique des contrats de performance. Ce système a l'avantage que des paiements par échantillonnage périodique soient possibles, et que des critères clairs de paiement existent sur base d'indicateurs techniques ou de gestion assez simple.

Au Bas Congo, une évaluation sur l'état du réseau a été lancée début septembre 2010, pour permettre la programmation des activités d'entretien. Le début des travaux d'entretien améliorant et de reprofilage, sont prévus pour début 2011.

Pour rendre l'action des clers plus efficace et répondre aux besoins de l'entretien périodique (points chauds, rechargement, etc) mais aussi, en appui à l'agriculture, des tracteurs agricoles, équipés des accessoires de génies civils, ont été mise à disposition. Ces tracteurs sont, sous contrôle des coordinations territoriales et de la fédération des clers, avec l'appui d'une PME qualifiée. La PME qualifiée assurera l'entretien, la formation des opérateurs et le contrôle des consommables. L'objectif étant de réduire les coûts d'entretien routier, mais aussi de générer des revenus pour les coordinations (à être investis dans les opérations d'entretien), en offrant des services aux agriculteurs (labourage, transport de produits alimentaires vers les marchés, etc.)

Deux contrats pilotes d'utilisation d'engin ont été signés. Un au Bandundu avec une firme huilière Branbanta, qui exploite à Mapangu, dans le territoire d'Ilebo, dans la province du Kasai Occidental, ayant comme rayon d'action l'axe Kapia-Ilebo, qui est à cheval entre la province du Bandundu et du Kasai Occidental. L'autre au Bas

Congo avec la structure CIMDINT dans le territoire de Sekebanza

4.4.4 Risques et hypothèses

4.4.5 Critères de qualité

	Score	Commentaires
Efficacité	A	
Efficiace	A	
Durabilité	A	

4.4.6 Exécution budgétaire

Cfr annexe

4.4.7 Leçons apprises et recommandations

Les contrats de performance, permettent –contrairement à des contrats forfaitaires- d'évaluer l'état du réseau et de payer les structures d'entretien (CLER, mais pareil pour PME) en fonction de la qualité du travail fait. Ce système a l'avantage que des paiements par échantillonnage périodique sont possibles, et que des critères clairs de paiement existent, sur base d'indicateurs techniques, ou de gestion assez simples.

L'évaluation se fait à partir d'une fiche d'abattement par observation des dégradations ou négligences au niveau des trois opérations : nettoyage, terrassement et assainissement.

L'abattement (perte de point) pour chaque dégradation ou négligence est lié au niveau de préjudice à la viabilité (Nprv), (Viabilité = niveau de qualité de la surface de la route directement perceptible par les usagers).

5 Bénéficiaires

Le projet a recentré la stratégie de l'entretien des routes sur l'implication efficace et effective des bénéficiaires en donnant l'impulsion nécessaire à l'organisation des communautés locales, et des groupes d'intérêt local qui débouchent aux structures faitières de l'entretien.

Les communautés locales ont effectivement pris entre leurs mains les commandes de l'action : elles en font la preuve dans la mobilisation de leurs pairs à l'ouvrage de l'entretien.

Ce qui aura le mieux marché est finalement la mobilisation des ces communautés et le transfert envers elles de tout le savoir faire nécessaire (technique et organisationnel).

Etant l'émanation des CVD, les CLER sont connus et acceptés par tous. Les membres du comité de gestion sont élus par leurs pairs, tous issus des CVD. Les cantonniers sont proposés par les villages sur base du ratio de la densité.

6 Suivi des décisions prises par la SMCL

Recommandation 1 : 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.

