



CTB

**AGENCE BELGE
DE DÉVELOPPEMENT**

RAPPORT ANNUEL 2010

PREPICO2 – VOLET TSHOPO



TABLE DES MATIÈRES

1 FICHE PROJET	4
2 RÉSUMÉ	6
2.1 APERÇU DE L'INTERVENTION	6
2.2 POINTS SAILLANTS	8
2.3 LEÇONS APPRISSES ET RECOMMANDATIONS	8
Recommandations	8
Leçons apprises	8
3 EVOLUTION DU CONTEXTE	10
PROBLÈMES OU ÉVÉNEMENTS QUI ONT INFLUENCÉ LE DÉROULEMENT DE L'INTERVENTION: ...	10
Modalités d'exécution.....	10
4 ANALYSE DE L'INTERVENTION	11
4.1 ANCRAGE INSTITUTIONNEL ET MODALITÉS D'EXÉCUTION	11
Ancrage institutionnel	11
4.2 OBJECTIF SPÉCIFIQUE	12
4.2.1 Indicateurs	12
4.2.2 Analyse des progrès réalisés	13
4.2.3 Risques & hypothèses	14
4.2.4 Critères de qualité.....	14
4.2.5 Impact	14
4.2.6 Leçons apprises et recommandations	15
4.3 RÉSULTAT 1	16
4.3.1 Indicateurs	16
4.3.2 Bilan activités	16
4.3.3 Analyse des progrès réalisés	16
4.3.4 Risques et hypothèses	16
4.3.5 Critères de qualité.....	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	17
4.4.5 Critères de qualité.....	18
4.4.6 Leçons apprises et recommandations	18
4.5 RÉSULTAT 3	19
4.5.1 Indicateurs	19
4.5.2 Bilan activités	19
4.5.3 Analyse des progrès réalisés	19

4.5.4	Risques et hypothèses	20
4.5.5	Critères de qualité.....	20
4.5.6	Leçons apprises et recommandations	20
5	BÉNÉFICIAIRES.....	21
6	SUIVI DES DÉCISIONS PRISES PAR LA SMCL.....	22
	Récommandations de la SMCL du 14 octobre 2010 :.....	22
	Décision de la SMCL du 15 décembre 2010.....	22

1 Fiche projet

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 Tshopo du PREPICO 2 est considéré comme une extension du PREPICO 1 qui permet de désenclaver le territoire d'Opala en réhabilitant l'axe Kisangani_rivière Lobaie, dans la province-Orientale.

Nous tenons à faire remarquer que la mise en place d'un nouveau bac sur la rivière Lobaie au PK 104 par le Gouvernement central est un apport très positif dans la réalisation des travaux routiers en cours sous PREPICO 2

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 ce 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 Tshopo l'impact environnemental est considérable vu que le district est situé dans la forêt équatoriale.

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

Etant donné le nombre des chefs d'équipes formé en HIMO est trop faibles dans le district de Tshopo, il est prévu dans le DTF plusieurs formations en HIMO des Chefs d'équipe par la DVDA.

Résultat 3 : La route Kisangani_rivière Lobaie est réhabilitée.

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

Le linéaire estimé de l'axe Kisangani à la rivière Lobaie est de 104km. L'étude Baseline montre que le trafic est saisonnier et est relatif à la production du Paddy(le riz). La route est praticable à moto mais,difficilement praticable en véhicule.

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 Tshopo).

Le budget du volet est fixé à 965.000 €

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 E Tshopo concernent l'axe Kisangani-rivière Lobaie dans le territoire d'Opala,et l'entretien de 85,360km de l'axe du Bac Lindi Yangambi dans le territoire d'Isangi District de Tshopo

Pour y parvenir, le volet :

- ✓ est entrain de réhabiliter avec l'Office des Routes les points chauds 3,100km cumulés des

points chauds avec le système mécanisé ;

- ✓ a renforcé les capacités techniques des structures locales en place (plus précisément celles des CLER) en leur donnant un appui matériel et financier et une formation de chefs d'équipe en HIMO est en cours de préparation à Lubunga ;
- ✓ est en attente d'attribution via la CeIMP, 5 marchés pour les travaux de réhabilitation de 92 km et un marché de construction d'un pont de 5 ml de portée

2 Résumé

2.1 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
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.	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
Objectif spécifique	Réhabiliter en haute intensité de mains d'œuvre un réseau de pistes dans certains pools de production 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.	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
Résultats intermédiaires	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 104 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			
965.000 €	213.603,75€				761.831.€	22,14

2.2 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 (28/09/2009; 03/03/2010 ;02/09/2010;19/01/2011 et 28/02/2011).
- ✉ Visite exploratoire, récolte des premières données GPS des axes par le Directeur de volet et traitement des données (élaboration de l'avant-projet de la carte du réseau sur ARCGIS).
- ✉ Réalisation de l'étude Baseline, et de l'étude d'impact environnemental & social, 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).
- ✉ Evaluation physique détaillée des travaux de réhabilitation des pistes sur l'axe Kisangani-rivière Lobaie.
- ✉ Élaboration des dossiers techniques (mémoires des travaux, prescriptions techniques, plans...)
- ✉ Gestion administrative et financière du volet.

