



CTB RD CONGO

**AGENCE BELGE
DE DÉVELOPPEMENT**

RAPPORT ANNUEL 2011 PREPICO 2

RDC 0711211

ABREVIATIONS	5
I. VOLET ENTRETIEN	7
I.1 FICHE PROJET	8
I.2 RÉSUMÉ.....	9
I.2.1 <i>Aperçu de l'intervention</i>	9
I.2.2 <i>Points saillants</i>	9
I.2.3 <i>Risques clé</i>	9
I.2.4 <i>Leçons apprises et recommandations clé</i>	10
I.3 ANALYSE DE L'INTERVENTION	11
I.3.1 <i>Contexte</i>	11
I.3.2 <i>Objectif spécifique</i>	15
I.3.3 <i>Résultat 1</i>	18
I.3.4 <i>Résultat 2</i>	22
I.4 THÈMES TRANSVERSAUX	25
I.4.1 <i>Genre</i>	25
I.4.2 <i>Environnement</i>	25
I.5 DECISIONS PRISES PAR LA SMCL & SUIVI	25
I.6 LEÇONS APPRISSES.....	26
I.7 ANNEXES	27
I.7.1 <i>Cadre Logique</i>	27
I.7.2 <i>Activités M&E</i>	28
I.7.3 <i>Rapport "Budget versus actuels (y – m)"</i>	29
I.7.4 <i>Bénéficiaires</i>	31
I.7.5 <i>Planification opérationnelle Q1-2012</i>	32
II. VOLET TANGANYIKA.....	33
II.1 FICHE PROJET.....	34
II.2 RÉSUMÉ	35
II.2.1 <i>Aperçu de l'intervention</i>	35
II.2.2 <i>Points saillants</i>	38
II.2.3 <i>Risques clé</i>	40
II.2.4 <i>Leçons apprises et recommandations clé</i>	41
II.3 ANALYSE DE L'INTERVENTION.....	42
II.3.1 <i>Contexte</i>	42
II.3.2 <i>Objectif spécifique</i>	45
II.3.3 <i>Résultat 1</i>	49
II.3.4 <i>Résultat 2</i>	54
II.3.5 <i>Résultat 3</i>	59
II.4 THÈMES TRANSVERSAUX.....	64
II.4.1 <i>Genre</i>	64
II.4.2 <i>Environnement</i>	64
II.5 DECISIONS PRISES PAR LA SMCL & SUIVI.....	65
II.6 LEÇONS APPRISSES.....	66
II.7 ANNEXES	67
II.7.1 <i>Cadre Logique</i>	67
II.7.2 <i>Activités M&E</i>	69
II.7.3 <i>Rapport "Budget versus actuels (y – m)"</i>	70
II.7.4 <i>Bénéficiaires</i>	75
II.7.5 <i>Les partenaires</i>	75
II.7.6 <i>Planification opérationnelle Q1-2011</i>	77
III. VOLET MANIEMA.....	78
III.1 FICHE DE PROJET	79
III.2 RÉSUMÉ	80
III.2.1 <i>Aperçu de l'intervention</i>	80
III.2.2 <i>Points saillants</i>	81
III.2.3 <i>Risques clé</i>	81
III.2.4 <i>Leçons apprises et recommandations clé</i>	81
III.3 ANALYSE DE L'INTERVENTION.....	82
III.3.1 <i>Contexte</i>	82
III.3.2 <i>Objectif spécifique</i>	84

III.3.3	<i>Résultat 1</i>	86
III.3.4	<i>Résultat 2</i>	89
III.4	THÈMES TRANSVERSAUX	92
III.4.1	<i>Genre</i>	92
III.4.2	<i>Environnement</i>	92
III.5	DECISIONS PRISES PAR LA SMCL & SUIVI	92
III.6	LEÇONS APPRISSES	93
III.7	ANNEXES	94
III.7.1	<i>Cadre Logique</i>	94
III.7.2	<i>Activités M&E</i>	96
III.7.3	<i>Rapport “Budget versus actuels”</i>	96
III.7.4	<i>Bénéficiaires</i>	97
III.7.5	<i>Planification opérationnelle Q1-2012</i>	98
IV.	VOLET SANKURU	99
IV.1	FICHE PROJET	100
IV.2	RÉSUMÉ	101
IV.2.1	<i>Aperçu de l’intervention</i>	101
IV.2.2	<i>Points saillants</i>	101
IV.2.3	<i>Risques clé</i>	102
IV.2.4	<i>Leçons apprises et recommandations clé</i>	102
IV.3	ANALYSE DE L’INTERVENTION	103
IV.3.1	<i>Contexte</i>	103
IV.3.2	<i>Objectif spécifique</i>	106
IV.3.3	<i>3.2.4 Critères de qualité</i>	108
IV.3.4	<i>Résultat 1</i>	110
IV.3.5	<i>Résultat 2</i>	113
IV.3.6	<i>Résultat 3</i>	117
IV.4	THÈMES TRANSVERSAUX	120
IV.4.1	<i>Genre</i>	120
IV.4.2	<i>Environnement</i>	120
IV.5	DECISIONS PRISES PAR LA SMCL & SUIVI	121
IV.6	LEÇONS APPRISSES	122
IV.7	ANNEXES	123
IV.7.1	<i>Cadre Logique</i>	123
IV.7.2	<i>Activités M&E</i>	124
IV.7.3	<i>Rapport “Budget versus actuels (y – m)”</i>	124
IV.7.4	<i>Bénéficiaires :</i>	124
IV.7.5	<i>Planification opérationnelle Q1-2011</i>	125
V.	VOLET TSHOPO	126
V.1	FICHE PROJET	127
V.2	RÉSUMÉ	128
V.2.1	<i>Aperçu de l’intervention</i>	128
V.2.2	<i>Points saillants</i>	128
V.2.3	<i>Risques clé</i>	129
V.2.4	<i>Leçons apprises et recommandations clé</i>	130
V.3	ANALYSE DE L’INTERVENTION	130
V.3.1	<i>Contexte</i>	130
V.3.2	<i>Objectif spécifique</i>	133
V.3.3	<i>Résultat 1</i>	136
V.3.4	<i>Résultat 2</i>	139
V.3.5	<i>Résultat 3</i>	142
V.3.6	<i>Bilan activités</i>	143
V.4	THÈMES TRANSVERSAUX	145
V.4.1	<i>Genre</i>	145
V.4.2	<i>Environnement</i>	145
V.5	DECISIONS PRISES PAR LA SMCL & SUIVI	145
V.6	LEÇONS APPRISSES	146
V.7	ANNEXES	147
V.7.1	<i>Cadre Logique</i>	147
V.7.2	<i>Activités M&E</i>	147

V.7.3	<i>Rapport “Budget versus actuels (y – m)”</i>	148
V.7.4	<i>Bénéficiaires</i>	149
V.7.5	<i>Planification opérationnelle Q1-2011</i>	150

Abréviations

ACCO	Association des Chauffeurs du Congo
AGR	Activité Génératrice de Ressource
AT	Assistant technique
BA	Béton armé
BAD	Banque Africaine de Développement
BCECO	Bureau Central de Coordination
CARG	Conseil Agricole rurale de Gestion
CDP	Comité de Pilotage
CELLMP	Cellule des Marchés publics
CIMED	Citoyenneté Intégrée, médico-social, Education et Développement durable
CLER	Comité Local d'Entretien et de Réhabilitation
COORDICLER	Coordination des CLER
COPEMECO	Confédération des Petites et Moyennes Entreprises Congolaises (COPEMECO)
CRONGD	Conseil Régional des Organisations Non Gouvernementales de Développement
CTB	Coopération Technique Belge
CVD	Comité Villageois de Développement
DR	Développement Rural
DSCR	Document Stratégique pour la Croissance et la Réduction de la Pauvreté
DTF	Document Technique et Financier
DVDA	Direction des Voies de Desserte Agricole
EIS	Etude d'Impact Environnementale et Social
FEC	Fédération des Entreprises du Congo
FEDECLER	Fédération des CLER
FOLECO	Fédération des Organisations Non Gouvernementales Laïques à vocation Economique du Congo
FONER	Fond National d'Entretien Routier
FRER	Fond Régional d'Entretien Routier
HIMO	Haute Intensité de Main – d'Œuvre
IOV	Indicateur Objectivement vérifiables
Km	Kilomètre
LAEB	Lutte antiérosive biologique
M&E	Monitoring and Evaluation
MAD	Mise à disposition
MINDER	Ministère de Développement Rural
mI	Mètre linéaire
MP	Marchés Publics
NPRV	Niveau de Préjudice à la Viabilité
ONGD	Organisation Non Gouvernementale
OR	Office des Routes
P.O	Province Orientale
PGES	Plan de Gestion Environnementale et Sociale
PK	Point Kilométrique
PME	Petite et moyenne Entreprise
PREPICO	Programme de Réhabilitation et d'Entretien des Piste au Congo
PRODAKK	Projet de Désenclavement Agricole Kwilu Kwango
PRODEKK	Projet de Désenclavement Kwilu Kwango
PV	Procès - Verbal

RDC	République Démocratique du Congo
RIB 2	Réhabilitation des Infrastructures au Bandundu 2
RIL	Route d'Intérêt Local
RN	Route Nationale
RP	Route Provinciale
RRBF	Réhabilitation des Routes au Bas Fleuve
RTPO	Régie des Travaux de la Province Orientale
SENAMA	Service National de Motorisation Agricole
SIG	Système d'Information Géographique
SMCL	Structure mixte de concertation locale
TDR	Terme des Références
UCAG	Unité Conjointe d'Appui à la Gestion
UGV	Unité de gestion du Projet

I. VOLET ENTRETIEN



I.1 Fiche projet

Nom Project	PREPICO 2 V 1
Code Projet	RDC 07 112 01
Zone d'intervention	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	3.337.000 €
Personnes clés	Paolo Salomone : Coordonateur du volet Daniel Kibikonda : Chef de projet Mass Tshiangala : Ir Résident Bandundu Jean-Marie Mayindombe : Ir Résident Bas Congo
Instance Partenaire	Ministère de Développement Rural
Date Convention de mise en œuvre	29/04/2009
Durée (mois)	24
Groupes cibles	Populations des provinces concernées, les structures locales (DVDA, PME, ONGD, CLER), ainsi que leurs membres.
Objectif Globale	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.
Objectif Spécifique	-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.
Résultats attendus	Résultat 1 : « Les structures d'entretien sont mis en place » (appui à la mise en place des structures et locales et provinciales, formation des structures) Résultat 2 : « Les structures d'entretien sont appuyées » (appui au fonctionnement des structures)

I.2 Résumé

I.2.1 Aperçu de l'intervention

Logique d'intervention	Efficiences	Efficacité	Durabilité	Pertinence
Objectif Spécifique	B	B	B	A
Résultat 1 : « Les structures d'entretien sont mis en place » (appui à la mise en place des structures et locales et provinciales, formation des structures)	B	B	C	
Résultat 2 : « Les structures d'entretien sont appuyées » (appui au fonctionnement des structures)	B	B	C	

Budget	Dépense par année	Dépenses totales année N (31/12/2011)	Solde budget	Taux d'exécution
3.337.000 €	2.127.139,510 €	2.856.836,98 €	480.163,02 €	85,61 %

I.2.2 Points saillants

- Entretien courant de 3169 Kms de routes rurales et 163 Kms des voies fluviales.
- 130 Clers appuyés avec contrats de performance (contrats liés au résultat).
- Mise en place et appui des FRER (Fonds Régionaux d'Entretien Routier), au Bas Congo déjà opérationnel au Bandundu et Kasai Oriental, l'arrêté provincial de mise en place est en préparation.
- Construction et équipement des bureaux FRER Bas Congo et Bandundu.
- Mise en place de l'unité gestion du réseau (mise à jour base des données SIG, production des cartes et atlas, appui cartographique formulation PRODEKK et PRODAKK, participation à la relance du Référentiel Géographique Commun (RGC : plate forme de mise en commun des données SIG)).
- Signature de trois conventions cadre de mise à disposition des engins motorisés avec trois structures spécialisées au profit des clers, pour leur apprentissage de la gestion des engins motorisés, dont ils auront in fine la responsabilité. Pour ce faire des tracteurs agricoles avec Kit des génies civils ont été confiés à ces opérateurs économiques intermédiaires, qui sont intéressés par l'entretien de ces routes parce qu'exerçant une activité économique dans la contrée.

I.2.3 Risques clé

Manque d'implication réelle des autorités locales. Pour que les FRER, soit réellement mise en place, les autorités provinciales doivent s'impliquer. (Projet d'arrêté, approbation en conseil de ministre et signature par le gouverneur). Il est

à noter aussi que l'année 2011, était une année électorale, les autorités provinciales étaient plus plongées dans la préparation des élections.

I.2.4 Leçons apprises et recommandations clé

- 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.
- Construire les CLERS 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.
- Mettre en place un réseau d'animateurs et de sensibilisateurs ruraux, permet d'appuyer de façon permanente, les structures d'entretien dans leur organisation et fonctionnement. Il permet aussi d'asseoir de manière efficace les acquis des différentes formations organisées.
- Le fonctionnement des barrières de pluie pose de gros problèmes légaux et pratiques. L'état ne s'implique pas pour aider à verbaliser les contrevenants. Le non respect de barrières de pluie occasionne de dégradations énorme, qui augment le coût d'entretien.
- Assurer une représentativité suffisante de la société civile, des organisations paysannes et des CARG, dans la coordination des CLERS, avec une clarification de tutelle.
- Apporter des solutions techniques appropriées pour améliorer la rentabilité des AGR, activités à lier aux autres projets de développement agricole de la région.
- Les arriérés de primes liés à la lourdeur des procédures de paiement, font que les CLER perdent de l'intérêt (au niveau des villageois) et de la crédibilité.

I.3 Analyse de l'intervention

I.3.1 Contexte

I.3.1.1 Evolution du contexte

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.

Les autorités ne sont pas suffisamment responsabilisées à la prise en charge de l'entretien et elles demandent fréquemment aux bailleurs de fonds de continuer à subventionner l'entretien (sans déterminer la durée de la prise en charge souhaitée), ce qui influe aussi, de façon négative, dans certaines provinces sur la mise en place des FRER (manque d'implication). Il est à noter aussi que l'année 2011, était une année électorale, les autorités provinciales étaient plus plongées dans la préparation des élections.

Le retard de marches publiques des réhabilitations, a fait que certaines activités n'ont pu se réaliser, car les actions à mener sont consécutives aux actions de réhabilitation.

Le fonctionnement des barrières de pluie pose de gros problèmes légaux et pratiques. L'état ne s'implique pas pour aider à verbaliser les contrevenants. Le non respect de barrières de pluie occasionne de dégradations énorme, qui augment le coût d'entretien.

Le financement de l'entretien devait être dégressif, avec une prise en charge locale progressive. Il est à noter que la structure locale de financement possible, FONER, a un fonctionnement opaque. Il finance au coup par coup la DVDA, pour des réhabilitations en régie. En théorie le FONER est financé par la taxe sur les hydrocarbures, les péages et les stations de pesage. Les stations de pesage sont quasi inexistantes. Les péages existent mais leur gestion est douteuse, d'autant plus que les exonérés sont nombreux.

I.3.1.2 Ancrage institutionnel

Score: Approprié

Des conventions de mise à disposition, des ingénieurs experts, ont été signée avec la DVDA. Ce qui a permis 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.

Les réceptions des travaux sont 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 mêmes types de conventions ont été signés avec les inspections de développement rurales pour la mise en place d'un réseau d'animateurs et de

sensibilisateurs rurales pour appuyer de façon permanente l'organisation et le fonctionnement de différentes structures d'entretien pour leur permettre de jouer pleinement leur rôle. Mais aussi asseoir tous les acquis des différentes formations organisées.

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

Pour un meilleur ancrage institutionnel, une meilleure appropriation des bénéficiaires et une transparence dans la gestion des fonds, les comités de supervision des FRER sont composés des ministères provinciaux du plan, TPIR, développement rurale, finance, d'un délégué du gouvernement provincial, d'un délégué des différents association, fédérations et confédérations : FEDECLER, COPEMECO, FOLECO, CRONGD, ACCO, FEC et un délégué des exécutants par District.

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, puisque l'implication de l'autorité locale n'est pas effective.

I.3.1.3 Modalités d'exécution

Score: Approprié

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).

Construire les CLERS 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.

Les contrats d'accompagnement et suivi avec les Fédérations provinciales et coordinations territoriales des CLERS (FEDECLER et COORDICLER), permettent d'uniformiser la vision des CLERS, de faciliter les actions lobbying et plaider pour les CLERS auprès des autorités locales.

La mise en place d'un réseau d'animateurs et de sensibilisateurs rurales, avec

un suivi rapproché et permanent, a permis d'appuyer l'organisation et le fonctionnement de différentes structures d'entretien pour leur permettre de jouer pleinement leur rôle. Elle a aidé à asseoir les acquis des différentes formations organisés (en gestion, autopromotion rurale etc....)

Le principal effet non attendu est la possibilité de plus en plus envisagée par différents acteurs du développement, au regard de sa capacité de mobilisation, de s'appuyer sur le CLER comme structure faitière d'animation du développement rural et agricole au niveau des villages.

I.3.1.4 Dynamique « Harmo »

Harmonisation

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

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

La CTB, participe aux différents groupes thématiques (Infrastructures et transports pour ce qui nous concerne) avec différents bailleurs.

Mais il est à noter que dans le domaine de l'entretien routier et de son financement, d'une manière générale, il n'y a pas de concertation réelle au plus haut niveau entre les partenaires financiers qui explorent des voies nouvelles ou qui persistent dans des directions contradictoires.

La CTB, développe un système CLER FEDECLER COORDICLER, avec un système remarquable de paiement au résultat, en communiquant peu. Ce problème de communication doit être réglé d'une manière globale au niveau de la CTB.

Le volet entretien à travers son unité SIG, participe à la relance du Référentiel Géographique Commun (RGC : plate forme de mise en commun des données SIG).

Alignement

Au niveau sectoriel, le projet s'aligne sur les grands axes de la stratégie du Gouvernement de la RDC retenue pour la réhabilitation des routes rurales : « technique HIMO et mise en place des structures locales d'entretien routier ». Cette approche est retenue par l'ensemble des bailleurs de fonds intervenant dans le secteur.

Par contre, en suivant le système de gestion (comptable et financière) et de procédures de passation de marchés publics belges, le projet ne s'aligne pas sur le système de gestion des finances publiques de la RDC.

Appropriation

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

I.3.2 Objectif spécifique

I.3.2.1 Indicateurs

Objectif spécifique: Réhabiliter en HIMO un réseau de pistes dans certains pools de production des provinces du Kasai-Oriental, du Maniema, du Katanga et de la Province Orientale ; et maintenir ce réseau (y inclus les réseaux réhabilités dans le passé au Bas-Congo et au Bandundu) grâce à la création d'un fonds d'entretien routier qui assure l'entretien à travers des structures locales						
Indicateurs	Valeur 'Baseline'	Progrès année 2010	Progrès année 2011	Valeur Cible année 2011	Valeur cible	Commentaires
Le trafic est assuré en toute saison.		Pas d'entretien	Entretien courant effectif			Les clers sont en permanence sur la route le trafic est donc fluide en toute saison.
Augmentation du trafic		Pas d'entretien	Entretien courant effectif			Avec l'entretien permanent les routes deviennent praticable ce qui implique une augmentation du trafic
La vitesse moyenne de parcours est maintenue		< 40 Km/h	Supérieur à 40 Km/h	40 Km/h	40 Km/h	La vitesse moyenne dépasse largement la vitesse de base c.à.d 40 km/h
L'entretien des routes est fait		1454 kms	3169 kms			
L'impact environnemental est mitigé						L'approche environnementale stricte n'a pas été traitée par le programme. Mais l'entretien de pistes, nécessite des actions de lutte contre l'érosion par la végétalisation des talus et la maîtrise des eaux de ruissèlement.

I.3.2.2 Analyse des progrès réalisés

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.

L'entretien a repris effectivement dans l'année 2011. Seul le Bandundu (1454 Kms) a connu un entretien en 2010. En 2011, le réseau pris en charge est passé de 1454 Kms à 3169 Kms soit une augmentation de 118 %. Sur toutes ces routes la circulation est assurée en toute saison, la vitesse moyenne est largement dépassé, le trafic a considérablement augmenté. On pourra citer l'exemple de l'axe RN1-Bwalenge- Idiofa- Ilebo 300 Kms, qui après son rechargement, est devenu une alternative non négligeable pour se rendre a Kananga, on observe un trafic important des véhicules de gros tonnage. Il faut aussi signaler que sur cet axe s'est installée une grande compagnie huilière Brabanta, qui compte exploiter 7000 hectares des palmiers nains. L'axe Lac-Mukamba lusambo, qui est devenu l'axe d'approvisionnement principal de la ville de Mbuji-Mayi. Les bateaux venant de Kinshasa accostent à Lusambo.