Les titres de propriétés ont été obtenus pour le Bas Congo et le Bandundu en 2010. Pour le Kasai Oriental 1 er trimestre 2011

7 Annexes

Cadre logique

Activités M&E

Rapport « Budget versus Actuels (y – m) »

Planification opérationnelle Q1-2011

Cadre logique

Volet Entretien		Indicateur	Sources	Risques et Hypothèques
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	400 000,00 €	
R1.A2	Appui à la mise en place des structures provinciales	CTB/DVDA Autorités provinciales et locales, FRER	500 000,00 €	
R1.3	Formations des structures	CTB/DVDA autorités provinciales et locales, consultants	300 000,00 €	
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 		

Rapport « Budget versus Actuels (y – m) »

Budget vs Actuals (Year to Date) of RDC0711211

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

Budget Version: **D01**

Currency : **EUR**

YTD : **Report includes all valid transactions, registered up to today**

	Status	Fin Mode	Amount	Start - 2010	Expenses 2011	Total	Balance	% Exec
A L'ENTRETIEN DES ROUTES EST ASSURÉ PAR UN FONDS			2.400.000,00	493.443,75	0,00	493.443,75	1.906.556,25	21%
01 Les structures d'entretien sont mises en place			1.200.000,00	149.358,56	0,00	149.358,56	1.050.641,44	12%
01 Appui à la mise en place des structures locales		REGIE	400.000,00	1.633,00	0,00	1.633,00	398.367,00	0%
02 Appui à la mise en place des structures provinciales		REGIE	500.000,00	147.725,56	0,00	147.725,56	352.274,44	30%
03 Formations des structures		REGIE	300.000,00	0,00	0,00	0,00	300.000,00	0%
02 Les structures d'entretien sont appuyées			1.200.000,00	344.085,19	0,00	344.085,19	855.914,81	29%
01 Appui au fonctionnement		REGIE	0,00	-240,58	0,00	-240,58	240,58	7%
02 Appui aux opérations d'entretien Bandundu		REGIE	300.000,00	256.787,72	0,00	256.787,72	43.212,28	86%
03 Appui aux opérations d'entretien Bas-Congo		REGIE	300.000,00	766,23	0,00	766,23	299.233,77	0%
04 Appui aux opérations d'entretien Kasai Oriental		REGIE	300.000,00	55.171,29	0,00	55.171,29	244.828,71	18%
05 Appui aux opérations d'entretien Maniema		REGIE	100.000,00	0,00	0,00	0,00	100.000,00	0%
06 Appui aux opérations d'entretien Katanga		REGIE	100.000,00	0,00	0,00	0,00	100.000,00	0%
07 Appui aux opérations d'entretien Province Orientale		REGIE	100.000,00	31.600,53	0,00	31.600,53	68.399,47	32%
B AMÉLIORER LE RÉSEAU DE ROUTES RURALES DANS LA			1.310.000,00	0,00	0,00	0,00	1.310.000,00	0%
01 Les PME et ONG ont été formés			40.000,00	0,00	0,00	0,00	40.000,00	0%
01 Formations des PME et ONG		REGIE	40.000,00	0,00	0,00	0,00	40.000,00	0%
02 Un réseau de 200 km de routes de desserte agricole est			1.270.000,00	0,00	0,00	0,00	1.270.000,00	0%
01 Réhabilitation des ouvrages d'art		REGIE	630.000,00	0,00	0,00	0,00	630.000,00	0%
02 Réhabilitation en semi-mécanisé		REGIE	100.000,00	0,00	0,00	0,00	100.000,00	0%
03 Réhabilitation des routes		REGIE	540.000,00	0,00	0,00	0,00	540.000,00	0%
C AMÉLIORER LE RÉSEAU DE ROUTES RURALES DANS LE DISTRICT			1.951.000,00	526.585,62	0,00	526.585,62	1.424.414,38	27%
01 Les études préalables sont menées			45.000,00	26.199,59	0,00	26.199,59	18.800,41	58%
		REGIE	11.000.000,00	2.605.400,86	0,00	2.605.400,86	8.394.599,14	24%
		COGEST						
		TOTAL	11.000.000,00	2.605.400,86	0,00	2.605.400,86	8.394.599,14	24%