2.3 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. 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 paiement 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 concernés 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 du pont sur l'axe avant les travaux de réhabilitation routière en HIMO car l'axe est difficilement praticable.
- ✓ 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 bien inférieur, 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 en 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 rapidement les travaux d'entretien immédiatement après la réhabilitation des routes pour éviter de fortes dégradations.
- ✓ Vu que les travaux d'entretien ne nécessitent 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. A noter, que les protocoles d'appui signés avec les CLER prévoient l'engagement de 30 % de personnel féminin.

3 Evolution du contexte

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

- ✓ Face aux nombres élevés des ponts (± 50 ponts) à construire sur l'axe initial Isangi-Yahuma (voir DTF) long de 200 km pour un budget jugé insuffisant, il a été décidé le recentrage vers l'axe Kisangani en direction d'Opla avec comme conséquence, le retard dans le démarrage effectif des travaux et la disproportion entre le taux de consommation des moyens généraux et le taux d'exécution opérationnelle
- ✓ Le manque de bureau d'études dans la Province Orientale 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 recourir à différents consultants pour les études topographiques, géotechniques et la conception des ponts.
- ✓ La construction du pont est conditionnée au préalable par les travaux de traitement des points chauds, afin de permettre l'accessibilité au site.
- ✓ 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.
- ✓ En prévision des travaux d'entretien, le volet A entretien devra déjà penser à l'installation des CLER à partir des Comités Villageois de Développement (CVD), de recruter des animateurs et des 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.

4 Analyse de l'intervention

4.1 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.

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 : Réhabiliter par la méthode à Haute Intensité de Main d'Œuvre un réseau de pistes dans certains pools de production de la province Orientale 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 « - Kisangani – rivière Lobaie». Les travaux sont en cours d'exécution des points chauds sur 3,1km cumulés. disséminé sur 19km	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 se font sur 85,36km de l'axe Kisangani-Yangambi par les CLER.	X
L'impact environnement est mitigé	X		Les mesures de mitigation appliquées	Pendant l'exécution des travaux, le CSC prévoit l'application des mesures de mitigation suivantes : i) limiter les travaux de déforestation au niveau de l'emprise de la route ; ii) l'ensoleillement de la route devra se limiter à l'élagage des branches d'arbre qui font ombrage ; iii) la protection des talus (re-végétalisation) ; vi) la protection antiérosive à l'aval des ouvrages d'art fonctionnel. D'autres recommandations sont attendues auprès de l'environnementaliste du programme qui devrait déjà être recruté.	B

4.2.2 Analyse des progrès réalisés

1. Les résultats et l'objectif spécifique

Nous signalons que pendant que la CTB/PREPICO E Tshopo réhabilite l'axe principal Kisangani-rivière Lobaie, la FAO réhabilite aussi simultanément les pistes perpendiculaires à cet axe ce qui fait que le trafic devient effectif sur le quart de l'axe.

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 recrutée 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 débroussaillage, aux travaux de cuisine, comme magasinnières 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, bien que la méthode HIMO n'a pas d'impact réellement négatif sur l'environnement, le volet n'a pas encore mis en place des mesures pratiques contre les risques de 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 et social efficace (PGES).

4.2.3 Risques & hypothèses

N°	Risques	Description	Influence sur l'atteinte de résultat	Probabilité de réalisation	Niveau actuel	Actions de gestion
01	Résorber les points chauds avec l'Office des routes	- ±8km cumulés des points chauds disséminés le long de l'axe à résorber (sur base des plusieurs conventions)	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 CellIMP, 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.

4.2.4 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 déficit ; d'où l'option retenue de réhabilitation par points chauds.
Efficienc	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.

4.2.5 Impact

L'impact du projet ne pourrait être visible qu'à la fin complète des travaux de réhabilitation (routes et ponts) et mise en place du bac à Lomami sur l'axe Kisangani-Opala, car pour l'heure le trafic est absolument nul.

4.2.6 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.

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

Objectif spécifique : les études préalables sont menées					
Indicateurs	E, G	Baseline	Progrès 2010	Commentaires	Score Progrès 2010
Rapport disponibles	X	existant	Etudes Baseline déjà menées	Les études Baseline ont été menées avec succès	B
Priorisation faite	X	Inexistant	Inexistant	Signalons que sur le plan administratif, l'axe choisi Kisangani à la rivière Lobaie est la voie qui relie Kisangani à Opala et permettra aussi la jonction avec la province du Kasai-Oriental par le Sankuru	B
Nombre de personnes associées à l'analyse	X	Inexistant	Inexistant		X

4.3.2 Bilan activités

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

4.3.3 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 en tenant compte 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.