I.3.2.3 Risques et hypothèses

Risque (décrire)	Probabilité (score)	Incidences potentielles		Niveau de Risque (score)
		Décrire	Score	
Manque d'appui (implication) des autorités	Elevé	Pour que le FRER, soit réellement mise en place, pour garantir la durabilité du projet, les autorités provinciales doivent s'impliquer. (Projet d'arrêté, approbation en conseil de ministre et signature par le gouverneur)	Elevé	C
Non respect des barrières de pluie	Moyenne	Le non respect de barrières de pluie occasionne de dégradations énorme, qui augment le coût d'entretien.	Moyenne	B
Le retard des marchés publics	Elevé	Le retard de marches publiques des réhabilitations, a fait que certaines activités n'ont pu se réaliser, car les actions à mener sont consécutives aux actions de réhabilitation.	Elevé	C

I.3.2.4 Critères de qualité

Critères	Score	Commentaires
Efficience	B	La plupart des inputs sont disponibles dans des délais raisonnables et ne nécessitent pas d'ajustements budgétaires considérables. Une certaine marge d'amélioration est cependant possible (B). Les outputs sont et seront plus que vraisemblablement livrés dans les temps, mais une certaine marge d'amélioration est possible en termes de qualité, de couverture et de timing (B). La collaboration avec et l'implication de la SMCL et d'autres structures locales pertinentes de partenariat sont raisonnables. Certaines améliorations peuvent cependant toujours être apportées (B).
Efficacité	B	L'OS sera atteint avec quelques minimes restrictions ; les effets négatifs (s'il y en a) n'ont pas causé beaucoup de tort (B). Le projet réussit relativement bien à adapter ses stratégies en fonction de l'évolution des circonstances externes dans l'optique de réaliser l'OS. La gestion des risques est relativement passive (B).
Durabilité	B	Les problèmes doivent être traités en ce qui concerne la durabilité financière soit en termes de frais institutionnels ou liés aux groupes cibles, ou encore d'évolution du contexte économique (C). La mise en œuvre se base en grande partie sur la SMCL et d'autres structures locales pertinentes, impliquées elles aussi, dans une certaine mesure, dans le processus décisionnel. La probabilité d'atteindre la durabilité est bonne, mais une certaine marge d'amélioration est possible (B). La durabilité du projet est limitée par l'absence d'appui politique. Des mesures correctives sont requises (C). La gestion du projet est bien intégrée aux structures institutionnelles et a contribué d'une certaine manière au renforcement des capacités. Une expertise supplémentaire peut s'avérer requise. Des améliorations sont possibles en vue de garantir la durabilité (B).
Pertinence	A	Clairement toujours ancré dans les politiques nationales et la stratégie belge, satisfait aux engagements en matière d'efficacité de l'aide, extrêmement pertinent par rapport aux besoins du groupe cible (A). Logique d'intervention appropriée bien qu'elle puisse avoir besoin de certaines améliorations en termes de hiérarchie d'objectifs, d'indicateurs, de risques et hypothèses (B).

A : Très bonne performance

B : Bonne performance

C : Performance assortie à des problèmes ; des mesures doivent être prises

I.3.2.5 Impact potentiel

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 (transparence de gestion des fonds).

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). *S'il est réellement installé, 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.

I.3.2.6 Recommandations

Recommandations	Source	Acteur	Deadline
Respect de délais de traitement des marchés publics	3.2.3	UGV/UCAG	Q1 2012
Emmener les autorités locales à appuyer le respect de barrière de pluie	3.2.3	UCAG	Q1 2012
Emmener les autorités locales à s'impliquer dans la mise en place des FRER, pour garantir la pérennisation	3.2.3	UGV/UCAG	Q1 2012

I.3.3 Résultat 1

I.3.3.1 Indicateurs

Résultat 1: _Les structures d'entretien sont mises en place_						
Indicateurs	Valeur 'Baseline'	Progrès année 2010	Progrès année 2011	Valeur Cible année 2011	Valeur cible	Commentaires
Nombre des structures mise en place		0	73			Dépendant de l'évolution de des volets réhabilitation
Présence du circuit entier de gestion des fonds dans chaque province		0	1	3	5	FRER installé et opérationnel au Bas Congo. Il était prévu aussi Bandundu, Kasai oriental mais problème d'implication autorités locales+année électorale
Système de planning d'entretien mise en place		0	1	1	1	gestion du réseau, mise à jour base des données SIG, production des cartes et atlas avec la mise en place de l'unité SIG :

I.3.3.2 Bilan activités

Activités <i>(Voir lignes directrices pour l'interprétation des scores)</i>	Déroulement				Commentaires (uniquement si la valeur est C ou D)
	A	B	C	D	
1. Appui à la mise en place des structures locales		X			
2. Appui à la mise en place des structures provinciales			X		Pas d'implication réelle autorités locales+ année électorale
3. Formation des structures		X			

I.3.3.3 Analyse des progrès réalisés

R1 : Les structures d'entretien sont mises en place :

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

130 CLERS appuyés avec contrats de performance (contrats liés au résultat c.à.d. payer ce qui a été réellement fait); 57 installés au Bandundu par les projets et programmes précédents et 73 installés et réactivés en 2011, dans les autres provinces.

PROVINCES	CLERS année N-1	CLERS année N
BAS-CONGO		21 (R)
BANDUNDU	57	57
KASAÏ ORIENTAL		16(R)
KATANGA		13 (I)
MANIEMA		17 (I)
P ORIENTAL		6 (I)
TOTAL	57	130

(I) = CLERS INSTALLE

(R)= CLERS REACTIVES

Les CLERS ont été 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, RRBF), il a été procédé à une restructuration pour les provinces où les CLERS ont été installés sans CVDS, notamment dans le Kasai Oriental et le Bas

Congo.

Il faut compter une moyenne de 5 CVDS, par CLER.

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

- Contrats d'accompagnement et suivi avec les Fédérations provinciales et coordinations territoriales des CLERS (FEDECLER et COORDICLER), Bas Congo et Bandundu (uniformiser la vision des CLERS, facilité actions lobbying et plaider pour les CLERS);
- Conventions de mise à dispositions des ingénieurs DVDA, pour l'encadrement et suivi de l'entretien dans tous les volets (ancrage institutionnel) ;
- Les mêmes types de conventions ont été signés avec les inspections de développement rurales pour la mise en place d'un réseau d'animateurs et de sensibilisateurs rurales pour appuyer de façon permanente l'organisation et le fonctionnement de différentes structures d'entretien pour leur permettre de jouer pleinement leur rôle. Mais aussi asseoir tous les acquis des différentes formations organisées.
- mise en place et appui des FRER (Fonds Régionaux d'Entretien Routier) : au Bas Congo déjà opérationnel (source de financement : FONER, péages et rétrocessions provinciales), au Bandundu et au Kasaï Oriental, arrêté soit en signature, soit en préparation ;
- Construction et équipement des bureaux FRER (Bandundu, Bas Congo);

R1A3 : Formation des structures :

Formation de 42 chefs d'équipe des clers en HIMO au Bas Congo

Un réseau d'animateurs et de sensibilisateurs a été mise en place au sur les différents axes. Les cvds et les clers ont été 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 ;
- Protection de l'environnement.

Autres activités d'encadrement :

1. Aider à trouver des mécanismes et techniques adaptés pour faciliter, la

- transmission des messages au niveau des populations locales (identifier les difficultés, que l'on peut rencontrer à communiquer avec ces populations) ;
2. Aider les structures d'entretien à obtenir la reconnaissance juridique et officielle ;
 3. Aider les structures d'entretien à développer des capacités auto promotionnelles, se mettre en réseau et travailler sur base des plans d'affaires. La route devra devenir de plus en plus leur affaire et leur défi stratégique de grande importance ;
 4. Appuyer les activités génératrices des ressources dans la planification, et sur le plan technique et technologique.

I.3.3.4 Risques et hypothèses

Risque (décrire)	Probabilité (score)	Incidences potentielles		Niveau de Risque (score)
		Décrire	Score	
Manque d'appui (implication) des autorités	Elevé	Pour que le FRER, soit réellement mise en place, les autorités provinciales doivent s'impliquer. (Projet d'arrêté, approbation en conseil de ministre et signature par le gouverneur)	Elevé	C
Mauvaise interaction avec les plans gouvernementaux et des autres bailleurs	Faible		Faible	A

I.3.3.5 Critères de qualité

Critères	Score	Commentaires
Efficience	B	La plupart des inputs sont disponibles dans des délais raisonnables et ne nécessitent pas d'ajustements budgétaires considérables. Une certaine marge d'amélioration est cependant possible (B). La plupart des activités sont mises en œuvre dans les délais, se basent sur les plans et sont en lien avec la logique d'intervention. Certaines sont retardées, mais cela n'a pas d'incidence sur la fourniture des outputs (B).
Efficacité	B	Le résultat sera atteint avec quelques minimes restrictions ; les effets négatifs (s'il y en a), n'ont pas causé beaucoup de tort (B).
Durabilité	C	Le problème du financement des CLER reste entier. Les problèmes doivent être traités en ce qui concerne la durabilité financière soit en termes de frais institutionnels ou liés aux groupes cibles, ou encore d'évolution du contexte économique (C). La mise en œuvre se base en grande partie sur les parties prenantes pertinentes, impliquées elles aussi, dans une certaine mesure, dans le processus décisionnel. La probabilité d'atteindre la durabilité est bonne, mais une certaine marge d'amélioration est possible (B).

I.3.3.6 Exécution budgétaire

Voir annexes point 7.3

I.3.3.7 Recommandations

Recommandations	Source	Acteur	Deadline
Effectuer une évaluation minutieuse des activités génératrices de revenus [AGR] pour orienter les CVD et les CLER vers les activités les plus intéressantes et écarter les non rentables et les voies sans issues. Renforcer la transparence des activités rentables de gestion, capitaliser et vulgariser les bonnes et mauvaises expériences	Analyse de la gouvernance des infrastructures de transport rurales	UGV	Q1 2012
Apporter des solutions techniques appropriées pour améliorer la rentabilité des AGR, activités à lier aux autres projets de développement agricole de la région,	Analyse de la gouvernance des infrastructures de transport rurales	UGV	Q1 2012
Assurer une représentativité suffisante de la société civile, des organisations paysannes et des CARG, dans la coordination des CLERS, avec une clarification de tutelle, pour éviter la confusion qui risque de s'accroître au retrait de la CTB	Analyse de la gouvernance des infrastructures de transport rurales	UGV/UCAG	Q1 2012

I.3.4 Résultat 2

I.3.4.1 Indicateurs

Résultat 1: Les structures d'entretien sont appuyées						
Indicateurs	Valeur 'Baseline'	Progrès année 2010	Progrès année 2011	Valeur Cible année 2011	Valeur cible	Commentaires
Nombre de km entretenus		1454	3169			
Budget local disponible pour l'entretien						
Nombre d'organismes appuyés		57	130			

I.3.4.2 Bilan activités

Activités (Voir lignes directrices pour l'interprétation des scores)	Déroulement				Commentaires (uniquement si la valeur est C ou D)
	A	B	C	D	
1. Appui au fonctionnement des CLERS		X			

I.3.4.3 Analyse des progrès réalisés

R2 : Les structures d'entretien sont appuyées :

Entretien courant de 3169 Kms de routes rurales et 163 Kms des voies fluviales;

PROVINCES	PISTES	V.FLUVIALES	Année 2010 (pistes)	Année 2011 VF	Année N (pistes)	Année 2011 VF
BAS-CONGO	619 kms		0 kms	0 kms	619 kms	
BANDUNDU	1 454 kms	163 kms	1 454 kms	0 kms	1 454 kms	163 kms
KASAÏ ORIENTAL	374 kms		0 kms	0 kms	374 kms	
KATANGA	204 kms		0 kms	0 kms	204 kms	
MANIEMA	425 kms		0 kms	0 kms	425 kms	
P ORIENTAL	93 kms		0 kms	0 kms	93 kms	
TOTAL	3 169 kms	163 kms	1 454 kms	0 kms	3 169 kms	163 kms

- mise en place de l'unité SIG : gestion du réseau, mise à jour base des données SIG, production des cartes et atlas, appui cartographique formulation PRODEKK et PRODAKK, participation à la relance du Référentiel Géographique Commun (RGC : plate forme de mise en commun des données SIG);
- signature de trois conventions cadre de mise à disposition des engins motorisés avec trois structures spécialisées (Brabanta a Mapangu axe :Kapia-Ilebo Bandundu- Kasaiï occidental; KUMAKUKIELE sekebanza Bas-congo; CIMED axe :RN1-Bwalenge- Idiofa), pour appuyer les CLERS, à l'apprentissage de la gestion des engins motorisés, dont ils auront in fine la responsabilité. Pour ce faire des tracteurs agricoles avec Kit des génies civils ont été confiés à ces opérateurs économiques intermédiaires, qui sont intéressé par l'entretien de ces routes parce qu'exerçant une activité économique dans la contrée.

I.3.4.4 Risques et hypothèses

Risque (décrire)	Probabilité (score)	Incidences potentielles		Niveau de Risque (score)
		Décrire	Score	

I.3.4.5 Critères de qualité

Critères	Score	Commentaires
Efficience	B	La plupart des inputs sont disponibles dans des délais raisonnables et ne nécessitent pas d'ajustements budgétaires considérables. Une certaine marge d'amélioration est cependant possible (B). La plupart des activités sont mises en œuvre dans les délais, se basent sur les plans et sont en lien avec la logique d'intervention. Certaines sont retardées, mais cela n'a pas d'incidence sur la fourniture des outputs (B).
Efficacité	B	Le résultat sera atteint avec quelques minimales restrictions ; les effets négatifs (s'il y en a), n'ont pas causé beaucoup de tort (B).
Durabilité	C	Le problème du financement des CLER reste entier. Les problèmes doivent être traités en ce qui concerne la durabilité financière soit en termes de frais institutionnels ou liés aux groupes cibles, ou encore d'évolution du contexte économique (C). La mise en œuvre se base en grande partie sur les parties prenantes pertinentes, impliquées elles aussi, dans une certaine mesure, dans le processus décisionnel. La probabilité d'atteindre la durabilité est bonne, mais une certaine marge d'amélioration est possible (B).

I.3.4.6 Exécution budgétaire

Voir annexes point 7.3

I.3.4.7 Recommandations

Recommandations	Source	Acteur	Deadline
Renouveler régulièrement les formations en méthodes HIMO : les normes et standards des chantiers HIMO ont évolué. HIMO devient plus un label (avec des critères) qu'un simple acronyme. Les équipes de terrain doivent être formées, ou au moins informées, des dernières avancées dans la formalisation HIMO.	Analyse de la gouvernance des infrastructures de transport rurales	UGV/UCAG	
L'équipement d'entretien des pistes est assez simple mais fait partie des produits consommables. Ce matériel doit être de bonne qualité et accessible aux équipes chargées de l'entretien routier. Il est peut être opportun, dans un premier temps, de centraliser les achats de matériels adéquats. C'est aussi une possibilité de subvention.	Analyse de la gouvernance des infrastructures de transport rurales	UGV/UCAG	
Le fonctionnement des barrières de pluie pose de gros problèmes légaux et pratiques. L'état ne s'implique pas pour aider à verbaliser les contrevenants. Le non respect de barrières de pluie occasionne de dégradations énorme, qui augmentent le coût d'entretien.	Evaluation de la qualité des prestations de la CTB	UGV/UCAG	
Le paiement des cantonniers doit être régulier et efficient. Il faut rationaliser le circuit de l'argent, payer à temps les primes aux cantonniers. L'organisation des circuits de paiement est une activité transversale, multi-sectorielle, qui doit être étudiée de façon spécifique dans chaque province ou district, en fonction des institutions de finance déjà présentes.	Analyse de la gouvernance des infrastructures de transport rurales	UGV/UCAG	

I.4 Thèmes Transversaux

I.4.1 Genre

Le taux de participation de 30 % requis ne s'observe pas sur terrain. Les femmes se désintéressent des travaux Himo, pour se concentrer aux champs. Leur présence est assez faible. Au niveau des assemblées et comités des CLER toutefois, la situation est moins pire que partout ailleurs. Les femmes sont présentes dans tous les CLERs, et même avec une exception pour le CLER de Kapia qui a une femme vice-président.

I.4.2 Environnement

L'approche environnementale stricte n'a pas été traitée par le programme. Mais l'entretien de pistes, nécessite des actions de lutte contre l'érosion par la végétalisation des talus et la maîtrise des eaux de ruissèlement.

Loin d'entraver sur l'environnement, l'intervention au contraire à préserver les routes des érosions et autres effet néfastes. Et les carrières utilisées pour le rechargement sont des anciennes carrières (de l'OdR), elles sont emménagés après exploitation.

I.5 Décisions prises par la SMCL & Suivi

Décisions	Source	Acteur	Timing de décision	État
Que l'Etat soit totalement impliqué dans le respect des barrières de pluies afin de protéger les routes.	SMCL	UCAG	Pendant et après le programme	En cours
Qu'un appui institutionnel pour le renforcement des CLERS ou des FEDECLERS soit mis en place pour assurer le paiement des cantonniers dans des délais raisonnables. A ce sujet, l'état doit organiser et mettre en place un système bancaire viable.	SMCL	UGV/ UCAG	Pendant et après le programme	En cours
la proposition de combiner l'Evaluation à Mi-parcours (MTR) PREPICO 3 avec l'Evaluation Finale (EF) du PREPICO 2	SMCL	UCAG	Pendant le programme	En cours

I.6 Leçons Apprises

Leçons apprises	Public cible
Le fonctionnement des barrières de pluie pose de gros problèmes légaux et pratiques. L'état ne s'implique pas pour aider à verbaliser les contrevenants. Le non respect de barrières de pluie occasionne de dégradations énorme, qui augment le coût d'entretien.	Autorités locales
Assurer une représentativité suffisante de la société civile, des organisations paysannes dans la coordination des CLERS, avec une clarification de tutelle, pour éviter la confusion qui risque de s'accroître au retrait de la CTB.	UGV
Mettre en place un réseau d'animateurs et de sensibilisateurs rurales, permet d'appuyer de façon permanente, les structures d'entretien dans leur organisation et fonctionnement. Il permet aussi d'asseoir de manière efficace les acquis des différentes formations organisées.	UGV
Les arriérés de primes liés à la lourdeur des procédures, font que les CLER perdent de l'intérêt (au niveau des villageois) et de la crédibilité.	UCAG

I.7 Annexes

I.7.1 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 		

I.7.2 Activités M&E

- 1. *Analyse de la gouvernance des infrastructures de transport rurales ;***
- 2. *Evaluation de la qualité des prestations de la CTB ;***
- 3. *SMCL du 26/10/2011***

I.7.3 Rapport "Budget versus actuels (y – m)"

Budget vs Actuals (Year to Month) of RDC0711211								
Programme d'entretien et de réhabilitation des routes de desserte agricole en RDC								
D03								
EUR								
Report includes all closed transactions until the end date of the chosen closing								
31/12/2011								
Code	Description	Budget	Actuals 2011	Budget 2011	Total	Actuals	%Exec	
A L'ENTRETIEN DES ROUTES EST ASSURÉ PAR UN FONDS		2.627.000,00	493.491,15	1.776.181,21	2.269.672,36	357.327,64	88%	
01 Les structures d'entretien sont mises en place		620.000,00	149.387,22	313.117,10	462.504,32	157.495,68	75%	
01	Appui à la mise en place des structures locales	REGIE	80.000,00	1.633,00	20.325,18	21.958,18	58.041,82	27%
02	Appui à la mise en place des structures provinciales	REGIE	330.000,00	147.754,22	151.681,52	299.435,74	30.564,26	91%
03	Formations des structures	REGIE	210.000,00	0,00	141.110,40	141.110,40	68.889,60	67%
02 Les structures d'entretien sont appuyées		2.007.000,00	344.103,93	1.463.064,11	1.807.168,04	199.831,96	90%	
01	Appui au fonctionnement	REGIE	0,00	-240,58	0,00	-240,58	240,58	?
02	Appui aux opérations d'entretien Bandundu	REGIE	767.400,00	256.787,72	589.822,30	846.610,02	-79.210,02	110%
03	Appui aux opérations d'entretien Bas-Congo	REGIE	336.000,00	775,52	351.248,89	352.024,41	-16.024,41	105%
04	Appui aux opérations d'entretien Kasai Oriental	REGIE	464.000,00	55.171,29	307.970,99	363.142,28	100.857,72	78%
05	Appui aux opérations d'entretien Maniema	REGIE	185.000,00	0,00	83.552,92	83.552,92	101.447,08	45%
06	Appui aux opérations d'entretien Katanga	REGIE	100.000,00	0,00	31.138,12	31.138,12	68.861,88	31%
07	Appui aux opérations d'entretien Province Orientale	REGIE	154.600,00	31.609,98	99.330,89	130.940,87	23.659,13	85%
B AMÉLIORER LE RÉSEAU DE ROUTES RURALES DANS LA		1.310.000,00	0,00	521.842,57	521.842,57	788.157,43	40%	

05 Reserve budgetaire snopo	REGIE	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	7%
Z MOYENS GÉNÉRAUX		3 410 000,00	1 633 642,74	1 300 155,74	2 933 798,48	476 201,52	86%
01 Moyens généraux Entretien		710 000,00	236 206,32	350 958,30	587 164,62	122 835,38	83%
01 Assistant technique	REGIE	0,00	0,00	201,53	201,53	-201,53	7%
02 Spécialistes SIG	REGIE	90 000,00	28 626,74	42 941,81	71 568,55	18 431,45	80%
03 Equipe technique	REGIE	102 000,00	48 168,00	58 194,73	106 362,73	-4 362,73	104%
04 Equipe nationale administrative et logistique	REGIE	133 000,00	37 023,69	61 831,89	98 855,58	34 144,42	74%
05 Loyer du bureau	REGIE	54 500,00	20 920,42	23 730,24	44 650,66	9 849,34	82%
06 Achat matériel roulant	REGIE	60 000,00	30 809,40	73,07	30 882,47	29 117,53	51%
07 Frais de fonctionnement des véhicules	REGIE	97 500,00	30 049,33	52 377,54	82 426,87	15 073,13	85%
08 Frais de fonctionnement du bureau	REGIE	48 000,00	19 214,50	37 766,99	56 981,49	-8 981,49	119%
09 Frais de mission	REGIE	90 000,00	7 703,34	52 183,66	59 887,00	30 113,00	67%
10 Equipement IT/formation SIG	REGIE	35 000,00	13 690,90	21 656,84	35 347,74	-347,74	101%
	REGIE	11 000 000,00	2 720 371,78	4 700 874,75	7 421 246,53	3 578 753,47	67%
	TOTAL	11 000 000,00	2 720 371,78	4 700 874,75	7 421 246,53	3 578 753,47	67%

I.7.4 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.

Les bénéficiaires sont très satisfaits de l'intervention. La population demande à ce que l'intervention puisse continuer sur autres pistes de la province (voire des autres provinces non visitées) pour bien se déplacer et surtout pour continuer à avoir un travail rémunéré. Cette motivation bien compréhensible est un résultat inattendu du projet. La création d'une vingtaine d'emplois rémunérés, non liés à la production agricole dans un village de 500 habitants est un apport considérable.