Budget vs Actuals (Year to Date) of RDC0711211 · Printed on maandag 21 februari 2011

page: 1

Budget vs Actuals (Year to Date) of RDC0711211

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

Budget Version: **D01**

Currency : **EUR**

YTD : **Report includes all valid transactions, registered up to today**

	Status	Fin Mode	Amount	Start - 2010	Expenses 2011	Total	Balance	% Exec
01 Travaux de réhabilitation de ponts		REGIE	60.000,00	0,00	0,00	0,00	60.000,00	0%
02 Travaux de réhabilitation de 16km en semi-mécanisé		REGIE	266.000,00	28.677,89	0,00	28.677,89	237.322,11	11%
03 Travaux de réhabilitation des routes en HIMO		REGIE	262.000,00	795,60	0,00	795,60	261.204,40	0%
X RÉSERVE BUDGÉTAIRE			250.500,00	36.000,00	0,00	36.000,00	214.500,00	14%
01 Réserve budgétaire			250.500,00	36.000,00	0,00	36.000,00	214.500,00	14%
01 Réserve budgétaire Entretien		REGIE	169.000,00	0,00	0,00	0,00	169.000,00	0%
02 Réserve budgétaire Sankuru		REGIE	17.800,00	0,00	0,00	0,00	17.800,00	0%
03 Réserve budgétaire Maniema		REGIE	58.000,00	0,00	0,00	0,00	58.000,00	0%
04 Réserve budgétaire Tanganika		REGIE	0,00	36.000,00	0,00	36.000,00	-36.000,00	7%
05 Réserve budgétaire Tshopo		REGIE	5.700,00	0,00	0,00	0,00	5.700,00	0%
Z MOYENS GÉNÉRAUX			3.386.500,00	1.483.310,06	0,00	1.483.310,06	1.903.189,94	44%
01 Moyens généraux Entretien			710.000,00	236.074,44	0,00	236.074,44	473.925,56	33%
01 Assistant technique		REGIE	187.500,00	0,00	0,00	0,00	187.500,00	0%
02 Spécialistes SIG		REGIE	90.000,00	28.621,72	0,00	28.621,72	61.378,28	32%
03 Equipe technique		REGIE	102.000,00	48.168,00	0,00	48.168,00	53.832,00	47%
04 Equipe nationale administrative et logistique		REGIE	55.500,00	37.014,02	0,00	37.014,02	18.485,98	67%
05 Loyer du bureau		REGIE	34.500,00	20.920,42	0,00	20.920,42	13.579,58	61%
06 Achat matériel roulant		REGIE	30.000,00	30.809,40	0,00	30.809,40	-809,40	103%
07 Frais de fonctionnement des véhicules		REGIE	67.500,00	30.025,21	0,00	30.025,21	37.474,79	44%
08 Frais de fonctionnement du bureau		REGIE	28.000,00	19.154,52	0,00	19.154,52	8.845,48	68%
09 Frais de mission		REGIE	90.000,00	7.670,25	0,00	7.670,25	82.329,75	9%
10 Equipement IT/formation SIG		REGIE	25.000,00	13.690,90	0,00	13.690,90	11.309,10	55%
		REGIE	11.000.000,00	2.605.400,86	0,00	2.605.400,86	8.394.599,14	24%
		COGEST						
		TOTAL	11.000.000,00	2.605.400,86	0,00	2.605.400,86	8.394.599,14	24%



Budget vs Actuals (Year to Date) of RDC0711211 Printed on dinsdag 22 februari 2011

page: 3

Chronogramme des activités PREPICO2V1 2011

Budget Line	Résultats et Activités	janv-11	févr-11	mars-11	avr-11	mai-11	juin-11	juil-11	août-11	sept-11	oct-11	nov-11	déc-11
R1	<i>Les structures d'entretien sont mise en place</i>												
A.01.01	Appui à la mise en place des structures locales												
A.01.02	Appui à la mise en place des structures provinciales												
A.01.03	Formation des structures												
R2	<i>L'entretien dans la province de Bandundu est appuyé</i>												
A.02.01	Appui au fonctionnement												
A.02.02	Bandundu												
A.02.03	Bas-Congo												
A.02.04	Kasaï Oriental												
A.02.05	Maniema												
A.02.06	Katanga												
A.02.07	Province Oriental												