4.3.4 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 Orientale capables de mener les études préalables. L'Office des Routes n'a pas pu participer aux études	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.

4.3.5 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.
Efficience	A	Les moyens prévus pour la réalisation des études sont suffisants.

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

Objectif spécifique : 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			A
Nombre de session de formation	X	Inexistant	1		B
Augmentation du nombre de PME et ONGD spécialisées dans les travaux HIMO.	X	Inexistant			A

4.4.2 Bilan activités

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

4.4.3 Analyse des progrès réalisés

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.

4.4.4 Risques et hypothèses

N°	Risques	Description	Influence sur l'atteinte de résultat	Probabilité de réalisation	Niveau actuel	Actions de gestion
----	---------	-------------	--------------------------------------	----------------------------	---------------	--------------------

01	Insuffisance des 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 Orientale expérimentées en HIMO et prévoit pour la suite des travaux de réhabilitation, de faire participer les structures du district de la Tshopo au niveau des tronçons abordables avec comme préalable une formation en HIMO.
----	---	---	---------	---------	--------	---

4.4.5 Critères de qualité

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

	score	Commentaires
Efficacité	B	. Le renforcement des capacités techniques des structures locales – CLER en formant des chefs d'équipe en HIMO permettra aussi d'avoir une bonne qualité au niveau de l'entretien.
Efficience	B	Avec la reprise du trafic il sera envisageable de consolider les éventuels points chauds (zones marécageuses) avec le gravillonnage et les zones à risque d'érosion avec la lutte antiérosive biologique
Durabilité	A	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.

4.4.6 Leçons apprises et recommandations

Les expériences antérieures renseignent que les ONGD 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.

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

Objectif spécifique : un réseau de routes de desserte agricole est réhabilité					
Indicateurs	E, G	Baseline	Progrès 2010	Commentaires	Score Progrès 2010
L'entretien de 85,36km route	X	L'entretien de 85,36km route	85,36km sont entrain d'être entretenu sur l'axe Kisangani-Yangambi.	Ces travaux d'entretien se font par 5 CLER de cet axe	B
Réhabilitation en mécanisée de 3,1 km cumulé	X	3,1 km	3,1kmcumulé des points chauds sont entrain d'être résorber sur l'axe Kisangani-Lobaie	La réhabilitation en mécanisé avec l'Office des Routes de 3,1km cumulés a permis de rendre les 19 premiers km traficables	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

4.5.2 Bilan activités

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

4.5.3 Analyse des progrès réalisés

Les travaux de réhabilitation qui sont en cours s'exécutent normalement. La procédure de passation des marchés du pont YENGE, ainsi que des travaux routiers en HIMO est en cours.

4.5.4 Risques et hypothèses

N°	Risques	Description	Influence sur l'atteinte de résultat	Probabilité de réalisation	Niveau actuel	Actions de gestion
01	Résorber les points chauds par l'Office des Routes	A l'aide des conventions à prix coutant avec l'Office des Routes, la réhabilitation progressive des points chauds	élevée	Modérée	Faible	Option prise de résorber progressivement les points chauds

4.5.5 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 d'entretien en cours se font suivant le respect des prescriptions techniques et règle de l'art .bien que les CLER aient une insuffisance des techniciens formé en HIMO mais le taux d'encadrement pour le suivi des travaux est élevés car le volet a affecté Ingénieurs BTP de la DVDA pour la supervision des travaux. la vitesse moyenne de l'axe. Pendant cette période ou il pleut faiblement est de 45km par heure
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.

4.5.6 Leçons apprises et recommandations

- ✓ Anticiper déjà avec la mise en place des structures d'entretien. Le volet A entretien devra déjà penser à l'installation des CLER à partir des Comités Villageois de Développement(CVD), de recruter des animateurs et des 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, l'implication du FONER doit être effective, 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.

5 Bénéficiaires

- ✓ Les ouvriers employés dans les différents chantiers HIMO car ils bénéficient directement des budgets affectés pour les travaux ;
- ✓ Les structures qui sont associées à l'exécution des travaux ;
- ✓ Les structures qui auront bénéficié des différentes formations ;
- ✓ Les prestataires de services et sous-traitants divers œuvrant pour le projet ;
- ✓ Les populations (agriculteurs 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 et par extension les services publics congolais qui seront enfin complètement désenclavé.

6 Suivi des décisions prises par la SMCL

Récommandations 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.
- ✓ d’affecter le montant de 100.000euros de la ligne budgétaire A_02_07 du volet Entretien au volet Tshopo, pour les travaux de l’entretien par le CLER de l’axe Bac simisimi-Yangambi

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 du 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.