I.7.5 Planification opérationnelle Q1-2012

Chronogramme des activités PREPICO2V1 2012

Budget Line	Résultats et Activités	janv.-12	févr.-12	mars-12	avr-12
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				
MG					
Z.01.01	Assistant technique				
Z.01.02	Spécialiste SIG				
Z.01.03	Equipe technique				
Z.01.04	<i>Equipe nationale administrative et logistique</i>				
Z.01.05	<i>Loyer de bureau</i>				
Z.01.06	Achat matériel roulant				
Z.01.07	Frais de fonctionnement des véhicules				
Z.01.08	Frais de fonctionnement du bureau				
Z.01.09	<i>Frais de mission</i>				
Z.01.10	<i>Equipement IT / Formation SIG</i>				

II. VOLET TANGANYIKA



II.1 Fiche projet

Nom Project	Programme de réhabilitation et d'Entretien des Pistes en RD-Congo (PREPICO 2)
Code Projet	RDC 0711211
Zone d'intervention	Kasaï-Oriental(Sankuru), Sud –Maniema, Province Orientale(Tshopo), Katanga (District de Tanganyika)
Budget	11.000.000 euros
Personnes clés	Hendrik Hoste : Coordonateur régional Gérard BAFUKA : Chef de projet Patrick FIMPADIO : Ir superviseur
Instance Partenaire	Ministère de développement Rural
Date Convention de mise en œuvre	29/04/2009
Durée (mois)	24
Groupes cibles	Les groupes cibles bénéficiaires directs sont les populations (agriculteurs et autres) des provinces Bandundu, Bas-Congo, Kasaï Oriental (Sankuru), Maniema, Katanga (Tanganyika) et la Province Orientale (Tshopo) habitant dans les zones d'intervention. Les routes permettront à ces gens d'exporter leurs produits agricoles et d'importer des produits (manufactures) à moindre cout. Les liens entre les milieux ruraux et urbains seront renforcés.
Objectif Globale	L'objectif du projet est de réduire la pauvreté des populations rurales et urbaines d'une part en facilitant l'évacuation des productions agricoles vers les foyers de consommation, et d'autre part en assurant la promotion de l'emploi et du secteur privé
Objectif Spécifique	« Réhabiliter en HIMO un réseau de pistes dans certains pools de production des provinces du Kasaï-Oriental, du Maniema, du Katanga et de la Province Orientale ; et maintenir ce réseau (y inclus les réseaux réhabilités dans le passé au Bas-Congo et au Bandundu) grâce à la création d'un fonds d'entretien routier qui assure l'entretien à travers des structures locales. »
Résultats attendus	-les études préalables sont menées -Les PME et ONG sont formées et opérationnels dans la réhabilitation et l'entretien des routes rurales par la méthode HIMO" -Un réseau de routes (desserte agricole) est réhabilité

II.2 Résumé

II.2.1 Aperçu de l'intervention

Logique d'intervention :	Efficience	Efficacité	Durabilité
Objectif Spécifique : – Réhabiliter en haute intensité de mains d'œuvre un réseau de pistes dans certains pools de production de la province du Katanga et maintenir ce réseau grâce à la création d'un fonds d'entretien routier qui assure l'entretien à travers des structures locales.			
Résultat 1 : -les études préalables sont menées	- Les moyens prévus pour réaliser les études préalables à l'intervention ont suffi pour cette activité. Pour ce qui est de l'étude de base, elle suffit pour couvrir toute la zone concernée. Tandis que l'étude des ponts concerne plus de 90% de ponts à construire. Au regard de ce qui est fait et ce qui reste à faire en termes d'études, les ressources du volet sont convertis en résultat de façon économe.	- L'étude "Baseline" établit au démarrage du volet, a donné la situation de référence du niveau de développement dans les trois territoires ciblés et a ainsi permis la priorisation des axes routiers retenus. Elle justifie leur choix sur le plan socio-économique. A partir de l'étude des ouvrages d'art menée, le volet a rédigé les cahiers spéciaux des charges sur base desquels les ponts sont entrain d'être construits.	- Rien à signaler
Résultat 2 : -Les PME et ONG sont formées et opérationnels dans la réhabilitation et l'entretien des routes rurales par la méthode HIMO"	- L'option prise par le Projet de construire en définitif (béton armé) tous les ouvrages d'art (ponts & PSR) a considérablement augmenté l'efficience de l'entretien. Il en est de même de l'approche HIMO utilisée pour les travaux de réhabilitation de piste associée à une légère mécanisation.	-Suite aux sessions de formation organisées avant le démarrage des travaux sur terrain, la qualité des travaux est fort satisfaisante sur le plan normatif. Il convient aussi de noter que par la méthode HIMO, le Projet a donc touché un grand nombre de bénéficiaires, ce qui entraîne leur implication directe d'abord dans la réhabilitation et	- L'installation et la formation des CLER qui sont des véritables structures locales se trouvant le long des axes réhabilités constituent réellement une action qui favorise une appropriation des travaux par les populations locales, donc implicitement la durabilité de l'entretien - La durabilité des formations HIMO serait

		après dans l'entretien. Par ailleurs, cette méthode a permis de renforcer non seulement les capacités des ONG et PME locales, mais aussi celles des individus.	aussi rassurante par l'utilisation de ressources formées par le projet dans les futurs travaux HIMO à travers le District de Tanganyika.
<p>Résultat 3 :</p> <p>-Un réseau de routes (desserte agricole) est réhabilité</p>	<p>- Le Projet a opté pour les approches d'intervention qui tiennent compte de la faisabilité économique, si bien qu'il en résulte une réelle adéquation entre les moyens mis en œuvre et les résultats auxquels le Projet est parvenu jusqu'ici.</p> <p>- L'option prise par le Projet de construire en définitif (béton armé) tous les ouvrages d'art (ponts) a considérablement augmenté l'efficacité de l'entretien. Il en est de même de l'approche HIMO utilisée pour les travaux de réhabilitation de piste associée à une légère mécanisation des points chauds, y compris le gravillonnage des endroits vulnérables à une perte considérable de portance après la pluie (cas des terrains à prédominance argileuse).</p> <p>- Il est aussi à noter que l'option prise par le projet de construire certains passages sous routes en buses ARMCO suite au manque des matériaux locaux dans les zones concernées approuve à suffisance l'efficacité quant à l'utilisation des ouvrages appropriés en réponse aux réalités du terrain ; sans toutefois porter préjudice à l'élément qualité.</p>	<p>- La réhabilitation des routes est inscrite dans l'objectif spécifique et les résultats prévus sont entrainés d'être atteints avec la certitude que certains seront même dépassés.</p> <p>- Sur l'axe 01 et quelques tronçons de l'axe 02 qui sont déjà réhabilités (piste et ponts), on y enregistre de façon générale, des vitesses moyennes supérieures ou égales à 40 km/h, avec un volume de trafic considérable, si bien les passages ont entraîné une dégradation relativement forte de certains tronçons, aujourd'hui sous gravillonnage.</p> <p>- Il est aussi à noter que l'option prise par le projet de construire certains passages sous routes en buses ARMCO suite au manque des matériaux locaux dans les zones concernées approuve à suffisance l'efficacité quant à l'utilisation des ouvrages appropriés en réponse aux réalités du terrain.</p>	<p>- L'option : de gravillonner des endroits vulnérables à une perte considérable de portance après la pluie (cas des terrains à prédominance argileuse), de réhabiliter /construire des ponts et dalots en béton armé nécessitant peu d'entretien rassure sur la durabilité au niveau des ouvrages.</p> <p>- De même, le démarrage effectif des travaux d'entretien sur les axes complètement réhabilités (01 et 02) constitue un grand pas, malgré que le financement actuel ne se limite qu'à la durée du projet. Signalons aussi les initiatives déjà prises par le projet par la création des activités génératrices de revenus, bien que celles-ci ne constituent que des sources de financement faibles par rapport aux exigences financières de l'entretien.</p> <p>-Il est enfin à faire remarquer que le critère durabilité ne pourra être rassurant qu'avec l'implication du partenaire étatique dans les travaux d'entretien par sa prise en charge de manière permanente et définitive, ce qui à l'heure actuelle reste encore un déficit suffisant.</p>

Budget	Dépense par année	Dépenses totales (au 31/12/2011)	Solde budget	Taux d'exécution
2.920.000 €	891796,14	2.004.767	915.233	68,7%

II.2.2 Points saillants

Fin 2011

Dans le cadre d'un suivi rapproché des activités du volet et du programme :

- ↪ Tenue du 3^{ième} et 4^{ième} Comité de Pilotage du volet, respectivement le 18 mai et 11 octobre 2011 ;
- ↪ Inauguration en date du 12 octobre 2011 par les membres du Comité de Pilotage des Ponts Mibunde, Kibimbi et Lubalaya sur l'axe 02: respectivement au PK 84+390, 79+400 et 74+510 ;
- ↪ Tenue de la SMCL à Kinshasa en date 26 octobre 2011 ;
- ↪ Mise en place de l'Unité Conjointe d'Appui à la Gestion (UCAG) - le protocole d'accord sera signé dans l'avenir avec le ministère de développement rural (MINIDER);
- ↪ Mise en place effective de reboisement communautaire / agroforesterie villageoise sur les axes 01 et 02, ceci dans le cadre des mécanismes de mise en place des AGR et la recherche d'auto-financement des CLER et de lutte contre la déforestation.
- ↪ Affectation d'un animateur du développement rural sur les 01 et 02; dans le cadre du renforcement du suivi et l'encadrement rapproché auprès des CLERS.

Au niveau des résultats prévus, les activités suivantes ont été menées :

Résultat 1 :

- ↪ Formation et sensibilisation de 3 CLER sur l'axe 01 ;
- ↪ Formation et sensibilisation de 5 CLER sur l'axe 02 ;
- ↪ Formation et installation de 2 CLER sur l'axe 04 ;
- ↪ Formation et installation de 3 CLER sur l'axe 05 ;
- ↪ Installation de 8 barrières des pluies
- ↪ Mise à disposition par développement rural – District d'un technicien de territoire – Nyunzu pour un suivi rapproché des activités d'entretien sur les axes 01 et 02, y compris les activités d'animation et sensibilisation.

Résultat 2 :

- ↪ Du 18 au 19 /10/2011, tenue à Kongolo d'une formation sur le renforcement des capacités des acteurs impliqués dans le projet en gestion environnementale et sociale;

Résultat 3 :

- ↪ Réception définitives des travaux HIMO sur les 01 et 02 ;
- ↪ Démarrage des travaux sur les axes 04 et 05 dans le territoire de Kongolo,
- ↪ Evaluation détaillée de l'axe 03 à réhabiliter ;
- ↪ Publication de 5 CSC pour les travaux HIMO ;
- ↪ Réception de 4 ponts en BA sur l'axe 01,
- ↪ Réception provisoire de 7 ponts en BA sur l'axe 02, travaux en cours pour 4 ponts ;
- ↪ Lancement des CSC des ouvrages à réhabiliter (axe 04 et 05) ;
- ↪ Attribution des marchés pour passages sous routes sur les axes 01 et 04.

II.2.3 Risques clé

N°	Risques	Description	Influence sur l'atteinte de résultat	Actions de gestion
01	Impraticabilité des routes	<ul style="list-style-type: none"> - L'impraticabilité des routes nationales et provinciales par lesquelles on accède à celles du volet poserait problème - Manque de garantie auprès de l'état Congolais sur l'entretien des routes réhabilités et à réhabiliter après la durée du projet. 	<p>Élevée</p> <p>Élevée</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Concertation avec l'Office des Routes - sensibilisation du partenaire étatique (DVDA) lors des comités de pilotage et SMCL afin de solliciter l'aide du FONER. - Mise en place des AGR par le projet
02	Retard dans l'exécution des travaux	<ul style="list-style-type: none"> - délai trop long dans le processus d'attribution des marchés <p>Certains marchés publics prennent beaucoup de temps avant d'être attribué, d'autres aboutissent même à annulation et au relancement.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Difficulté liée à l'acheminement du matériel et matériaux dans certains sites d'intervention. 	Élevée	<ul style="list-style-type: none"> - Élaboration d'un rapport d'évaluation détaillé à transmettre à la Cellule MP pour chaque marché concerné dès la remise des offres, -Suivi régulier et rapproché des marchés par le projet auprès de la Cellule des MP - vulgarisation des connaissances sur les procédures des MP auprès des ONGD locales afin d'une amélioration dans la préparation des offres. - Saisir les rares opportunités de la SNCC (cas de Kongolo), autrement location véhicules des privés à des prix conséquents

II.2.4 Leçons apprises et recommandations clé

II.2.4.1 Leçon apprises

2011

- ✓ La nécessité que le projet puisse intensifier dans le cadre des marchés publics des partages de connaissance auprès des structures locales – soumissionnaires potentielles ; pour leurs permettre une exploitation facile du cahier spéciale des charges, ainsi qu'une amélioration de la qualité des offres. Ce qui pourrait donc dans les conditions normales l'élaboration des rapports d'évaluation et donc faciliter les attributions de marchés,
- ✓ La nécessité de restructurer les CLER déjà opérationnels, et organiser des formations de gestion car, ces associations quel que soit le mode de création, semble extrêmement fragiles et il serait prudent de les accompagner encore quelques temps sur les aspects d'organisation, de gestion, de gouvernance,...
- ✓ Prévoir début avril un atelier à Kalemie, sur la pérennisation de l'entretien avec une participation des cadres PREPICO, DVDA, Développement Rural, FEC, bénéficiaires des routes.

II.2.4.2 Recommandations

2011

Au niveau du 4^{ème} et 5^{ème} CdP

- ✓ A l'Unité de Gestion du Volet, de présenter en compensation aux axes supprimés (Kabeya Mayi – Nyunzu et Lambo Kilela – RN5, un axe passant par le village Kahompwa qui est un des greniers du territoire de Nyunzu : *recommandation déjà appliquée*
- ✓ A la CTB – volet Tanganyika, de renforcer la visibilité des activités sur terrain par la production des images, et en faisant participer des grandes chaînes locales comme la RTNC / Kalemie : *recommandation en cours d'application*
- ✓ A la CTB – volet Tanganyika d'intervenir aussi dans le territoire de MOBA : *recommandation à appliquer avec comme préalable le déminage des zones d'intervention par les services ou ONGD spécialisés qui sont en cours d'œuvre.*
- ✓ Au District de proposer à la CTB –volet Tanganyika, un terrain pour la construction à Kalemie d'un bureau devant abriter les services de la DVDA et le Développement Rural : *recommandation appliquée.*

- ✓ Au District de convoquer des réunions de synergie avec les autres organismes opérationnels dans le domaine des routes dans le district de Tanganyika : *recommandation à appliquer*
- ✓ Au District de solliciter auprès du FONER un appui pour le matériel de cantonnement et des moyens de déplacement pour le suivi des activités par les administrateurs de territoire : *recommandation à appliquer.*
- ✓ Au service de Développement Rural et à l'Inspection de l'Agriculture du District de Tanganyika de produire un rapport d'impact socio-économique avec des données statistiques visibles (indicateurs Objectivement vérifiables), permettant d'apprécier les avantages ressentis par la population après la réhabilitation des routes par la CTB : *recommandation à appliquer.*

II.3 Analyse de l'intervention

II.3.1 Contexte

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

II.3.1.1 Évolution du contexte

II.3.1.1.1 Problèmes ou événements qui ont influencé le déroulement de l'intervention:

2011

- Malgré le démarrage des travaux d'entretien sur les axes 01 et 02, il a été constaté plusieurs faiblesses de gestion au niveau des CLER sur le plan organisationnel, techniques et financier.
- Forte lenteur constaté au niveau de la gestion des marchés publics, suite particulièrement : (i) à la qualité de certaines offres remise par les soumissionnaires , (ii) aux perturbations liées à des changements répétitifs des responsables de la Cellule des MP, (iv) à des changements des gestionnaires des marchés , (v) à des temps non négligeables d'abandons de certains dossiers pour des raisons d'indisponibilité du personnel en charge (congé , ...).

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

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

- Difficulté d'accéder par route à certaines de nos zones d'intervention, cas du territoire de Kongolo difficilement accessible par véhicule à partir de Kalemie en raison de l'état précipité de gradation sur la route provinciale .Réalité qui nous contraint d'emprunter les vols (contrainte lié aux horaires et aux procédures de réservation). De même, le fait d'atteindre Kongolo par vol ne facilite pas la mobilité sur les axes par manque de moyen de déplacement sur place (jeep).
- Lenteur lié à l'acheminement des effets du projet commandés à Kinshasa, ce qui affaibli l'efficacité d'intervention du projet (cas des 3 motos et l'antenne VSAT commandés et réceptionnés à Kinshasa depuis octobre 2011), bien qu'en dehors de cette lenteur se pose un vrai problème de transport ; Kalemie continue à être véritablement enclavé.

II.3.1.1.2 Ancrage institutionnel

Score: Peu approprié.

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

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

Cependant, le projet reste peu approprié dans la mesure où le partenaire institutionnel dans sa mise en œuvre, le Ministère du Développement Rural via la DVDA n'est pas encore en mesure de prendre totalement en charge l'appui et le suivi de l'entretien des routes réhabilitées.

II.3.1.1.3 Modalités d'exécution

Score: Approprié

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

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

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

Les études d'impact socio – économique en cours pourront nous fournir des indicateurs objectivement vérifiables qui renseignent sur l'impact du projet et les performances atteintes à nos jours.

La méthode adoptée pour la réhabilitation est celle prévue par le DTF du volet, elle continue à démontrer son efficacité. Il s'agit de la Méthode HIMO. Cette approche s'avère adaptée à la situation des routes du Tanganyika, du point de vue des normes techniques de la RDC, du volume de trafic attendu et bien d'autres avantages encore pour la population, dont notamment une quantité importante d'emplois. Cependant, Il convient de signaler qu'il est identifié sur l'ensemble du réseau routier à réhabiliter, des tronçons qui nécessitent une intervention mécanisée. Ainsi, malgré que le volet envisageait de collaborer sur base d'une convention à prix coutant avec l'OR qui dispose de la capacité technique requise pour ce genre de travaux, ce service étatique manifestera son désistement par la suite.

II.3.1.1.4 Dynamique « Harmo »

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

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

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

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

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

II.3.2 Objectif spécifique

II.3.2.1 Indicateurs

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 du Katanga et maintenir ce réseau grâce à la création d'un fonds d'entretien à travers des structures locales."						
Indicateurs	Valeur 'Baseline'	Progrès année 2010	Progrès année 2011	Valeur Cible année 2011	Valeur cible	Commentaires
Le trafic est assuré en toute saison	Trop faible	Trafic assuré en toute saison sur l'axe 01 et les tronçons réhabilités de l'axe 02	Trafic assuré en toute saison sur l'axe 01 et les tronçons réhabilités de l'axe 02			La valeur de l'indicateur est atteinte à 100% sur l'axe 01 et en partie sur l'axe 02 où certains ouvrages sont encore en cours de construction, bien que certaines parties du tronçon soient déjà traficable.
Augmentation du trafic	3 véhicules / semaine	4 véhicules / jour	4 véhicules / jour			On observe une augmentation sensible du trafic sur l'axe 01 et sur quelques tronçons de l'axe 02 où la piste et les ponts sont déjà remis en état.
La vitesse moyenne de parcours est maintenue	Moins de 20 km/ h	40 km / h	40 km / h			La moyenne de 40 km / h est atteint sur l'axe 01 et sur tous les tronçons réhabilité de l'axe 02
L'entretien des routes fait	Inexistant	inexistant	Entretien routinier est en cours sur les axes réhabilité (01 et 02)			L'entretien simple est en cours sur les axes 01 et 02. Suite au léger retard enregistré dans le démarrage des travaux d'entretien, L'effet combiné de l'agressivité du trafic et des fortes fréquences des pluies a eu à engendrer des points chauds dont le linéaire cumulé est estimé à ± 10 km. Ce qui nécessite des travaux de consolidation suivi d'un gravillonnage
L'impact environnement est mitigé		Les mesures de mitigation appliquées	Les mesures de mitigation appliquées			Les travaux routiers

II.3.2.2 Analyse des progrès réalisés

Démarré en août 2009, le volet a atteint sa vitesse de croisière à partir de fin 2010, dans l'exécution des chantiers HIMO. Le bilan des travaux indique un taux de réalisation d'un peu près de 57 % au niveau des activités HIMO, 66% pour les ponts et 5% pour les PSR. Cette performance va être consolidée avec l'intensification de la construction des ouvrages d'art dont les travaux ont démarrés sur les axes 01 et 02.

Les axes 01 (72,5 km de Muhala au Pont Songwa) et 02 (130,7 km du Pont Songwa à Musoso), sur les 5 retenues ont été complètement réhabilités par les techniques HIMO et réceptionné définitivement. A l'heure actuelle, les travaux d'entretien simple sont en cours.

Les 5 pistes retenus totalisant 374,7 km programmés dans les territoires de Kalemie (123,4 km), Nyunzu (130,7 km) et Kongolo (120,6 km), il s'agit du nord du District de Tanganyika.

S'agissant des ouvrages d'art, **sur l'axe 01** : 4 ponts ont été construits (Lubamba, Luguey, Kambishe et Songwa), y compris 3 dalots. 7 passages sous routes en buses ARMCO en cours de construction pour renforcer le système de drainage aux endroits sensibles. Au niveau de **l'axe 02** : 8 ponts sont déjà construits (Mushaka, Kadjadja1, Kadjadja 2, Migila, Lubalay, Pemba, kibimbi, Mibunde) et 3 autres en cours de construction (Kashia, Milima, et Luilu). Toujours sur l'axe 02, le renforcement du système de drainage est aussi en cours par la construction de 9 dalots et 18 passages sous-routes (PSR) en buses ARMCO.

Actuellement, on observe un trafic fréquent et agressif sur l'axe 01 qui est complètement en état de praticabilité, surtout pour les camions transportant les produits agricoles dont principalement le maïs. L'effet combiné de l'agressivité de ce trafic avec la forte pluviométrie a occasionné la naissance de certains points chauds, ce qui a obligé le volet de vite penser au gravillonnage des tronçons sensibles et à la fixation des panneaux à chaque barrière de pluie indiquant la limitation des charges et la durée de la reprise de la circulation (Cfr arrêté ministériel n°096/CAB/MINIDER/2010 du 13/07/2010).

Au cours des derniers comités de pilotage la partie congolaise a été sensibilisé à prendre des mesures imposantes pour le respect des barrières de pluie par les utilisateurs.

Concernant les axes 04 et 05, les travaux de réhabilitation de piste sont en cours depuis le mois d'octobre 2011 et s'agissant des ouvrages d'art : (i) des travaux de protection de pont et construction dalot sont en cours sur l'axe 04, (ii) de même que ceux de protection de pont, rechargement et buses sur l'axe 05.

Le projet estime qu'en conclusion, les résultats obtenus par le volet jusqu'au 31 décembre 2011 convergent effectivement vers son objectif spécifique, le désenclavement de son aire d'intervention.

II.3.2.3 Risques et hypothèses

A : Risque acceptable, B : Assurer le suivi du risque, C : Réduire le risque ; D : Réduire le risque.

Risque (décrire)	Probabilité (score)	Incidences potentielles		Niveau de Risque (score)	Action de gestion
		Décrire	Score		
Mobilité dans la zone d'intervention en raison de l'impraticabilité des routes des routes nationales et provinciales.	Élevée	Difficulté d'accessibilité des pistes rurales en charge du projet raison de l'impraticabilité des routes nationales et provinciales (en charge de l'OR) par lesquelles on accède à celles du volet	Moyenne	C	- Sensibilisation des autorités étatiques provinciales lors des CP, afin que l'OR puisse s'impliquer et accélère avec les travaux en cours.
Dégradation des routes réhabilitées par le projet à moyen terme	Élevée	Retour à l'état de dégradation initial des pistes quelque temps après la durée du projet ou même pendant la durée du projet suite à un manque de prise en charge de l'entretien au niveau étatique.	Élevée	D	-Mise en place des AGR par le projet -sensibilisation du partenaire étatique (DVDA) lors des comités de pilotage et SMCL afin de solliciter l'aide du FONER.
Ralentissement du taux d'exécution en raison de la lenteur lié à l'acheminement des biens du projet commandés en dehors de Kalemie.	Moyenne	- Non respect de la planification financière, et du planning d'exécution des travaux. -Prolongement des activités du projet après le délai de fin prévu (Avril 2012).	Moyenne	B	-Suivi régulier et rapproché des différentes commandes par le projet.
Fort ralentissement du taux d'exécution des travaux en raison de la lenteur lié à l'attribution de certains marchés.	Moyenne	- Non respect de la planification financière, et du planning d'exécution des travaux. -Prolongement des activités du projet après le délai de fin prévu (Avril 2012). - Alourdissement du coût des moyens généraux au niveau du projet	Moyenne	B	- Élaboration d'un rapport d'évaluation détaillé à transmettre à la Cellule MP pour chaque marché concerné dès la remise des offres, -Suivi régulier et rapproché des marchés par le projet auprès de la Cellule des MP - vulgarisation des connaissances sur les procédures des MP auprès des ONGD locales afin d'une amélioration dans la préparation des offres. - Saisir les rares opportunités de la SNCC (cas de Kongolo), autrement location véhicules des privés à des prix conséquents

II.3.2.4 Critères de qualité

A : Très bonne performances, **B**: Bonne de performances, **C** : Performances assorties des problèmes des mesures doivent être prises, **D** : Absences de performances /difficultés majeures : des mesures sont nécessaires

Critères	Score	Commentaires
Efficience	A	Les moyens mis en œuvre sont suffisants et très correctement convertis en résultats attendus, car le Projet réhabilite les pistes rurales retenues avec les moyens adéquats prévus lors de la formulation. Les réalisations en ce qui concerne les ouvrages d'art, ponts définitifs aident à diminuer le coût de l'entretien, ce qui est très économique.
Efficacité	A	Le Projet est entrain de mettre en place d'une manière progressive un réseau fonctionnel des routes rurales visant le désenclavement des zones de fortes production. Sur l'axe 01 par exemple, le trafic a repris sur l'ensemble de la route grâce à la réhabilitation de piste et des ponts. Aujourd'hui, il est possible de parcourir entièrement dans moins de deux heures, ce premier axe routier réhabilité, ce qui était impossible avant l'intervention du projet. Projetant cette situation sur l'ensemble du réseau, nous pouvons affirmer que l'objectif spécifique visé sera atteint.
Durabilité	C	<p>L'approche HIMO qui combine des équipements légers avec de la main d'œuvre locale aide à la pérennité des résultats de l'activité, les bénéficiaires participants eux – même comme ouvriers, ce qui permet donc une appropriation des actions par la population.</p> <p>Contrairement à l'année précédente - 2010, Il y a eu effectivement la formation et l'installation des CLER, ainsi que le démarrage des travaux d'entretien sur les axes 01 et 02. Le taux d'encadrement a été par la suite renforcé par un suivi rapproché sur terrain des techniciens de la DVDA et du Développement Rural.</p> <p>D'un point de vue réaliste, il est encore trop tôt au niveau de l'entretien des routes par les CLERS de pouvoir analyser la contribution du projet à la durabilité technique et institutionnelle car le démarrage des travaux , ainsi que la mise à disposition du matériel d'intervention est encore récent. En plus, un grand effort de sensibilisation doit encore être fournit au niveau des CLER, auquel devra aussi être joint une formation en gestion.</p> <p>Quant à la DVDA, elle doit arriver absolument à obtenir le financement du FONER afin de financer les travaux d'entretien sur axes réhabilités. Un début de cette opération en pleine période d'exécution du projet pourrait rassurer à suffisance sur la durabilité.</p> <p>Concernant les ouvrages d'art routiers la durabilité est très rassurante car le projet a pris l'option de construire des ouvrages définitifs en béton armé nécessitant peu d'entretien.</p>
Pertinence	A	<p>La justification de ce programme entre dans le cadre de la situation générale du pays particulièrement dans le secteur routier de la RDC ; situation qui se présente comme la contrainte majeure à la relance de l'économie congolaise, la reprise des exportations, la redynamisation de la production agricole, la sécurité alimentaire.</p> <p>Il est constaté que le Volet Tanganyika conforte le Gouvernement de la RDC dans sa politique qu'il a engagée dans le secteur des infrastructures de base. Il s'intègre parfaitement dans le cadre du DSCRIP qui vise le désenclavement des milieux ruraux et l'amélioration des conditions de production et celles d'évacuation des produits agricoles, l'accès aux services sociaux de base et la lutte contre la pauvreté.</p>

II.3.2.5 Impact potentiel

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

Néanmoins, avec la reprise progressive du trafic sur les tronçons réhabilités, on peut noter un certain nombre des faits sociaux rattachés de près ou de loin à l'exécution des actions du Programme dans son aire d'intervention: grande visibilité du programme par le truchement des mécanismes de redistribution des revenus, la facilité d'accès aux services sociaux de base, le rapprochement des administrés aux autorités politico-administratives, la régularité de trafic,....

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

Le projet venait de lancer au mois de novembre 2011, une étude d'impact socio-économique sur les axes déjà réhabilités 01 et 02, respectivement dans les territoires de Kalemie et Nyunzu. Les résultats de cette étude pourront nous renseigner sur l'impact du projet moyennant des indicateurs objectivement vérifiables à partir des activités déjà menées jusqu'en 2011.

II.3.2.6 Recommandations

Recommandations	Source	Acteur	Deadline
Gravillonnage des tronçons dont le substrat est de mauvaise qualité de façon à pouvoir continuer à respecter le standard de vitesse imposé par la DVDA.	3.2.2.	Projet (UGV)	Q1-2012
Fixation des panneaux à chaque barrière des pluies indiquant la limitation des charges et la durée de la reprise de la circulation (Cfr arrêté ministériel n°096/CAB/MINIDER/2010 du 13/07/2010).	3.2.2.	Projet	Q1-2012

II.3.3 Résultat 1

II.3.3.1 Indicateurs

Résultat 1: "les études préalables sont menées"						
Indicateurs	Valeur 'Baseline'	Progrès année 2010	Progrès année 2011	Valeur Cible année 2011	Valeur cible	Commentaires
Rapports disponibles	Inexistant					

		-Réalisation Étude Baseline, d'exécution des ponts, de faisabilité (AGR).	-Réalisation Étude Baseline, d'exécution des ponts, de faisabilité (AGR). Les études d'impact socio économique sont en cours pour les axes 01 et 02 depuis novembre 2011.			- L'étude Baseline et des ouvrages d'art à construire concernent l'ensemble du projet. Par contre, celles des AGR et d'impact socio économique concerne les axes : 01 et 02.
Priorisation faite	Inexistant	Fait depuis 2009	Fait depuis 2009			Priorisation confirmée par l'étude Baseline
Nombre de personnes associés à l'analyse		Plus de 100 structures associées	Plus de 100 structures associées à l'étude Baseline en 2010.			-ONG nationales et internationales, services étatiques du secteur, société civile dont plusieurs femmes ont été associées dans nos prises des décisions

II.3.3.2 Bilan activités

A : les activités sont dans l'avance, **B** : les activités sont dans les délais, **C** : les activités sont retardées, des mesures correctives doivent être prises, **D** : les activités ont pris un sérieux retard (plus de 6 mois) .Des mesures correctives majeures sont requises.

Activités <i>(Voir lignes directrices pour l'interprétation des scores)</i>	Déroutement				Commentaires (uniquement si la valeur est C ou D)
	A	B	C	D	
1. Études Baseline.	X				
2. Étude des ouvrages d'art (ponts et dalots).		X			
3 Étude des passages sous – route (dalots et buses).		X			

II.3.3.3 Analyse des progrès réalisés

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

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

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

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

II.3.3.4 Risques et hypothèses

A : Risque acceptable, B : Assurer le suivi du risque, C : Réduire le risque ; D : Réduire le risque.

Risque (décrire)	Probabilité (score)	Incidences potentielles		Niveau de Risque (score)	Action de gestion
		Décrire	Score		
Manque d'expertise locale (Manque de bureaux d'études, service ou experts capables de mener les études préalables, d'assurer des formations ou d'établir les rapports périodiques et finaux d'exécution du Projet).	Élevée	Difficulté de faire mener les études localement .Ce qui aurait du offrir l'avantage d'amoindrir les frais dans l'intérêt du projet.	Élevée	D	-Recrutement judicieux, recourt à des services et bureaux d'études extérieurs compétents.

II.3.3.5 Critères de qualité

A : Très bonne performances, **B**: Bonne de performances, **C** : Performances assorties des problèmes des mesures doivent être prises,

D : Absences de performances /difficultés majeures : des mesures sont nécessaires

Critères	Score	Commentaires
Efficience	B	-Les moyens prévus pour réaliser les études préalables à l'intervention ont suffi pour cette activité. Pour ce qui est de l'étude de base, elle suffit pour couvrir toute la zone concernée. De même que les études ponts qui concernent tout les ponts à construire. Au regard de ce qui est fait et ce qui reste à faire en termes d'études, les ressources du volet sont convertis en résultat de façon économe.
Efficacité	B	-L'étude "Baseline" établit au démarrage du volet, la situation de référence du niveau de développement dans les trois territoires ciblés et a ainsi permis la priorisation des axes routiers retenus. Elle justifie leur choix sur le plan socio-économique. A partir de l'étude des ouvrages d'art menée, le volet a rédigé les cahiers spéciaux des charges sur base desquels les ponts sont entrain d'être construits.
Durabilité	Rien à signaler	Rien à signaler

II.3.3.6 Exécution budgétaire

Voir annexe

II.3.4 Résultat 2

II.3.4.1 Indicateurs

Résultat 2:						
"Les PME et ONG sont formées et opérationnels dans la réhabilitation et l'entretien des routes rurales par la méthode HIMO"						
Indicateurs	Valeur 'Baseline'	Progrès année 2010	Progrès année 2011	Valeur Cible année 2011	Valeur cible	Commentaires
Nombre de PME et ONG formées en méthode HIMO	Inexistant	60 ONG et PME de plus formées en méthode HIMO				-Pas d'ONG ou PME formées et travaillant suivant les normes, avant le démarrage du Projet. - En dehors des formations de chefs d'équipe tenues par la DVDA , le suivi rapproché des activités sur terrain par les Ingénieurs du projet a aussi permis de consolider la formation HIMO
Nombre de session de formation	Inexistant	2 sessions de formation de chefs d'équipe tenues en 2010.	prise de contact avec la DVDA pour la tenue d'une 3 ^e formation de chef d'équipe (soit 30 chefs d'équipes.			Les formations tenues en 2010, ont suffit pour couvrir les travaux engagés. Une troisième formation a été planifiée en 2011 afin de renforcer le taux d'encadrement technique des structures.
Augmentation du nombre de PME et ONGD spécialisées dans les travaux en HIMO	inexistant	56 ONG et PME au total, formés par le Projet, capables d'exécuter les travaux HIMO				Les chefs d'équipe formés réalisent un travail de qualité.

II.3.4.2 Bilan activités

A : les activités sont dans l'avance, **B** : les activités sont dans les délais, **C** : les activités sont retardées, des mesures correctives doivent être prises, **D** : les activités ont pris un sérieux retard (plus de 6 mois) .Des mesures correctives majeures sont requises.

Activités <i>(Voir lignes directrices pour l'interprétation des scores)</i>	Dérroulement				Commentaires (uniquement si la valeur est C ou D)
	A	B	C	D	
1. Identification des structures partenaires.		X			
2. Formation HIMO		X			
3 Installation des CVD		X			
4. Formation et Installation des CLER		X			

II.3.4.3 Analyse des progrès réalisés

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

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

Etant donné que le résultat 2 du Projet concerne aussi l'entretien, il convient de signaler que la formation et l'installation des CLER sur les axes 01 et 02 a rendu possible le démarrage des travaux d'entretien depuis le mois d'octobre 2011. Une partie de la main d'œuvre qui a participé aux travaux de réhabilitation des axes précités est aussi entrain de participer à ceux d'entretien. Le suivi des travaux se fait en collaboration avec la DVDA et le DR à travers l'adjoint technique résident du District – Tanganyika et le technicien de développement rural du territoire de Nyunzu.

Le volet a aussi mentionné la nécessité de restructurer les structures les CLER sur les axes 01 et 02 en raison de plusieurs abus constatés en matière de gestion financière et du personnel.

Il est aussi prévu par la suite, des formations en gestion de différentes structures qui opèrent pour le compte du projet.

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

II.3.4.4 Risques et hypothèses

A : Risque acceptable, B : Assurer le suivi du risque, C : Réduire le risque ; D : Réduire le risque.

Risque (décrire)	Probabilité (score)	Incidences potentielles		Niveau de Risque (score)	Action de gestion
		Décrire	Score		
Absence ou nombre insuffisant des ONG et PME devant exécuter les travaux, particulièrement ceux des ouvrages d'art.	Faible	Difficultés pour exécuter des ouvrages d'art de qualité.	Élevée	B	Utilisation des structures provinciales (soit nationale) ayant une expérience requise dans la construction des ouvrages d'art. Renforcement du taux d'encadrement des structures sur terrain par un suivi rapproché des Ingénieurs Superviseur du volet.

II.3.4.5 Critères de qualité

A : Très bonne performances, **B**: Bonne de performances, **C** : Performances assorties des problèmes des mesures doivent être prises,

D : Absences de performances /difficultés majeures : des mesures sont nécessaires

Critères	Score	Commentaires
Efficienc	B	- L'option prise par le Projet de construire en définitif (béton armé) tous les ouvrages d'art (ponts) a considérablement augmenté l'efficienc de l'entretien. Il en est de même de l'approche HIMO utilisée pour les travaux de réhabilitation de piste associée à une légère mécanisation.
Efficacit	B	- Suite aux sessions de formation organisées avant le démarrage des travaux sur terrain, la qualité des travaux est fort satisfaisante sur le plan normatif. Il convient aussi de noter que par la méthode HIMO, le Projet a donc touché un grand nombre de bénéficiaires, ce qui entraine leur implication directe d'abord dans la réhabilitation et après dans l'entretien. Par ailleurs, cette méthode a permis de renforcer non seulement les capacités des ONG et PME locales, mais aussi celles des individus.
Durabilit	C	L'installation et la formation des CLER qui sont des véritables structures locales se trouvant le long des axes réhabilités constituent réellement une action qui favorise une appropriation des travaux par les populations locales, donc implicitement la durabilit de l'entretien La durabilit des formations HIMO serait aussi rassurante par l'utilisation de ressources formées par le projet dans les futurs travaux HIMO à travers le District de Tanganyika.

II.3.4.6 Exécution budgétaire

Voir en annexe

II.3.4.7 Recommandations

Recommandations	Source	Acteur	Deadline
Les autorités provinciales et nationales devront réfléchir d'ores et déjà sur les mécanismes de financement de l'entretien des pistes réhabilitées; ainsi que sur les pistes en cours de réhabilitation et à réhabiliter.		DVDA	open
Les autorités politico-administratives devront sensibiliser la population pour son implication dans les prochains travaux de réhabilitation et d'entretien des axes dont elle est riveraine.		DVDA	open
Les autorités politico-administratives devront sensibiliser les usagers des pistes au respect des barrières de pluie et du tonnage exigé qui devra être mentionné au niveau des panneaux à fixer sur les barrières de pluie.		DVDA	open

II.3.5 Résultat 3

II.3.5.1 Indicateurs

Résultat 3:						
"Un réseau de routes (desserte agricole) est réhabilité."						
Indicateurs	Valeur 'Baseline'	Progrès année 2010	Progrès année 2011	Valeur Cible année 2011	Valeur cible	Commentaires
Réhabilitation de 115 ml de ponts et de 100 passages sous-route	115,3 ml		98,3 ml de pont réceptionné.			Résultat satisfaisant compte tenu des conditions et qualité de travail.
Réhabilitation mécanisée de 10 km	10 km	Prise de contact avec l'OR et élaboration conjointe du mémoire des travaux.	Commande d'un atelier de semi-mécanisation (tracteur agricole avec accessoires de génie civil)			Désintéressement de l'OR qui n'a pas répondu favorable à l'exécution des travaux, malgré l'implication du CP. D'où la Commande par le projet d'un atelier léger composé de tracteurs agricoles et accessoires de génie civil afin de faciliter l'exécution des travaux qui seront désormais exécutés par les ONGD.
Réhabilitation de 350 km de routes rurales en HIMO	358,2 km	158 km réceptionnés sur les 350 km prévu.	208 km réceptionnés sur les 350 km prévus			Sur les 350 km prévus, 299 km sont déjà engagés dans la réhabilitation, actuellement les travaux de réhabilitation sont en cours sur les axes 04 et 05. La procédure d'attribution est en cours pour l'axe 03.
Nombre d'hommes jour de travail sur les chantiers	inexistant	59.055 HJ	77.745 HJ			Plusieurs emplois temporaires créés.
Nombre d'hommes jour exécutés par les femmes sur les chantiers	inexistant	7.837 HJ	10.070 HJ			13% de femmes utilisées sur l'ensemble des travaux, résultat satisfaisant, car jamais obtenu avant le Projet.

II.3.5.2 Bilan activités

A : les activités sont dans l'avance, **B** : les activités sont dans les délais, **C** : les activités sont retardées, des mesures correctives doivent être prises, **D** : les activités ont pris un sérieux retard (plus de 6 mois) .Des mesures correctives majeures sont requises.

Activités <i>(Voir lignes directrices pour l'interprétation des scores)</i>	Déroulement				Commentaires (uniquement si la valeur est C ou D)
	A	B	C	D	
1. Réhabilitation des pistes en HIMO.		X			
2. Réhabilitation par la méthode mécanisée				X	- Le non implication de l'OR comme prévu initialement a causé un sérieux préjudice pour les activités de mécanisation. -La décision prise de commander un atelier léger de semi-mécanisation pourrait faciliter par la suite l'exécution des travaux par des ONGD.
3 Réhabilitation des ponts		X			
4. Réhabilitation des passages sous routes.		X			

II.3.5.3 Analyse des progrès réalisés

Les activités entreprises par le Programme jusqu' en fin 2011, convergent effectivement vers la réalisation d'un réseau de routes rurales fonctionnel en toute saison. Les travaux sur piste progressent à une bonne vitesse, tandis qu'on observe sur le terrain une lenteur dans l'exécution des ouvrages d'art (ponts) due d'une part aux difficultés d'accessibilité des sites des travaux (plusieurs ponts étant cassés, l'impraticabilité de certains tronçons des routes provinciales), et d'autre part la rareté du ciment en raison du ralentissement de la production au niveau de l'usine suite à des problèmes de fourniture d'énergie électrique.

Au 31 décembre 2011, le taux de réalisation physique des travaux se présente de la manière suivante:

- ↳ 208 km de routes réceptionnés sur les 358,2 km prévus ;
- ↳ 130,7 km de routes engagées en réhabilitation sur 197 km restants ;
- ↳ 98,30 ml de pont réceptionnés sur les 115,3ml prévus ;
- ↳ 26 ml de pont engagés en réhabilitation ;
- ↳ 2.000 ml engagés en travaux de gravillonnage.

Cependant, le volet a identifié 10 km de route sur l'axe Kabeya Mayi – Nyunzu qui accuse de très fortes dégradations nécessitant l'utilisation des engins. Les négociations avec l'Office des Routes à ce sujet n'ont pas abouti, ces derniers évoquant la contrainte d'être déjà engagé sur plusieurs chantiers à travers le district, ainsi que l'insuffisance d'opérateurs qualifiés pour la conduite de certains engins. Voilà pourquoi ces travaux accusent un retard par rapport à la planification du volet. Ainsi donc, au cours de la 5^{ème} réunion du Comité de Pilotage, il a été décidé de l'achat d'un atelier léger de semi-mécanisation composé d'un tracteur agricole et des accessoires de génie civils pouvant venir en appui aux ONGD qui désormais exécuteront les travaux. La capacité technique requise sera donc exigées à ces prestataires.

II.3.5.4 Risques et hypothèses

A : Risque acceptable, B : Assurer le suivi du risque, C : Réduire le risque ; D : Réduire le risque.

Risque (décrire)	Probabilité (score)	Incidences potentielles		Niveau de Risque (score)	Action de gestion
		Décrire	Score		
Instabilité des prix des ouvrages d'art	Faible	L'instabilité des prix des ouvrages d'art par aurait par exemple une incidence sur le budget du Projet.	Élevée	B	
Insuffisance du budget	Faible	Ne permettrait pas d'exécuter entièrement le Projet	Élevée	B	
Ne pas arrivé à réaliser les travaux de semi-mécanisation.	Élevée	Certaines dégradations à force de s'accroître pourront créer des points de rupture sur certains tronçons	Élevée	D	Commander au plus vite l'atelier de semi-mécanisation et entreprendre des travaux avec les ONGD.
Au niveau de l'impact environnemental (détérioration considérable des conditions environnementales).	Moyen	Naissance des érosions, éboulement des talus,...	Faible	A	

II.3.5.5 Critères de qualité

A : Très bonne performances, **B**: Bonne de performances, **C** : Performances assorties des problèmes des mesures doivent être prises,
D : Absences de performances /difficultés majeures : des mesures sont nécessaires

Critères	Score	Commentaires
Efficienc	B	<ul style="list-style-type: none"> - Le Projet a opté pour les approches d'intervention qui tiennent compte de la faisabilité économique, si bien qu'il en résulte une réelle adéquation entre les moyens mis en œuvre et les résultats auxquels le Projet est parvenu jusqu'ici. - L'option prise par le Projet de construire en définitif (béton armé) tous les ouvrages d'art (ponts) a considérablement augmenté l'efficacité de l'entretien. Il en est de même de l'approche HIMO utilisée pour les travaux de réhabilitation de piste associée à une légère mécanisation des points chauds , y compris le gravillonnage des endroits vulnérables à une perte considérable de portance après la pluie (cas des terrains à prédominance argileuse). <p>Il est aussi à noter que l'option prise par le projet de construire certains passages sous routes en buses ARMCO suite au manque des matériaux locaux dans les zones concernées approuve à suffisance l'efficacité quant à l'utilisation des ouvrages approprié en réponse aux réalités du terrain ; sans toutefois porter préjudice à l'élément qualité.</p>
Efficacité	B	<ul style="list-style-type: none"> - La réhabilitation des routes est inscrite dans l'objectif spécifique et les résultats prévus sont entrain d'être atteint avec la certitude que certains seront même dépassés. -Sur l'axe 01 et quelques tronçons de l'axe 02 qui sont déjà réhabilités (piste et ponts), on y enregistre de façon générale, des vitesses moyennes supérieures ou égales à 40 km/h, avec un volume de trafic considérable, si bien les passages ont entraîné une dégradation relativement forte de certains tronçons, aujourd'hui sous gravillonnage. - Il est aussi à noter que l'option prise par le projet de construire certains passages sous routes en buses ARMCO suite au manque des matériaux locaux dans les zones concernées approuve à suffisance l'efficacité quant à l'utilisation des ouvrages approprié en réponse aux réalités du terrain.
Durabilité	C	<ul style="list-style-type: none"> - L'option de gravillonner des endroits vulnérables à une perte considérable de portance après la pluie (cas des terrains à prédominance argileuse), de réhabiliter /construire des ponts et dalots en béton armé nécessitant peu d'entretien rassure sur la durabilité au niveau des ouvrages. - De même, le démarrage effectif des travaux d'entretien sur les axes complètement réhabilités (01 et 02) constitue un grand pas, malgré que le financement actuel ne se limite qu'à la durée du projet. Signalons aussi les initiatives déjà prises par le projet par la création des activités génératrices de revenus, bien que celles –ci ne constituent que des sources de financement faibles par rapport aux exigences financières de l'entretien. - Il est enfin à faire remarquer que le critère durabilité ne pourra être rassurant qu'avec l'implication du partenaire étatique dans les travaux d'entretien par sa prise en charge de manière permanente et définitive, ce qui à l'heure actuelle reste encore un déficit suffisant.

II.3.5.6 Exécution budgétaire

Voir en annexe

II.3.5.7 Recommandations

Recommandations	Source	Acteur	Deadline
L'OR n'étant plus disponible à exécuter les travaux, il a été recommandé lors de la dernière réunion du CDP l'achat d'un atelier léger de semi- mécanisation qui permettra d'appuyer les ONGD pendant les travaux de gravillonnage.		UGV (Projet)	open

II.4 Thèmes Transversaux

II.4.1 Genre

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

II.4.2 Environnement

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

(Voir aussi en PREPICO 3: engagement d'un expert en environnement).

II.5 Décisions prises par la SMCL & Suivi

Décisions	Source	Acteur	Timing de décision	État
- 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 :	PV SMCL	Membre des CdP		<i>Recommandation à appliquer au temps opportun.</i>
- En vue de faciliter le suivi des travaux dans les différents volets par les membres de la SMCL une enveloppe de 30.000 € a été prévue comme engagement (sur le solde global). Cette enveloppe couvrira les frais de déplacement et autres afin de permettre la présence d'un membre de la SMCL à chaque réunion des comités de pilotage des volets :	PV SMCL du	Portfolio Infra		<i>recommandation à appliquer au temps opportun.</i>
- Que l'Assistant Technique et les Coordonnateurs Régionaux fassent un suivi plus rapproché de l'exécution budgétaire de différents volets de PREPICO 2 afin de prévoir à temps les glissements budgétaires si nécessaire :	PV SMCL	Projet		<i>Recommandation appliquée.</i>
- Les participants de la SMCL ont décidé que l'ensemble des biens de PREPICO 1 soit cédé au programme PREPICO en vue de la continuité des travaux :	PV SMCL du	Projet		<i>PREPICO 2 Volet Tanganyika non concerné</i>
- Que l'état Congolais soit totalement impliqué dans le respect des barrières des pluies afin de protéger les routes : recommandation à appliquer au temps opportun.	PV SMCL du 26 octobre 2011	DVDA		<i>Recommandation à appliquer au temps opportun.</i>
- Qu'un appui institutionnel pour le renforcement des CLERS ou des FEDECLERS soit mis en place pour assurer le paiement des cantonniers dans des délais raisonnables. A ce sujet, l'état doit organiser et mettre en place un système bancaire viable :	PV SMCL du 26 octobre 2011	État Congolais		<i>Recommandation à appliquer au temps opportun.</i>

II.6 Leçons Apprises

Leçons apprises	Public cible
<ul style="list-style-type: none"> - Il importe de demander contractuellement aux structures partenaires d'utiliser au moins 30% de femmes pour l'ensemble des travaux. 	<ul style="list-style-type: none"> - Structures partenaires, Projet
<ul style="list-style-type: none"> - Avantage de prévoir le démarrage effectif des travaux d'entretien immédiatement après la réhabilitation des routes. 	<ul style="list-style-type: none"> - Projet
<ul style="list-style-type: none"> - Les ouvrages (ponts) en béton armé nécessitent peu d'entretien. 	<ul style="list-style-type: none"> - CLER
<ul style="list-style-type: none"> - Intensifier les séances d'information sur les MP auprès des soumissionnaires potentiels - Contribuer efficacement dans le processus d'attribution des marchés par un suivi rapproché auprès de la cellule des MP, ainsi que l'élaboration des rapports d'évaluation plus complets dès la remise des offres par les soumissionnaires. 	<ul style="list-style-type: none"> - Structures partenaires et Cellule des MP

II.7 Annexes

II.7.1 Cadre Logique

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

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

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

II.7.2 Activités M&E

RAS

II.7.3 Rapport "Budget versus actuels (y – m)"

Status	Fin Mode	Amount	Start to 2010	2011				Total	Total Exp.	Balance	% Exec
				Q1	Q2	Q3	Q4				
A L'ENTRETIEN DES ROUTES EST		2.627.000,00	493.491,15	322.296,00	251.552,26	423.644,65	473.453,49	1.470.946,39	1.964.437,54	662.562,46	75%
01 Les structures d'entretien		620.000,00	149.387,22	105.967,52	36.784,08	54.830,48	49.684,47	247.266,56	396.653,78	223.346,22	64%
	01 Appui à la mise en place	REGIE 80.000,00	1.633,00	3.122,24	2.844,52	2.918,26	6.223,02	15.108,04	16.741,04	63.258,96	21%
	02 Appui à la mise en place	REGIE 330.000,00	147.754,22	13.065,78	33.939,56	29.793,81	21.909,99	98.709,15	246.463,37	83.536,63	75%
	03 Formations des structures	REGIE 210.000,00	0,00	89.779,50		22.118,41	21.551,46	133.449,37	133.449,37	76.550,63	64%
02 Les structures d'entretien		2.007.000,00	344.103,93	216.328,48	214.768,17	368.814,17	423.769,02	1.223.679,84	1.567.783,76	439.216,24	78%
	01 Appui au fonctionnement	REGIE 0,00	-240,58						-240,58	240,58	?
	02 Appui aux opérations	REGIE 767.400,00	256.787,72	43.436,05	60.255,56	127.017,82	180.894,82	411.604,25	668.391,97	99.008,03	87%
	03 Appui aux opérations	REGIE 336.000,00	775,52	35.324,98	47.482,59	121.041,89	139.652,18	343.501,65	344.277,17	-8.277,17	102%
	04 Appui aux opérations	REGIE 464.000,00	55.171,29	108.835,81	66.965,89	102.722,29		278.523,99	333.695,28	130.304,72	72%
	05 Appui aux opérations	REGIE 185.000,00	0,00			159,96	81.322,24	81.482,20	81.482,20	103.517,80	44%
	06 Appui aux opérations	REGIE 100.000,00	0,00	2.810,12	3.286,68	3.127,38	21.296,17	30.520,35	30.520,35	69.479,65	31%
	07 Appui aux opérations	REGIE 154.600,00	31.609,98	25.921,52	36.777,45	14.744,82	603,60	78.047,39	109.657,37	44.942,63	71%
B AMÉLIORER LE RÉSEAU DE		1.310.000,00	0,00	25.501,94	54.172,72	263.112,24	95.404,92	438.191,81	438.191,81	871.808,19	33%
01 Les PME et ONG ont été		25.000,00	0,00		0,00	106,04		106,04	106,04	24.893,96	0%
	01 Formations des PME et	REGIE 25.000,00	0,00		0,00	106,04		106,04	106,04	24.893,96	0%
02 Un réseau de 200 km de		1.285.000,00	0,00	25.501,94	54.172,72	263.006,19	95.404,92	438.085,77	438.085,77	846.914,23	34%
	01 Réhabilitation des ouvrages	REGIE 620.000,00	0,00	21.539,78	34.316,74	126.675,79	65.854,38	248.386,70	248.386,70	371.613,30	40%
	02 Réhabilitation en semi-	REGIE 100.000,00	0,00		9.348,83	3.620,76	1.327,03	14.296,62	14.296,62	85.703,38	14%
	03 Réhabilitation des routes	REGIE 565.000,00	0,00	3.962,15	10.507,15	132.709,64	28.223,51	175.402,45	175.402,45	389.597,55	31%
C AMÉLIORER LE RÉSEAU DE		1.951.000,00	527.175,13	181.041,35	103.667,10	118.795,30	171.505,27	575.009,02	1.102.184,15	848.815,85	56%
01 Les études préalables sont		45.000,00	26.263,31				5.132,63	5.132,63	31.395,94	13.604,06	70%
	REGIE	11.000.000,00	2.720.371,78	835.287,41	769.220,18	1.290.157,32	1.228.544,44	4.123.209,35	6.843.581,16	4.156.418,84	62,00
	COGEST										
	TOTAL	11.000.000,00	2.720.371,78	835.287,41	769.220,18	1.290.157,32	1.228.544,44	4.123.209,35	6.843.581,16	4.156.418,84	62,00



Status	Fin Mode	Amount	Start to 2010	2011				Total	Total Exp.	Balance	% Exec
				Q1	Q2	Q3	Q4				
01 Etude base-line et d'impact	REGIE	45.000,00	26.263,31				5.132,63	5.132,63	31.395,94	13.604,06	70%
02 Les PME et ONG ont été		100.000,00	44.969,39	145,74	1.294,07	32,83	420,54	1.893,18	46.862,57	53.137,43	47%
01 Formations des PME et	REGIE	100.000,00	44.969,39	145,74	1.294,07	32,83	420,54	1.893,18	46.862,57	53.137,43	47%
03 Un réseau de 380km de		1.806.000,00	455.942,43	180.895,61	102.373,03	118.762,47	165.952,11	567.983,21	1.023.925,64	782.074,36	57%
01 Réhabilitation des ouvrages	REGIE	660.000,00	56.365,19	67.803,42	52.782,73	92.668,09	105.636,01	318.890,26	375.255,45	284.744,55	57%
02 Réhabilitation en semi-	REGIE	120.000,00	103,50		1.888,93	1.903,59	375,07	4.167,59	4.271,09	115.728,91	4%
03 Réhabilitation des routes	REGIE	1.026.000,00	399.473,74	113.092,18	47.701,37	24.190,79	59.941,02	244.925,36	644.399,10	381.600,90	63%
D AMÉLIORER LE RÉSEAU DE		1.059.000,00	21.900,53	11.674,23	32.373,45	67.023,54	220.723,22	331.794,45	353.694,98	705.305,02	33%
01 Les études préalables sont		10.000,00	0,00						0,00	10.000,00	0%
01 Etude base-line et d'impact	REGIE	10.000,00	0,00						0,00	10.000,00	0%
02 Les PME et ONG ont été		30.000,00	14.889,95				13.842,09	13.842,09	28.732,04	1.267,96	96%
01 Formations des PME et	REGIE	30.000,00	14.889,95				13.842,09	13.842,09	28.732,04	1.267,96	96%
03 La route Lusambo-Lubefu-		1.019.000,00	7.010,58	11.674,23	32.373,45	67.023,54	206.881,13	317.952,36	324.962,94	694.037,06	32%
01 Réhabilitation des ouvrages	REGIE	550.000,00	3.870,00			24,12	45.485,00	45.509,12	49.379,12	500.620,88	9%
02 Réhabilitation en semi-	REGIE	1.000,00	1.454,08				970,55	970,55	2.424,63	-1.424,63	242%
03 Réhabilitation des routes en	REGIE	468.000,00	1.686,50	11.674,23	32.373,45	66.999,42	160.425,58	271.472,69	273.159,19	194.840,81	58%
E AMÉLIORER LE RÉSEAU DE		643.000,00	44.162,23	10.649,34	21.464,28	36.813,98	34.941,22	103.868,82	148.031,05	494.968,95	23%
01 Les études préalables sont		16.480,00	14.687,41	1.787,50				1.787,50	16.474,91	5,09	100%
01 Etude base-line et d'impact	REGIE	16.480,00	14.687,41	1.787,50				1.787,50	16.474,91	5,09	100%
02 Les PME et ONG ont été		33.220,00	0,00		441,25	11.543,88	1.371,94	13.357,07	13.357,07	19.862,93	40%
01 Formations des PME et	REGIE	33.220,00	0,00		441,25	11.543,88	1.371,94	13.357,07	13.357,07	19.862,93	40%
03 La route Isangi-Yahuma		593.300,00	29.474,82	8.861,84	21.023,03	25.270,10	33.569,29	88.724,25	118.199,07	475.100,93	20%
	REGIE	11.000.000,00	2.720.371,78	835.287,41	769.220,18	1.290.157,32	1.228.544,44	4.123.209,35	6.843.581,16	4.156.418,84	62,00
	COGEST										
	TOTAL	11.000.000,00	2.720.371,78	835.287,41	769.220,18	1.290.157,32	1.228.544,44	4.123.209,35	6.843.581,16	4.156.418,84	62,00



												2011					
Status	Fin Mode	Amount	Start to 2010	Q1	Q2	Q3	Q4	Total	Total Exp.	Balance	% Exec						
01 Travaux de réhabilitation de	REGIE	137.300,00	0,00		529,74	4.805,36	430,22	5.765,32	5.765,32	131.534,68	4%						
02 Travaux de réhabilitation de	REGIE	131.150,00	28.679,22	8.551,34	20.206,15	13.043,95	15.487,98	57.289,43	85.968,65	45.181,35	66%						
03 Travaux de réhabilitation	REGIE	324.850,00	795,60	310,49	287,14	7.420,78	17.651,09	25.669,50	26.465,10	298.384,90	8%						
X RÉSERVE BUDGÉTAIRE		0,00	0,00		0,00			0,00	0,00	0,00	7%						
01 Réserve budgétaire		0,00	0,00		0,00			0,00	0,00	0,00	7%						
01 Réserve budgétaire	REGIE	0,00	0,00						0,00	0,00	7%						
02 Réserve budgétaire	REGIE	0,00	0,00						0,00	0,00	7%						
03 Réserve budgétaire	REGIE	0,00	0,00						0,00	0,00	7%						
04 Réserve budgétaire	REGIE	0,00	0,00		0,00			0,00	0,00	0,00	7%						
05 Réserve budgétaire Tshopo	REGIE	0,00	0,00						0,00	0,00	7%						
Z MOYENS GÉNÉRAUX		3.410.000,00	1.633.642,74	284.124,56	305.990,37	380.767,61	232.516,32	1.203.398,86	2.837.041,63	572.958,37	83%						
01 Moyens généraux Entretien		710.000,00	236.206,32	82.802,58	60.997,87	88.984,37	82.318,01	315.102,82	551.309,15	158.690,85	78%						
01 Assistant technique	REGIE	0,00	0,00		35,98		165,55	201,53	201,53	-201,53	7%						
02 Spécialistes SIG	REGIE	90.000,00	28.626,74	8.403,18	8.744,02	11.389,64	6.756,47	35.293,31	63.920,05	26.079,95	71%						
03 Equipe technique	REGIE	102.000,00	48.168,00	10.245,64	8.953,45	20.069,47	11.325,45	50.594,02	98.762,02	3.237,98	97%						
04 Equipe nationale	REGIE	133.000,00	37.023,69	9.786,61	15.597,36	18.123,83	11.424,15	54.931,95	91.955,64	41.044,36	69%						
05 Loyer du bureau	REGIE	54.500,00	20.920,42	13.644,41	855,00		9.230,83	23.730,24	44.650,66	9.849,34	82%						
06 Achat matériel roulant	REGIE	60.000,00	30.809,40				73,07	73,07	30.882,47	29.117,53	51%						
07 Frais de fonctionnement	REGIE	97.500,00	30.049,33	17.099,62	11.124,14	9.974,63	10.935,59	49.133,98	79.183,31	18.316,69	81%						
08 Frais de fonctionnement du	REGIE	48.000,00	19.214,50	13.090,20	27,39	9.122,76	11.770,01	34.010,36	53.224,86	-5.224,86	111%						
09 Frais de mission	REGIE	90.000,00	7.703,34	10.265,92	14.500,28	12.320,09	11.489,26	48.575,55	56.278,89	33.721,11	63%						
10 Equipement IT/formation	REGIE	35.000,00	13.690,90	267,00	1.160,25	7.983,94	9.147,64	18.558,82	32.249,72	2.750,28	92%						
	REGIE	11.000.000,00	2.720.371,78	835.287,41	769.220,18	1.290.157,32	1.228.544,44	4.123.209,35	6.843.581,16	4.156.418,84	62,00						
	COGEST																
	TOTAL	11.000.000,00	2.720.371,78	835.287,41	769.220,18	1.290.157,32	1.228.544,44	4.123.209,35	6.843.581,16	4.156.418,84	62,00						



Status	Fin Mode	Amount	Start to 2010	2011				Total	Total Exp.	Balance	% Exec
				Q1	Q2	Q3	Q4				
02 Moyens généraux Maniema		370.000,00	3.508,22	34.110,23	41.813,30	95.036,53	29.892,13	200.852,19	204.360,42	165.639,58	55%
01 Ingénieurs Routiers	REGIE	95.000,00	0,00	10.713,67	16.003,73	22.006,29	7.707,73	56.431,43	56.431,43	38.568,57	59%
02 Missions du coordinateur	REGIE	20.000,00	3.041,63	1.914,44	2.385,66	4.398,87	1.510,79	10.209,76	13.251,39	6.748,61	66%
03 Equipe nationale	REGIE	90.000,00	0,00	10.411,38	9.127,35	33.909,33	9.572,08	63.020,12	63.020,12	26.979,88	70%
04 Achat matériel roulant (1	REGIE	40.000,00	0,00						0,00	40.000,00	0%
05 Achat équipement (IT,	REGIE	15.000,00	0,00	1.694,68	3.396,50	245,24		5.336,42	5.336,42	9.663,58	36%
06 Loyer du bureau	REGIE	0,00	0,00						0,00	0,00	7%
07 Frais de fonctionnement	REGIE	75.000,00	-0,52	4.763,44	2.116,80	24.386,05	7.436,39	38.702,68	38.702,16	36.297,84	52%
08 Frais de fonctionnement du	REGIE	35.000,00	467,11	4.612,62	8.783,26	10.090,75	3.665,15	27.151,79	27.618,90	7.381,10	79%
03 Moyens généraux		869.000,00	585.796,16	78.259,60	88.056,19	86.586,07	33.364,96	286.266,83	872.062,99	-3.062,99	100%
01 Coordinateur régional (avec	REGIE	125.000,00	2.584,85	33.432,61	37.576,57	32.874,78	10.982,17	114.866,13	117.450,98	7.549,02	94%
02 Equipe technique (inclus	REGIE	126.000,00	79.520,32	11.199,46	12.218,87	18.739,87	4.114,98	46.273,18	125.793,50	206,50	100%
03 Equipe nationale	REGIE	144.000,00	86.085,75	15.264,13	22.516,44	22.895,03	10.344,51	71.020,12	157.105,87	-13.105,87	109%
04 Matériel roulant (1 station	REGIE	70.000,00	76.797,06						76.797,06	-6.797,06	110%
05 Achat outillage de suivi,	REGIE	100.000,00	99.603,97						99.603,97	396,03	100%
06 Equipement IT	REGIE	15.000,00	15.787,97		215,04	358,96		574,00	16.361,97	-1.361,97	109%
07 Loyer du bureau	REGIE	15.000,00	7.479,93	2.575,02			372,31	2.947,33	10.427,26	4.572,74	70%
08 Frais de fonctionnement	REGIE	90.000,00	64.607,66	6.618,07	9.348,93	4.087,33	3.155,72	23.210,05	87.817,71	2.182,29	98%
09 Frais de fonctionnement du	REGIE	139.000,00	110.322,50	7.402,47	5.292,27	7.630,10	4.395,27	24.720,11	135.042,61	3.957,39	97%
10 Mise en place du projet	REGIE	45.000,00	43.006,15	1.767,84	888,07			2.655,91	45.662,06	-662,06	101%
04 Moyens généraux Sankuru		684.000,00	447.131,09	73.403,09	57.156,52	57.412,34	33.610,78	221.582,73	668.713,82	15.286,18	98%
01 Coordinateur régional	REGIE	244.840,00	184.001,45	36.764,61	22.417,32	1.738,37	1.926,66	62.846,96	246.848,41	-2.008,41	101%
	REGIE	11.000.000,00	2.720.371,78	835.287,41	769.220,18	1.290.157,32	1.228.544,44	4.123.209,35	6.843.581,16	4.156.418,84	62,00
	COGEST										
	TOTAL	11.000.000,00	2.720.371,78	835.287,41	769.220,18	1.290.157,32	1.228.544,44	4.123.209,35	6.843.581,16	4.156.418,84	62,00



												2011			
Status	Fin Mode	Amount	Start to 2010	Q1	Q2	Q3	Q4	Total	Total Exp.	Balance	% Exec				
02 Equipe technique (inclus	REGIE	124.800,00	58.557,09	17.889,97	16.249,64	23.173,67	10.562,70	67.875,99	126.433,08	-1.633,08	101%				
03 Equipe nationale	REGIE	95.250,00	59.609,30	10.674,87	8.237,75	12.440,45	10.698,82	42.051,89	101.661,19	-6.411,19	107%				
04 Achat matériel roulant	REGIE	47.250,00	47.250,98						47.250,98	-0,98	100%				
05 Achat équipement (IT,	REGIE	3.590,00	2.151,36		1.416,00			1.416,00	3.567,36	22,64	99%				
06 Frais de fonctionnement	REGIE	89.850,00	48.382,58	7.324,67	3.076,11	14.478,49	3.297,28	28.176,55	76.559,13	13.290,87	85%				
07 Frais de fonctionnement du	REGIE	78.420,00	47.178,33	748,97	5.759,70	5.581,35	7.125,31	19.215,34	66.393,67	12.026,33	85%				
05 Moyens généraux Tshopo		357.000,00	159.050,51	15.578,59	39.182,82	49.828,97	43.432,80	148.023,18	307.073,70	49.926,30	86%				
01 Frais des missions	REGIE	21.400,00	13.690,00	2.279,60	3.369,07	467,61	2.688,69	8.804,97	22.494,97	-1.094,97	105%				
02 Coordinateur régional	REGIE	110.000,00	0,00	32,23	16.189,53	33.418,61	22.677,08	72.317,45	72.317,45	37.682,55	66%				
03 Ingénieur Routier (Directeur	REGIE	47.470,00	29.607,16	5.100,92	3.610,25	7.348,34	5.698,17	21.757,68	51.364,84	-3.894,84	108%				
04 Equipe administrative et	REGIE	46.800,00	28.215,35	3.499,58	3.525,80	10.751,12	9.003,17	26.779,68	54.995,03	-8.195,03	118%				
05 Matériel roulant (1 pick up	REGIE	43.700,00	42.374,38		1.430,07			1.430,07	43.804,45	-104,45	100%				
06 Equipement IT	REGIE	7.950,00	5.573,50	181,55	342,80			524,35	6.097,85	1.852,15	77%				
07 Loyer du bureau	REGIE	12.900,00	7.478,25	-2.513,72	6.676,08	-4.722,00		-559,64	6.918,61	5.981,39	54%				
08 Frais de fonctionnement	REGIE	32.300,00	10.212,21	3.863,02	1.494,33	1.177,28	1.047,97	7.582,61	17.794,82	14.505,18	55%				
09 Frais de fonctionnement	REGIE	34.480,00	21.899,66	3.135,43	2.544,89	1.387,99	2.317,71	9.386,02	31.285,68	3.194,32	91%				
06 Frais de personnel		220.000,00	202.034,05		17.386,00			17.386,00	219.420,05	579,95	100%				
01 Ressources financières et	REGIE	220.000,00	202.034,05		17.386,00			17.386,00	219.420,05	579,95	100%				
07 Moyens généraux globaux		200.000,00	47,83	-29,54	1.397,67	2.919,34	9.897,64	14.185,11	14.232,94	185.767,06	7%				
01 Audit	REGIE	40.000,00	47,83						47,83	39.952,17	0%				
02 Evaluation finale + MTR	REGIE	50.000,00	0,00	610,30		299,40		909,70	909,70	49.090,30	2%				
03 Suivi et backstopping	REGIE	10.000,00	0,00	-639,84	1.397,67	2.619,95	3.894,89	7.272,66	7.272,66	2.727,34	73%				
	REGIE	11.000.000,00	2.720.371,78	835.287,41	769.220,18	1.290.157,32	1.228.544,44	4.123.209,35	6.843.581,16	4.156.418,84	62,00				
	COGEST														
	TOTAL	11.000.000,00	2.720.371,78	835.287,41	769.220,18	1.290.157,32	1.228.544,44	4.123.209,35	6.843.581,16	4.156.418,84	62,00				



II.7.4 Bénéficiaires

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

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

La population bénéficiaire:

- ☛ La possibilité d'évacuation des productions vivrières en toute saison, c'est un des facteurs de développement et d'augmentation des revenus de la population agricole dans la zone d'intervention;
- ☛ Une vraie motivation dans la population d'accroître les emblavements, car elle sait que les produits une fois récoltés seront sans problème achetés et acheminés vers les villes à l'aide des camions;
- ☛ l'amélioration du système de communication ayant comme conséquence positive sur une meilleure accessibilité des personnes à l'ensemble des services de base que sont les centres de santé, les écoles, les services de l'Administration, etc., ...

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

- ☛ Qu'elle devienne responsable suite à leur implication directe dans la réhabilitation et des routes retenues;
- ☛ de favoriser et d'encourager leur adhésion à la recherche des solutions aux problèmes qui les concernent et de toucher un grand nombre parmi eux;
- ☛ d'employer des personnes dans le milieu d'intervention du Programme et d'irriguer l'économie locale avec les liquides qui se faisaient de plus en plus rares en l'absence de communication: essor social et économique de la zone du volet.

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

II.7.5 Les partenaires

Les autorités politico-administratives:

- ☛ Elles trouvent que le volet s'est inscrit dans la droite ligne avec les priorités nationales, notamment en ce qui concerne la politique nationale de désenclavement et surtout son volet relatif aux infrastructures de base;
- ☛ Satisfaction des autorités tant au niveau de l'objectif global visant la réduction de la pauvreté des populations urbaines et rurales en améliorant les capacités d'évacuation de la production agricole vers les foyers de consommation et en

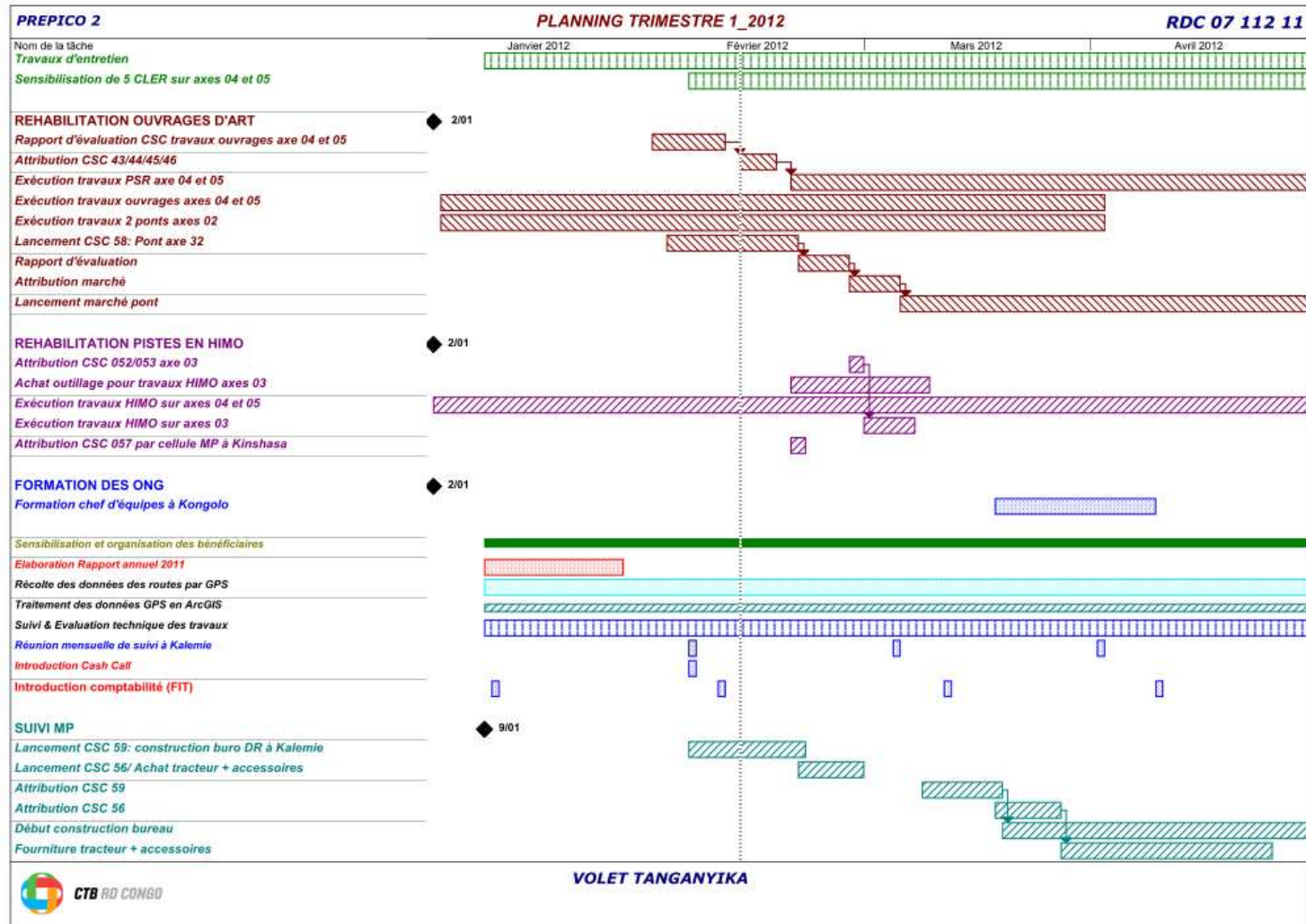
assurant la promotion de l'emploi et le secteur privé qu'à celui de l'objectif spécifique centré sur la mise en place d'un réseau fonctionnel des routes rurales.

Les ONG et PME locales

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

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

II.7.6 Planification opérationnelle Q1-2011



III. VOLET MANIEMA

III.1 Fiche de projet

NOM DU PROJET	Programme de Réhabilitation et d'Entretien des Pistes en RD-Congo (PREPICO 2) – volet Maniema
CODE PROJET	RDC 0711211
ZONE D'INTERVENETION	Districts de Tanganyika (Katanga), Sankuru (Kasaï Oriental), Tshopo (Province Orientale) et Sud-Maniema
BUDGET	11.000.000 euros
PERSONNES CLES	Hendrik HOSTE : Coordonateur régional Papy FATAKI : Chef de projet Patrick MUAMBA : Ir Superviseur
INSTANCE PARTENAIRE	Ministère de Développement Rural
DUREE (MOIS)	24
Groupes cibles	Les groupes cibles bénéficiaires directs sont les populations (agriculteurs et autres) des provinces Bandundu, Bas-Congo, Kasaï Oriental (Sankuru), Maniema, Katanga (Tanganyika) et la Province Orientale (Tshopo) habitant dans les zones d'intervention. Les routes permettront à ces gens d'exporter leurs produits agricoles et d'importer des produits (manufactures) à moindre coût. Les liens entre les milieux ruraux et urbains seront renforcés.
OBJECTIF GLOBALE	Idem volet Tanganyika
OBJECTIF SPECIFIQUE	Réhabiliter en haute intensité de mains d'œuvre un réseau de pistes dans certains pools de production de la province du Maniema et maintenir ce réseau grâce à la création d'un fonds d'entretien routier qui assure l'entretien à travers des structures locales.
RÉSULTATS ATTENDUS	Un réseau de routes (de desserte agricole) est réhabilité

III.2 Résumé

III.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	Efficacité	Efficience	Durabilité
Objectif spécifique	Réhabiliter en haute intensité de mains d'œuvre un réseau de pistes dans certains pools de production de la province du Maniema et maintenir ce réseau grâce à la création d'un fonds d'entretien routier qui assure l'entretien à travers des structures locales.	A	A	X
Résultats intermédiaires	Les PME et ONG sont formées.	A	X	B
	Un réseau de 200 km des pistes est réhabilité.	A	B	X

Budget	Dépenses par année			Dépenses totales année (au 31/12/2011)	Solde budget	Taux d'exécution
	2010	2011	2012			
1.738.000 €	3.287,13 €	629.708,31		724.034,32 €	1.140.966,36 €	38,8%

III.2.2 Points saillants

- ↪ Tenue du comité de pilotage de démarrage en date du 25/03/2011 et un autre le 26/05/2011;
- ↪ Le CDP prévu fin septembre n'a pas eu lieu suite au refus de son président de tenir des réunions pendant près de 9 mois après le démarrage du projet aucun chantier n'était visible. Le projet était en attente d'attributions des marchés par le canal de la Cellule des Marchés Publics ;
- ↪ Evaluation physique détaillée des travaux de réhabilitation de la RP511 KIPAKA-KIBOMBO, des RIL SAMBA-BENEMALABA, MOMBESE-KIBANGULA et KASONGO-KANKUMBA.
- ↪ Élaboration des dossiers techniques (mémoires des travaux, prescriptions techniques, plans...) pour les ouvrages d'art.
- ↪ Au niveau des Marchés Publics : attribution des marchés de routes pour la réhabilitation des pistes sur RP511 KIPAKA-KIBOMBO, la procédure de passation est en cours pour les autres axes routiers ainsi que l'attribution des marchés pour les ouvrages d'art.

III.2.3 Risques clé

- ☑ Les difficultés d'acheminement des ciments et fer à béton de KALEMIE (point d'approvisionnement) jusqu'aux sites des travaux.
- ☑ Le manque de partenaire d'exécution dans le domaine des ouvrages d'art.
- ☑ La lenteur de la part de la cellule des MP dans les attributions des marchés.

III.2.4 Leçons apprises et recommandations clé

III.2.4.1 Leçons apprises

- ✓ Démarrer dès le début du projet les travaux de réhabilitation des pistes pour permettre d'entamer les travaux de ponts vu qu'il est pratiquement impossible de réhabiliter les ouvrages d'arts sur des routes non réhabilitées.
- ✓ Les ONGD pour la plupart sont des structures fragiles. Beaucoup d'ONGD disparaissent après les projets et ne dispose pas des capacités techniques nécessaires pour l'exécution des ouvrages d'art. Il faut promouvoir des PME locales qui seront des structures plus stables et permanentes. En les formant et les équipant, on contribuera à créer une capacité locale permanente, capable de concevoir et de réaliser des travaux de construction et d'entretien des routes et des ouvrages avec un fort pourcentage de main d'œuvre et d'utilisation des matériaux locaux.
- ✓ Installer les CLER dès le début des travaux réhabilitation pour que le démarrage des travaux d'entretien se fasse immédiatement après la

réhabilitation pour éviter de fortes dégradations.

III.2.4.2 Recommandations

- ✓ Que la Cellule des Marchés Publics puisse étudier la possibilité de faire la passation des marchés dans des meilleurs délais. Vu le petit nombre des gestionnaires des marchés publics qui se trouve déborder par le nombre des dossiers à traiter, la solution de recruter un personnel additionnel est souhaitable.
- ✓ Les autorités politico-administratives de la province devront intervenir auprès de la SNCC, pour que cette dernière mette à la disposition du projet des wagons pour le transport des matériaux de construction (ciment et fer à béton).
- ✓ Les autorités politico-administratives devront organiser des réunions des tous les intervenants dans le secteur de la réhabilitation des pistes pour que plus d'un intervenant ne se retrouvent au même moment sur le même axe. Là nous pensons à ce qui est arrivé à la route WAMAZA-KAYEMBE-KABAMBARE pendant que le projet faisait passer les marchés par le canal de la cellule des MP après avoir effectués les évaluations physiques détaillées, l'Office des Routes a commencé la réhabilitation.
- ✓ Les autorités politico-administratives devront penser à doter la brigade de l'Office de Routes de Kasongo de quelques engins des travaux pour permettre les interventions là où l'HIMO est limitée.
- ✓ La province du Maniema devra penser à la mise en place des mécanismes d'entretien des axes qui sont en train d'être réhabilités. Au niveau du financement de l'entretien, la mobilisation du FONER doit être appuyée car les moyens visant à la génération de fonds locaux seront peu efficaces.
- ✓ Revoir le salaire des cantonniers affectés à l'entretien car 1,5\$/j n'attire plus grand monde et surtout que le STAREC qui fait aussi de l'entretien dans la zone est à 50\$/mois. (soit ± 2\$/jour).

III.3 Analyse de l'intervention

III.3.1 Contexte

III.3.1.1 Évolution du contexte

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

- L'impraticabilité des axes par véhicule et la difficulté de praticabilité en moto a rendu difficile l'évaluation physique détaillée.
- Le retard enregistré au niveau de la cellule des MP pour l'attribution des différents marchés de pistes et des ouvrages;
- Le manque de structures fiables et expérimentées devant être mis à concurrence pour l'exécution des travaux des ouvrages d'art. Le projet a du s'appuyer sur le PAIDECO KINDU pour avoir des soumissionnaires potentiels ;

- Le manque d'une main d'œuvre en abondance le long des axes afin d'être utilisée pour les travaux routiers en HIMO. Certains tronçons sont déserts sur des distances allant jusqu'à 30 km .D'où le phénomène d'importation d'une petite partie de la main-d'œuvre et construction des sites de campement (camps de travailleurs).

III.3.1.2 Ancrage institutionnel

La capacité d'intervention des instances partenaires, notamment la DVDA est très appréciable à ce jour avec l'affectation de trois DPO dans les trois territoires du sud Maniema constituant la zone d'intervention. Il faut aussi noter l'apport de l'inspecteur du Développement Rural du territoire de Kasongo dans l'animation en milieu rural, l'installation et le suivi des CVD et des CLER.

Par ailleurs, le projet reste peu approprié dans la mesure où le partenaire institutionnel, 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.

III.3.1.3 Modalités d'exécution

Le projet utilise est la méthode HIMO (Haute Intensité de la Main d'œuvre) comme prévu dans le DTF. Cette méthode est très appropriée au contexte de la province du Maniema parce qu'elle permet d'obtenir un impact plus important sur la création d'emplois et l'éradication de la pauvreté. Non seulement les projets en 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.

III.3.1.4 Dynamique « Harmo »

III.3.2 Objectif spécifique

III.3.2.1 Indicateurs

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

Objectif spécifique: Réhabiliter en haute intensité de mains d'œuvre un réseau de pistes dans certains pools de production de la province du Maniema et maintenir ce réseau grâce à la création d'un fonds d'entretien routier qui assure l'entretien à travers des structures locales.						
Indicateurs	Valeur 'Baseline'	Progrès année 2010	Progrès année 2011	Valeur Cible année 2011	Valeur cible	Commentaires
Le trafic est assuré à tout moment	Inexistant	Aucun progrès enregistré	Aucun progrès enregistré			Cet indicateur ne peut être mesuré à ce jour parce que les travaux de réhabilitation ne sont pas terminés.
Augmentation du trafic	inexistant	Aucun progrès enregistré	Aucun progrès enregistré			Idem
La vitesse moyenne de parcours est maintenue	Inexistant	Aucun progrès enregistré	Aucun progrès enregistré			Idem
L'entretien des routes est fait	Inexistant	Aucun progrès enregistré	Aucun progrès enregistré			Idem
L'impact environnemental est mitigé.	Inexistant	Aucun progrès enregistré	Aucun progrès enregistré			Idem

III.3.2.2 Analyse des progrès réalisés

Sur l'ensemble des axes à réhabiliter seul la RP511 KIPAKA-KIBOMBO est en cours de réhabilitation. Les autres axes sont en attente d'attribution par la Cellule des Marchés Publics. A ce jour aucun progrès n'est encore enregistré vu que toutes ces routes restent impraticables en véhicule.

III.3.2.3 Risques et hypothèses

Risque (décrire)	Probabilité (score)	Incidences potentielles		Niveau de Risque (score)
		Décrire	Score	
L'irrégularité du train reliant la zone d'intervention et le principal point de commande des matériaux de construction (Kalemie) ne permet pas au projet d'acheter le ciment et le fer à béton nécessaire pour les travaux de réhabilitation des ouvrages	Élevé	Faible taux d'exécution des ouvrages	Elevé	Elevé
Délai important consommé par la cellule des Marchés Publics pour l'attribution des marchés ne permet pas de démarrer à temps les chantiers.	Élevé	Non respect du délai d'exécution du projet	Elevé	Elevé

III.3.2.4 Critères de qualité

Score:

- A : Très bonne performance
- B : Bonne performance
- C : Performance assortie de problèmes ; des mesures doivent être prises
- D : Absence de performance / difficultés majeures : des mesures sont nécessaires
- X : Le critère ne peut être évalué

Critères	Score	Commentaires
Efficacité	A	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.
Efficienc	B	Le cout de la réhabilitation du kilomètre des pistes est conforme aux estimations faites lors de la formulation du projet. Par contre le cout de réhabilitation des ponts et des passages sous routes a été sous estimé à la formulation. En raison de l'enclavement de la zone d'intervention qui rend difficile et couteux l'acquisition et le cheminement aux sites des travaux des matériaux de construction (ciment et fers à béton) le cout de passages sous routes et du ml de pont a été revu à la hausse. Néanmoins les études de faisabilité tiennent aussi compte des aspects économiques.
Durabilité	X	Au stade actuel, la durabilité du projet ne peut encore être évalué aussi longtemps que le mécanisme d'entretien ne sont pas encore mis en place et les

		travaux de réhabilitation sont en cours.
Pertinence	A	Le programme est en harmonie avec la politique du Gouvernement congolais et le besoin réels des populations bénéficiaires. Des villages entiers se sont déplacés suite à la fermeture des routes qui les desservait. L'atteinte des résultats du projet redonnera de la joie à toutes ces populations.

III.3.2.5 Impact potentiel

La réhabilitation des axes routiers retenus en vu d'atteindre les objectifs spécifiques aura un impact réel sur la réduction de la pauvreté dans la zone d'intervention. Il est à noter que la situation avant projet relève des villages autrefois installer le long de ces routes se sont déplacés pour s'installer le long du fleuve suite à la leurs impraticabilité.

Le marché de KANKUMBA connaîtra un regain d'activités après la réouverture de la route KASONGO-KANKUMBA.

La réhabilitation de la route SAMBA-BENEMALABA et son prolongement jusqu'à KONGOLO par le volet TANGANYKA facilitera l'approvisionnement en produits manufacturés sans attendre le train.

III.3.2.6 Recommandations

Recommandations	Source	Acteur	Deadline
Le projet doit disposer de son propre moyen de transport des matériaux. La commande d'un camion benne a été envisagée bien que la capacité du camion n'est pas à comparer avec le train mais au moins il y aura une assurance d'avoir petit à petit les matériaux nécessaires. Notons que le MP pour la fourniture de ce camion a déjà été attribué.	UGP	UGP	Q1 2012
Que la cellule des MP accélère les attributions des Marchés.	UGP	Cellule MP	Q1 2012

III.3.3 Résultat 1

III.3.3.1 Indicateurs

Résultat 1: Les PME et ONG sont formées						
Indicateurs	Valeur 'Baseline'	Progrès année 2010	Progrès année 2011	Valeur Cible année 2011	Valeur cible	Commentaires
Nombre des PME et ONG formés en méthode HIMO.	140	Inexistant	Inexistant	Inexistant	280	Il n'y a pas eu des progrès pour l'année 2011, les sessions de formation auront lieu en début 2012. La valeur Baseline reflète les ONG formés en 2009 par PREPICO 1.
Nombre des sessions de formations	4	Inexistant	Inexistant	Inexistant	4	Idem
Augmentation du nombre des PME et ONG	140	Inexistant	190		190	Le progrès enregistré en 2011

spécialisés dans les travaux en HIMO						ressort des ONG et PME venant du Kasaï oriental et d'autres coins de la RDC que nous avons répertoriée après l'identification des partenaires d'exécution.
--------------------------------------	--	--	--	--	--	--

III.3.3.2 Bilan activités

Score :

A : Les activités sont en avance

B : Les activités sont dans les délais

C : Les activités sont retardées ; des mesures correctives doivent être

D : prises.

Les activités ont pris un sérieux retard (plus de 6 mois). Des mesures correctives majeures sont requises.

Activités <i>(Voir lignes directrices pour l'interprétation des scores)</i>	Déroutement				Commentaires (uniquement si la valeur est C ou D)
	A	B	C	D	
1 Formation des ONG et PME en gestion et management.			X		Cette activité a été retardée par manque d'expertise dans la zone d'intervention pour la réaliser.
2					
3					

III.3.3.3 Analyse des progrès réalisés

Bien que aucune session de formation n'a été réalisée en dehors des celles réalisées en PREPICO1, nous avons constaté une augmentation des ONG et PME capables de réaliser les travaux en HIMO. Cette augmentation est due à l'implantation dans la zone des ONG et PME venant d'ailleurs et qui se sont professionnalisées dans ce genre des travaux.

III.3.3.4 Risques et hypothèses

Risque (décrire)	Probabilité (score)	Incidences potentielles		Niveau de Risque (score)
		Décrire	Score	
Manque des partenaires pour exécuter la formation en gestion et management	Élevée	Impossibilité de réaliser l'activité.	Elevé	Réduire le risque

III.3.3.5 Critères de qualité

Score:

- A : Très bonne performance
- B : Bonne performance
- C : Performance assortie de problèmes ; des mesures doivent être prises
- D : Absence de performance / difficultés majeures : des mesures sont nécessaires
- X : Le critère ne peut être évalué

Critères	Score	Commentaires
Efficacité	A	L'atteinte des résultats sera facile avec des partenaires d'exécution bien formés et compétentes.
Efficienc e	X	Ce critère ne peut être évalué vu que l'activité n'a pas encore eu lieu.
Durabilité	A	Une bonne expertise sera durablement installée dans la zone d'intervention que le projet à venir pourra tirer profit. (PREPICO3 et PRODEMA)
Pertinence	A	Manque d'expertise criante dans la zone, d'où nécessité d'un renforcement de capacité pour rendre compétitive et professionnelle les ONG et PME locales aussi bien sur plan technique que administrative, gestion financière et managériale.

III.3.3.6 Exécution budgétaire

Budget	Dépense par année	Dépenses totales (au 31/12/2011)	Solde budget	Taux d'exécution
1.865.000 €	828.989,48	828.989,48 €	1.036.011	44,4%

III.3.3.7 Recommandations

Recommandations	Source	Acteur	Deadline
Organisation rapide des sessions de formation. Notons que le manque des partenaires a été résolu en faisant recours aux structures de KINDU compétente en la matière	UGP	UGP	Q1 2012

III.3.4 Résultat 2

III.3.4.1 Indicateurs

Résultat 1: Un réseau des pistes est réhabilité						
Indicateurs	Valeur 'Baseline'	Progrès année 2010	Progrès année 2011	Valeur Cible année 2011	Valeur cible	Commentaires
Réhabilitation de 180 ml des ponts et 50 passages sous routes.	162 ml des ponts et 121 passages sous routes. (PREPICO1)	Inexistant	45 ml des ponts et 20 passages sous routes.	151 ml des ponts et 50 passages routes	180 ml des ponts et 50 passages sous routes	Le retard causé par le train de la SNCC pour acheminer les matériaux de construction n'a pas permis de réaliser les activités comme prévus.
Réhabiliter en méthode mécanisé de 20 Km de route	Inexistant	Inexistant	Inexistant	Inexistant	Inexistant	Cette activité n'a pas été réalisée par manque des engins de travaux publics dans la zone d'intervention
Réhabilitation de 200 Km de route rurale en méthode HIMO.	425 Km (PREPICO 1)	Inexistant	55,90 km	97 km	200km	97 km de route sont en train d'être réhabiliter en attendant l'attribution par la cellule des MP des autres tronçons.
Nombre d'h/j de travail sur les chantiers.	Inexistant	Inexistant	Inexistant	Inexistant	200.000hJ	Vu le niveau de dégradation le projet vise une moyenne de 1000hj/km
Nombre de femmes sur les chantiers	Inexistant	Inexistant	Inexistant	Inexistant	30% de l'effectif total	Un minimum de 30% des effectifs de la main ;

III.3.4.2 Bilan activités

Score :

A : Les activités sont en avance

B : Les activités sont dans les délais

C : Les activités sont retardées ; des mesures correctives doivent être

D : prises.

Les activités ont pris un sérieux retard (plus de 6 mois). Des mesures correctives majeures sont requises.

Activités <i>(Voir lignes directrices pour l'interprétation des scores)</i>	Déroulement				Commentaires <i>(uniquement si la valeur est C ou D)</i>
	A	B	C	D	
1 Réhabilitation des routes en HIMO			X		Cette activité a pris du retard suite à l'attribution tardive des MP
2 Réhabilitation des ponts				X	Cette activité a pris du retard suite à l'attribution tardive des MP et les difficultés liées à l'acquisition des ciments et fer à béton.
3 Réhabilitation des passages sous routes				X	Cette activité a pris du retard suite aux difficultés liées à l'acquisition des ciments et fer à béton.

III.3.4.3 Analyse des progrès réalisés

Les attributions des premiers MP des pistes et ponts, ont permis de lancer les travaux de réhabilitation qui s'exécutent normalement.

Malgré l'irrégularité du train de la SNCC entre Kalemie et la zone d'intervention pour le transport, des efforts ont été fournis pour constituer un lot important de ciment et de fer à béton qui a permis de lancer les travaux de réhabilitation des ouvrages d'art.

III.3.4.4 Risques et hypothèses

Risque (décrire)	Probabilité (score)	Incidences potentielles		Niveau de Risque (score)
		Décrire	Score	
Manque des partenaires pour exécuter les ouvrages d'art.	Élevée	Faible taux d'exécution des travaux de réhabilitation des ouvrages d'art	Élevé	Réduire le risque
Grosses difficulté pour obtenir le ciment et le fer à béton	Élevée	Faible taux d'exécution des travaux de réhabilitation des ouvrages d'art	Élevé	Réduire le risque
Beaucoup de temps s'écoule entre la cellule MP et l'attribution des marchés pour la réhabilitation.	Élevé	Faible taux d'exécution des travaux de réhabilitation des ouvrages d'art	Élevé	Réduire le risque

III.3.4.5 Critères de qualité

Score:

- A : Très bonne performance
- B : Bonne performance
- C : Performance assortie de problèmes ; des mesures doivent être prises
- D : Absence de performance / difficultés majeures : des mesures sont nécessaires
- X : Le critère ne peut être évalué

Critères	Score	Commentaires
Efficacité	A	Les travaux de réhabilitation en cours se font suivant le respect des prescriptions techniques et règle de l'art. Les suivis des travaux se font régulièrement par les ingénieurs DPO de la DVDA et les ingénieurs de l'UGP. Outre cet aspect il faut noter aussi que les structures attributaires des marchés ont des capacités exigées.
Efficienc e	A	Les études de faisabilité tiennent compte des aspects économiques.
Durabilité	A	Ne pourra être garanti qu'après la mise en place des mécanismes efficaces d'entretien par le FONER
Pertinence	A	Les produits des activités cadrent parfaitement avec le besoin de la zone d'intervention qui est une entité fortement enclavés.

III.3.4.6 Exécution budgétaire

Voir Budget *versus* Actuels (y – m) en annexe.

III.3.4.7 Recommandations

Recommandations	Source	Acteur	Deadline
Recourir aux structures des grandes villes proches (KINDU, GOMA) pour la réhabilitation des ouvrages d'art ou les inviter à s'installer d'une manière durable dans la zone d'intervention.	UGP	UGP	Q1 2012
Voir d'autres possibilités que le train pour obtenir les ciments et le fer à béton.	UGP	UGP	Q1 2012

III.4 Thèmes Transversaux

III.4.1 Genre

Le taux de participation des femmes dans les travaux HIMO est faible. Cette faible participation pour ces travaux est justifiée par la réticence des structures locales à recruter les femmes.

En moyenne 15% des effectifs sont féminins, et ne sont affectés que pour les travaux préliminaires (débroussaillage, désherbage) ou comme cuisinière, magasinière ou au transport de l'eau.

Néanmoins les instructions sont données aux structures attributaires de recruter au moins 30% des femmes dans leurs effectifs.

III.4.2 Environnement

Le projet n'a pas encore mis en place des mesures pratiques pour lutter contre la dégradation de l'environnement. L'expert en environnement au niveau du programme lancera dans le tout prochain jour une étude sur l'impact environnemental à l'issue duquel un plan de gestion environnemental et social (PGES) sera mise en place.

III.5 Décisions prises par la SMCL & Suivi

Lors de la SMCL du 26 Octobre 2011, aucune décision nécessitant un suivi particulier n'a été prise. Notons seulement de modification budgétaire ont été adoptés en vu d'une meilleure exécution des activités.

Décisions	Source	Acteurs	Timing de décision	État
Implication totale de l'Etat dans le respect des barrières des pluies afin de protéger les routes	SMCL	Gouvernement provincial	Pendant toute la durée du projet et après le projet	
Mise en place d'un appui institutionnel pour le renforcement des CLERS ou des FEDECLERS	SMCL	DVDA	idem	
Mise en place d'un système bancaire viable pour assurer le paiement des cantonniers dans un délai raisonnable	SMCL	Etat Congolais	idem	

III.6 Leçons Apprises

Leçons apprises	Public cible
Penser à l'entretien des tronçons en cours de réhabilitation dès la fin des travaux.	
Tenir compte des réalités de la zone d'intervention pour évaluer les coûts des activités pendant la formulation.	
Recourir le plus possible aux fournisseurs locaux des matériaux de construction ayant des capacités en dépit du coût parfois élevé pour éviter la perte de temps due au transport des matériaux venant d'ailleurs surtout par voie ferroviaire.	
Favoriser l'implantation des PME/ONG venant d'ailleurs et spécialisées dans la réalisation des ouvrages d'art.	

III.7 Annexes

III.7.1 Cadre Logique

Volet type	Indicateurs objectivement vérifiables (IOV)	Sources de vérification	Hypothèses/Risques	Indicateurs objectivement vérifiables (IOV)
Objectif global	« Réduire la pauvreté des populations rurales et urbaines en améliorant les capacités d'évacuation de la production agricole vers les foyers de consommation et en assurant la promotion de l'emploi et le secteur privé. »	<ul style="list-style-type: none"> - Hausse de la production agricole dans les territoires concernés par rapport aux autres territoires. - Baisse des prix sur les marchés des zones concernées. - Augmentation du pouvoir d'achat des bénéficiaires 	Etudes socio-économiques ex-ante et ex-post. Statistiques provinciales relatives à la production agricole territoriale et aux taxes prélevées dans les territoires.	La paix et la sécurité sont maintenues dans la zone du projet et dans le pays. Les autres actions d'accompagnement en cours dans l'aire du projet sont poursuivies.
OBJECTIF SPÉCIFIQUE	« Réhabiliter en HIMO un réseau de pistes dans certains pools de production de la province du Maniema et maintenir ce réseau grâce à la création d'un fonds d'entretien routier qui assure l'entretien à travers des structures locales »	<ul style="list-style-type: none"> - Le trafic est assuré en toute saison. - Augmentation du trafic - La vitesse moyenne de parcours est maintenue - L'entretien des routes est fait - L'impact environnemental est mitigé 	<ul style="list-style-type: none"> - Statistiques au niveau des accès des routes retenues - Rapports périodiques et d'évaluation. 	Le réseau des routes nationales et provinciales sont en état de praticabilité et les routes rurales réhabilitées par le Projet continuent à être entretenues et sont fonctionnelles.
Résultats intermédiaires	R1 : « Les PME et ONG sont formés et l'entretien des routes rurales par la méthode HIMO. »	<ul style="list-style-type: none"> - Nombre de PME et ONG formés en méthode HIMO - Nombre de sessions de formation - Augmentation du nombre de PME et ONGD spécialisées dans les travaux en HIMO. 	<ul style="list-style-type: none"> - PV des réunions - Certificats de formation - Nombre d'offres reçues pour les marchés publics 	<ul style="list-style-type: none"> - Formateurs trouvés - PME et ONG en nombre suffisant

	<p>R2 : « Un réseau de routes (de desserte agricole) est réhabilité »</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Réhabilitation de 180 ml de ponts et de 50 passages sous route - Réhabilitation en méthode mécanisée de 20 km - Réhabilitation de 200 km de routes rurales en HIMO - Nombre d'h.j de travail sur les chantiers. - Nombre de femmes sur les chantiers. 	<ul style="list-style-type: none"> - PV de réceptions provisoires et définitives des tronçons réhabilités. - Rapports périodiques et final d'exécution du projet. - Statistiques relevées au niveau des accès de ces routes 	<ul style="list-style-type: none"> - Prix des matériaux stable - Budget suffisant - Ressources humaines trouvées - Impact environnemental limité (étude d'impact environnemental) et/ou mitigé
--	---	---	--	--

III.7.2 Activités M&E

Les activités du monitoring et évaluation au courant de l'année 2011 sont :

1. Le comité de pilotage du 25 Mars 2011
2. Le comité de pilotage du 26 Mai 2011
3. La SMCL du 26 Octobre 2011

III.7.3 Rapport "Budget versus actuels"

Budget	Libellé	Budget NEW (DTF)	TOTAL DEPENSES	SOLDE FN 2011	TAUX D'EXECUTION (%)
A_02_05	Appui à l'entretien Maniema	185.000 €	83.548,66 €	101.451 €	45,2%
B_01_01	Formations PME & ONG	25.000 €	106,04 €	24.894 €	0,4%
B_02_01	Réhabilitation des ouvrages d'art	620.000 €	285.226,89 €	334.773 €	46,0%
B_02_02	Réhabilitation en semi-mécanisé	100.000 €	15.503,82 €	84.496 €	15,5%
B_02_03	Réhabilitation des routes	565.000 €	220.950,77 €	344.049 €	39,1%
X_01_03	Réserve budgétaire	0 €	0,00 €	0 €	
Z_02_01	Equipe technique	95.000 €	61.542,32 €	33.458 €	64,8%
Z_02_02	Missions coord. Régional	20.000 €	13.251,39 €	6.749 €	66,3%
Z_02_03	Equipe administratif & logistique	90.000 €	69.466,18 €	20.534 €	77,2%
Z_02_04	Matériel roulant	40.000 €	0,00 €	40.000 €	0,0%
Z_02_05	Equipement IT	15.000 €	5.336,42 €	9.664 €	35,6%
Z_02_06	Loyer bureau	0 €	0,00 €	0 €	
Z_02_07	Fonctionnement véhicules	75.000 €	39.165,34 €	35.835 €	52,2%
Z_02_08	Fonctionnement bureau	35.000 €	34.891,65 €	108 €	99,7%
Totaux		1.865.000 €	828.989,48 €	1.036.011 €	44,4%

III.7.4 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 ;

III.7.5 Planification opérationnelle Q1-2012

Budget	Libellé	Q1 2011			Q2 2011			Q3 2011			Q4 2011			Q1 2012		
		Janv.	Fév.	Mars	Avril	Mai	juin	Juil.	Aout	Sept	Oct.	Nov.	Déc.	Janv.	Févr.	Mars
A_02_05	Appui à l'entretien															
	<i>Installation des CLERS</i>															
	<i>Fabrication et pose des barrières des pluies</i>															
	<i>Opération d'entretien</i>															
B_01_01	Formations PME & ONG															
	<i>Mise en place de la base de données des partenaires d'exécution</i>															
	<i>Atelier d'information sur le MP</i>															
	<i>Formation des ONG et PME en gestion et management</i>															
B_02_01	Réhabilitation des ouvrages d'art															
	<i>Réhabilitation des ponts</i>															
	<i>Réhabilitation des dalots</i>															
B_02_02	Réhabilitation en semi-mécanisé															
B_02_03	Réhabilitation pistes en HIMO															
	<i>Réhabilitation des pistes en HIMO</i>															
	<i>Travaux de gravillonnage</i>															

IV. VOLET SANKURU

IV.1 Fiche projet

Nom Project	Programme de Réhabilitation et d'Entretien des pistes au Congo – PREPICO Volet SANKURU
Code Projet	RDC 0711211
Zone d'intervention	District de Sankuru, Province du Kasai- Oriental
Budget	1.738.000,00 € (Volet Sankuru)
Personnes clés	Christian Toch : Coordonnateur Régional Dieudonné KANYINDA : Chef de projet Ingénieurs superviseurs : Samuel Nsimba Basilua Jean-Paul Kabue Kazadi Jackson Mawete Manza
Instance Partenaire	Ministère de Développement Rural
Date Convention de mise en œuvre	29/04/2009
Durée	24 mois
Groupes cibles	<ul style="list-style-type: none"> - Les usagers, transporteurs et opérateurs économiques ; - La population bénéficiaire (riverains) ; - Le personnel médical des zones de santé, les écoles, les églises ; - Les autorités politico – administratives ; - Les ONG et PME locales,...
Objectif Globale	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
Objectif Spécifique	Réhabiliter en 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 routier qui assure l'entretien à travers des structures locales.
Résultats attendus	Les études préalables sont menées
	Les PME et ONG sont formées et opérationnels dans la réhabilitation et l'entretien des routes rurales par la méthode HIMO
	Un réseau de route (de desserte agricole) est réhabilité

IV.2 Résumé

IV.2.1 Aperçu de l'intervention

Logique d'intervention	Efficienc	Efficacité	Durabilité
Objectif Spécifique : « Réhabiliter en 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 routier qui assure l'entretien à travers des structures locales. »	B	B	X
Résultat 1 : « les études préalables sont menées »	B	B	X
Résultat 2 : « Les PME et ONG sont formées et opérationnels dans la réhabilitation et l'entretien des routes rurales par la méthode HIMO »	B	B	X
Résultat 3 : « Un réseau de route (de desserte agricole) est réhabilité »	B	B	X

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

Budget	Dépense par année			Dépenses totales année (31/12/2011)	Solde budget	Taux d'exécution
	2009	2010	2011			
1.743.000,00 €		468.643,31	579.438 ,69	1.048.082,10	694.917,90	60,13 %

IV.2.2 Points saillants

- ↪ Tenue du comité de trois réunions du Comité de pilotage : le 14/01/2011, le 13/05/2011 et le 13/09/2011 ;
- ↪ Etude Baseline d'impact socio-économique ;
- ↪ Lancement première phase des travaux de réhabilitation (janvier 2011);
- ↪ Lancement deuxième phase des travaux de réhabilitation (juillet 2011) ;
- ↪ Recrutement d'un Expert Environnementaliste (sur PREPICO III) ;
- ↪ Mission de reconnaissance des ouvrages d'art sur l'axe Lusambo – Lubefu ;
- ↪ Etude des ponts Kamakanda (PK 5+950) et Sangayi (PK 13+350) ;
- ↪ Lancement des travaux d'ouvrages d'art (août 2011);

- ↪ Première phase des travaux d'entretien sur le réseau du PREPICO 1, Janvier – juillet 2011 ;
- ↪ Lancement deuxième phase travaux d'entretien sur le réseau du PREPICO 1, novembre 2011 ;
- ↪ Inauguration de 9 barrières de pluie en juillet 2011 ;
- ↪ Installation des Comités villageois de développement (CVD) sur l'axe Lusambo – Lubefu, octobre – novembre 2011 ;

IV.2.3 Risques clé

- ☛ Long délai pour la construction et fourniture des superstructures métalliques MP 05, 11, 06. Ce dernier MP a été plusieurs fois reporté et n'était toujours attribué au 31 décembre 2011 (**demande de n° de MP le 12 février 2011**) reportés (transport, réassemblage et pose in situ) ;
- ☛ Impraticabilité de la route nationale RN1 (Office des Routes) et le fort trafic sur la provinciale Bena Kazadi – Lusambo (PREPICO I) qui est pourtant entretenu par le projet. Ces deux axes sont les accès permettant d'atteindre LUSAMBO et nos chantiers de PREPICO III.
- ☛ Non respect du délai d'exécution du Projet à cause des retards observés dans le traitement de différents dossiers des marchés publics suite (attribution).

IV.2.4 Leçons apprises et recommandations clé

IV.2.4.1 Leçons clé

- ✓ Le rythme des attributions des marchés publics a une incidence considérable sur le taux d'exécution du budget, d'où la nécessité d'améliorer les mécanismes de traitement des dossiers par la Cellule des Marchés publics.
- ✓ Nécessité de promouvoir des PME locales qui seront des structures plus stables et permanentes pour faire face à la fragilité des ONG dont la plupart disparaissent après le projet. Ces PME constitueraient un réseau de structures locales capables de concevoir et de réaliser des travaux de réhabilitation et d'entretien des routes avec la main d'œuvre locale.
- ✓ La réhabilitation des ouvrages d'art devra s'effectuer progressivement, du PK 0+000 au PK final compte tenu de la situation d'impraticabilité des ponts sur l'axe routier Bena Kazadi – Lusambo en réhabilitation.
- ✓ Il est important de démarrer les travaux d'entretien immédiatement après la réhabilitation de la route pour éviter de faire face à de très fortes dégradations au démarrage effectif de l'entretien.
- ✓ Il est souhaitable que les autorités politico-administratives, ainsi que la DVDA s'impliquent dans la sensibilisation des populations riveraines de l'axe routier Lusambo – Lubefu pour obtenir leur adhésion totale aux travaux de réhabilitation d'abord et en suite à ceux d'entretien, afin d'éviter l'importation de la main d'œuvre.

IV.2.4.2 Recommandations clé

- ☛ Tenir compte lors de la prochaine formulation des projets, des spécificités des travaux à réaliser pour chaque volet et de leurs coûts pour que le budget soit en adéquation avec le volume des travaux prévus.
- ☛ Accélérer le traitement des dossiers dans la passation des marchés publics afin d'éviter l'accumulation des retards pour l'exécution des travaux.
- ☛ Les autorités provinciales et nationales devront réfléchir d'ores et déjà sur les mécanismes de financement de l'entretien des pistes réhabilitées par le Projet, notamment en accélérant la mise en place d'un Fonds Régional d'Entretien Routier(FRER) dans la province.
- ☛ Pour faciliter l'appropriation du projet, le Partenaire Institutionnel qu'est Le Ministère du Développement Rural devra apporter un appui financier, matériel et technique à la DVDA pour permettre à cette structure de jouer pleinement son rôle dans la pérennisation des actions du projet.

IV.3 Analyse de l'intervention

IV.3.1 Contexte

IV.3.1.1 Evolution du contexte

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

- La situation sécuritaire de la province au cours de l'année 2011 est restée généralement calme dans l'ensemble, mais tendue à la veille et après les élections du 28 novembre dernier, ce qui a conduit au mois de décembre 2011, la hiérarchie (CTB) d'évacuer sur Kinshasa tout le personnel non originaire de la province et ceux recrutés en dehors de la ville de Mbuji - Mayi.
- L'exécution des travaux connaît un retard à cause de la lenteur dans le traitement des dossiers pour la passation des marchés publics, et suite aux conditions difficiles de l'acheminement des matériaux sur les sites des travaux. En effet, plusieurs ouvrages étant hors d'usage, l'axe routier n'est pas encore fréquenté par des véhicules qui pouvaient bien y assurer le transport. Les entrepreneurs sont souvent obligés de transporter de lourdes charges par vélo (matériaux, matériels, nourriture,).
- Les travaux d'entretien des tronçons routier ont été retardés à cause du retard d'installation des CLER sur la première partie de l'axe Lusambo - Lubefu (les 1^{er} 80 Km). L'installation de ces derniers, initialement programmée en décembre 2011, a été reportée à cause du climat d'insécurité qui a prévalu dans la zone d'intervention à la suite des élections du 28 novembre 2011. Elle est reprogrammée dans la deuxième quinzaine du mois de janvier 2012. Néanmoins, la formation des comités villageois de développement (CVD) a déjà eu lieu sur l'ensemble de l'axe routier Lusambo – Lubefu.

- 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, ce qui permettrait une meilleure appropriation des actions du projet.
- Le manque d'une main d'œuvre en abondance le long de l'axe routier Lusambo - Lubefu, capable d'exécuter les travaux en HIMO. Certains tronçons sont déserts sur des distances allant jusqu'à 20 km. D'où l'importation d'une partie de la main-d'œuvre et la construction des sites de campement (camps de travailleurs).

IV.3.1.2 Ancrage institutionnel

La praticabilité des routes en toute saison de l'année est une des conditions sine qua none pour le développement des communautés rurales, ce qui implique la satisfaction de leurs besoins socio-économiques de base. C'est une exigence fondamentale qui nécessite beaucoup plus de moyens financiers pour supporter les efforts du Gouvernement et des bailleurs en vue de réduire la pauvreté en milieu rural.

Dans cette optique, la RDC a sollicité et obtenu du Royaume de Belgique le financement du Programme de Réhabilitation et d'Entretien des Pistes au Congo (PREPICO) qui s'exécute dans 5 provinces du Pays. Au Kasai - Oriental, ce programme se focalise sur le District de Sankuru. Il porte sur 161 km repartis entre les territoires de Lusambo et Lubefu. Ce ciblage particulier vise à répondre à l'objectif principal que le gouvernement congolais s'est assigné dans le secteur des infrastructures de base. Ainsi, le Programme s'est inscrit en droite ligne avec les priorités nationales notamment en ce qui concerne la politique nationale de désenclavement du milieu rural. C'est ainsi qu'il bénéficie d'une implication des autorités locales et des services étatiques concernés.

Cependant, l'appropriation des actions du projet reste faible 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.

IV.3.1.3 Modalités d'exécution

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

Au début du projet, une étude Baseline a été menée dans l'aire d'intervention du volet. Cette étude est arrivée à présenter, la situation économique, sociale et environnementale de la zone d'intervention ainsi que l'état des lieux de l'axe routier. Etant donné que la réhabilitation des routes intègre celle des ouvrages d'art, une étude technique des ponts a été aussi menée.

L'étude Baseline a confirmé l'impact socio-économique positif qu'aurait l'axe routier Lusambo – Lubefu au terme de sa réhabilitation. Celle-ci favorisera le maillage du réseau de routes de desserte, desservira des zones à grande production paysanne, facilitera l'accès aux services sociaux de base. Sans se limiter à intervenir uniquement sur les points chauds, le volet a opté pour la réhabilitation systématique (entière) de l'axe routier retenu.

La méthode adoptée pour la réhabilitation est celle prévue par le DTF du projet, elle continue à démontrer son efficacité. Il s'agit de la Méthode HIMO, approche qui s'est avérée adaptée à la situation des routes du Sankuru, du point de vue des normes techniques de la RDC, du volume de trafic attendu et bien d'autres avantages encore pour la population, dont notamment un nombre important d'emplois.

IV.3.1.4 Dynamique « Harmo »

Harmonisation

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

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

Alignement

Au niveau sectoriel, le projet s’aligne sur les grands axes de la stratégie du Gouvernement de la RDC retenue pour la réhabilitation des routes rurales : « technique HIMO et mise en place des structures locales d’entretien routier ». Cette approche est retenue par l’ensemble des bailleurs de fonds intervenant dans le secteur.

Par contre, en suivant le système de gestion (comptable et financière) et de procédures de passation de marchés publics belges, le projet ne s’aligne pas sur le système de gestion des finances publiques de la RDC.

Gestion axée sur les résultats de développement

La programmation du projet est basée sur les résultats définis par le Gouvernement congolais en matière de réduction de la pauvreté par la stimulation de l’économie agricole dans la province du Kasai – Oriental. A travers la SMCL et le CDP, le projet et la CTB sont en accord avec la RDC à toutes les étapes de sa gestion : formulation, évaluation, réalisation, prises de décision.

Responsabilité mutuelle

A travers la SMCL et le CDP, la CTB est en concertation avec les parties prenantes à toutes les étapes de gestion du projet. Des réunions de la SMCL et de CDP sont tenues respectivement tous les 6 mois et 3 mois, au cours desquelles, le projet présente un état d’avancement des activités, des dépenses budgétaires, ainsi que les contraintes et / ou problèmes rencontrés. Les PV de réunions indiquent que tous les engagements de deux parties sont discutés et pris en compte lors de ces réunions.

Appropriation

Quant à l’appropriation du Programme, on observe encore des insuffisances pour pouvoir 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.

IV.3.2 Objectif spécifique

IV.3.2.1 Indicateurs

Objectif spécifique : « Réhabiliter en Haute intensité de Main d'œuvre d'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. »						
Indicateurs	Valeur 'Baseline'	Progrès année 2010	Progrès année 2011	Valeur Cible année 2012	Valeur cible	Commentaires
Le trafic est assuré en toute saison	1 moto / 2 semaines	1 moto / 2 semaines	Trafic de vélos et motos en nombre assuré sur les 140 km réhabilités	Trafic des véhicules assuré en toute saison sur l'ensemble de l'axe routier Lusambo - Lubefu	Trafic des véhicules assuré en toute saison sur l'ensemble de l'axe routier Lusambo - Lubefu	L'ensemble du projet porte sur la réhabilitation d'une route de 161 km (Lusambo – Lubefu) dont 140 km sont déjà exécutés. Mais ce tronçon réhabilité n'est pas encore fréquenté par les véhicules du fait que plusieurs cours d'eau restent encore infranchissables car les ouvrages de passages sont en construction ou font l'objet de MP en cours. Cependant, on note quand même une augmentation de trafic des motos et vélos grâce à l'amélioration des conditions de transport par la réhabilitation de la piste.
Augmentation du trafic	Pas de trafic véhicule	Presque inexistant	Plus d'un vélo et moto / jour	Plusieurs vélos, motos et véhicules / jour	Plusieurs vélos, motos et véhicules / jour	On a observé sur les tronçons routiers réhabilités, une augmentation de trafic des vélos et motos grâce à l'amélioration des conditions de transport pour ces engins.
La vitesse moyenne de parcours est maintenue	Pas de trafic véhicule	Pas de trafic véhicule	20/h	40/h	40/h	La vitesse moyenne recommandée de 40 km/h est atteinte par les motos et vélos sur tous les tronçons réhabilités, bien que la route reste impraticable par le véhicule par manque des ponts.
L'entretien des routes fait	Inexistant	Inexistant	Inexistant	Entretien de tout l'axe routier	Entretien de tout l'axe routier	Les travaux d'entretien n'ont pas encore démarrés, le projet est encore à l'installation des structures de gestion de l'entretien (CVD, CLER,...)
L'impact environnemental est mitigé		Mesures de mitigation appliquées	Un expert environnementaliste recruté, mesures de mitigation appliquées	Suivi application mesures de mitigation par l'expert environnementaliste	Suivi application mesures de mitigation par l'expert environnementaliste	Les mesures de mitigation ont été appliquées, notamment la limitation des travaux de déforestation, la protection des talus par la végétalisation, la protection antiérosive aux abords des ouvrages en d'art anciens ou en construction,...

IV.3.2.2 Analyse des progrès réalisés

Pour rappel, l'intervention du projet porte sur un réseau linéaire et non ramifié, l'axe routier Lusambo – Lubefu. La première phase des travaux a consisté à réhabiliter les 80 premiers km, il s'agit de la première moitié de la route. Pour le moment le projet s'apprête à réceptionner 60 km pour lesquels les travaux sont terminés. S'agissant des ouvrages d'art, les travaux de réhabilitation de deux ponts ont démarré en septembre 2011, et la construction de la culée du premier tend vers la fin. Pour ces deux ponts, le projet a commandé via la Cellule des Marchés Publics, les superstructures métalliques qui sont présentement en construction dans les ateliers de Mobimétal à Kinshasa.

Malgré l'ampleur des travaux entrepris, il convient de signaler qu'il n'y a pas encore de trafic des véhicules sur la route, étant donné que plusieurs rivières restent infranchissables par manque des ponts. En effet, les travaux qui s'exécutent consistent à rouvrir un axe routier qui est resté impraticable depuis près de 40 ans.

Par ailleurs, on observe sur la route, une augmentation de trafic du nombre de motos et vélos, ce qui présage un impact positif certain de la route.

En conclusion, les résultats obtenus par le Projet au 31 décembre 2011 convergent petit à petit vers son objectif spécifique, le désenclavement de son aire d'intervention.

IV.3.2.3 Risques et hypothèses

Risques	Probabilité	Incidences potentielles		Niveau de Risque
		Description	Score	
Impraticabilité de la route nationale RN 1 et la provinciale Bena Kazadi – Lusambo	Moyen	Impraticabilité de la route nationale RN 1 et la provinciale Bena Kazadi – Lusambo par lesquelles on accède à celle du Projet (PREPICO 2) poserait problème suite aux dégradations éventuelles par manque d'entretien continu qui entraînerait un dysfonctionnement.	Elevé	Moyen
retard d'exécution des travaux	Moyen	Délai relativement long pour l'exécution du Projet à cause du retard observé dans le traitement des marchés publics suite (attribution).	Elevé	Moyen

IV.3.3 3.2.4 Critères de qualité

Critères	Score	Commentaires
Efficience	B	Tenant compte de la nature des travaux à réaliser et la typologie de différentes zones d'intervention, l'UGV s'est rendu compte que les moyens mis à sa disposition lors de la formulation du projet ont été sous-estimés, surtout si on considère le nombre et l'importance des ouvrages d'art à construire. Ainsi, à la SMCL du 14/10/2010, le Volet a bénéficié du financement de PREPICO1 - Volet Maniema. Cependant, les moyens disponibles à ce jour sont convertis en résultats attendus aussi bien en termes quantitatifs que qualitatifs.
Efficacité	B	Le projet progresse vers l'atteinte de l'objectif spécifique en ayant réhabilité déjà 140 km de piste de l'axe routier Lusambo – Lubefu long de 161 km. Les 21 derniers Km (MP 15 et 16) sont en cours d'attribution par la Cellule des Marchés Publics. Bien que les véhicules ne fréquentent pas encore la route à cause de quelques cours d'eau où les ponts sont en construction, les motos et vélos qui empruntent l'axe ont vu leurs conditions de transport améliorées par la réhabilitation de la route au point où ils arrivent même à dépasser la vitesse nominale de 40 km/h. S'agissant des ouvrages d'art, la construction des culées de deux premiers ponts de l'axe sont en cours d'exécution, alors que les superstructures sont aussi en construction dans les ateliers de Mobimétal qui en a gagné le marché. Espérant évoluer de la même façon, nous pouvons affirmer que l'objectif spécifique visé sera atteint.
Durabilité	X	La formation et l'installation des Comités Locaux d'Entretien et de réhabilitation des routes (CLER) étant en cours, on ne saurait se prononcer de manière exhaustive sur l'évaluation de la durabilité. Néanmoins, nous pensons que l'approche HIMO qui permet une appropriation des actions par la population bénéficiaire, l'option de construire les infrastructures des ponts en matériaux durables, avec les superstructures métalliques, permettront d'assurer la durabilité des actions du programme.
Pertinence	A	Il est constaté que le Volet Sankuru conforte le Gouvernement de la RDC dans sa politique qu'il a engagée dans le secteur des infrastructures de base. Il s'intègre parfaitement dans le cadre du DSCR qui vise le désenclavement des milieux ruraux et l'amélioration des conditions de production et celles d'évacuation des produits agricoles, l'accès aux services sociaux de base et la lutte contre la pauvreté.

IV.3.3.1 Impact potentiel

L'intervention du volet, consiste en la réhabilitation d'un axe routier, ainsi l'impact du projet ne pourra être visible qu'à la reprise du trafic (véhicules) sur l'ensemble de cet axe, ce qui n'est pas le cas à l'heure actuelle à cause de l'impraticabilité des tronçons non réhabilités pour lesquels le projet attend encore les attributions des marchés publics, et les rivières qui demeurent infranchissables par manque des ponts.

Cependant, la mise en œuvre du PREPICO 2 dans le district de Sankuru, a suscité un intérêt aussi bien au niveau de la population directement bénéficiaire que celles des autres catégories sociales notamment les autorités Politico-administratives, les personnels médicaux et paramédicaux, etc. Les enquêtes d'opinion menées pendant la durée de l'étude Baseline ont permis de relever différents aspects de l'impact attendu du projet. On peut le schématiser sur 5 points : l'amélioration des conditions de vie, la revitalisation des activités économiques, l'amélioration des conditions de mobilité et d'accessibilité, le maillage du réseau et le respect de l'environnement.

IV.3.3.2 Recommandations

Recommandations	Source	Acteur	Deadline
Tenir compte lors des prochaines formulations de projets, des spécificités des travaux à réaliser pour chaque volet, et de leurs coûts pour que le budget soit en adéquation avec le volume des travaux prévus.	UGV	UCAG	Etape de la formulation
Diminuer les délais d'attribution des marchés publics pour éviter l'accumulation des retards dans l'exécution des travaux.	UGV	Cellule des Marchés publics	Recommandation permanente

IV.3.4 Résultat 1

IV.3.4.1 Indicateurs

Résultat 1: « les études préalables sont menées »						
Indicateurs	Valeur 'Baseline'	Progrès année 2010	Progrès année 2011	Valeur Cible année 2011	Valeur cible	Commentaires
Rapports disponibles	Inexistant	Réalisation étude des ponts	Réalisation étude Baseline	Etude complémentaire des ponts	Toutes les études menées	L'étude Baseline menée concerne l'ensemble du projet, alors que celle des ouvrages d'art ne concerne que 2 ponts. Il faudra la compléter par une autre étude pour couvrir tous les ouvrages d'art.
Priorisation faite	Inexistant	Le DTF avait déjà fixé l'unique axe routier à réhabiliter, Lusambo – Lubefu – Lodja	-	-	-	N'était pas nécessaire étant donné que l'axe routier était déjà déterminé dans le DTF.
Nombre de personnes associées à l'analyse	Inexistant	inexistant	Plusieurs personnes	-	-	Plusieurs personnes ont été consultées dans le cadre de l'étude Baseline et celles des ouvrages d'art.

IV.3.4.2 Bilan activités

Activités	Déroulement				Commentaires
	A	B	C	D	
1 Etude Baseline	x				
2 Etude des ouvrages d'art		x			Une étude complémentaire sera menée pour les autres ouvrages d'art

IV.3.4.3 Analyse des progrès réalisés

Le volet a initié les études techniques en l'occurrence celle des ponts, ce qui lui a permis de retenir des solutions appropriées en rapport avec les réalités du terrain (ouvrages existant en bon état, durabilité des ouvrages à construire, disponibilité des matériaux locaux, coût des matériaux d'apport,...). Néanmoins, il convient de signaler qu'il faudra une autre étude sur les ponts non concernés par la première.

L'étude Baseline a été aussi menée, elle a le mérite de renseigner l'UGV avec précision sur certains indicateurs socio-économique existant. Cette étude servira de point de référence pour l'évaluation du projet à sa fin (indicateurs de performance).

IV.3.4.4 Risques et hypothèses

Risque	Probabilité (score)	Incidences potentielles		Niveau de Risque (score)
		Description	Score	
Manque d'expertise	Faible	Manque de bureaux d'études, services ou experts capables de faire les études préalables, d'assurer la formation ou d'établir les rapports périodiques et finaux d'exécution du Projet.	Elevé	Faible

IV.3.4.5 Critères de qualité

Critères	Score	Commentaires
Efficience	Satisfaisant	Les moyens prévus pour réaliser les études préalables à l'intervention ont suffi pour cette activité. Pour ce qui est de l'étude de base, elle suffit pour couvrir toute la zone concernée. Tandis que l'étude des ponts concerne plus de 50% de ponts à construire. Au regard de ce qui est fait et ce qui reste à faire en termes d'études, les ressources du volet sont convertis en résultat de façon économe.
Efficacité	Satisfaisant	L'étude Baseline établi la situation de référence de l'axe routier ciblé et permettra ainsi d'évaluer l'impact socio – économique de sa réhabilitation. A partir de l'étude des ouvrages d'art menée, le volet a rédigé les cahiers spéciaux des charges sur base desquels les ponts sont entrain d'être construits.

IV.3.4.6 Exécution budgétaire

Budget	Dépense par année			Dépenses totales année (31/12/2011)	Solde budget	Taux d'exécution
	2009	2010	2011			
10.000,00	-	0,00	0,00	0,00	10.000,00	0,00%

IV.3.4.7 Recommandations

Recommandations	Source	Acteur	Deadline
Pour les projets à venir, réaliser une fois pour toutes les études au lieu de procéder par étapes.	UGV	UGV	Recommandation permanente

IV.3.5 Résultat 2

IV.3.5.1 Indicateurs

Résultat 2: « Les ONG sont formées et opérationnelles dans la réhabilitation et l'entretien des routes par la méthode HIMO. »						
Indicateurs	Valeur 'Baseline'	Progrès année 2010	Progrès année 2011	Valeur Cible année 2011	Valeur cible	Commentaires
Nombre de PME et ONG formées en HIMO	Inexistant	Formation en méthode HIMO de 12 CLER et quelques structures indépendantes de Lusambo.	Encadrement technique des CLER par les ingénieurs de la DVDA et ceux du Projet	Tenue de deux sessions de formation HIMO	Tenue de trois sessions de formation HIMO au total et encadrement technique des CLER et structures devant exécuter les travaux.	Pas d'ONG formées et travaillant suivant les normes dans les territoires de Lusambo et Lubefu, avant PREPICO 2.
Nombre de session de formation	Inexistant	1 session de formation de chefs d'équipe en HIMO	-	2 autres sessions de formation de chefs d'équipe en HIMO.	3 sessions de formation de chefs d'équipe en HIMO au total sous financement du Projet.	Les 3 sessions de formation envisagées suffiront pour couvrir les travaux de réhabilitation et ceux d'entretien.
Augmentation du nombre de PME et ONG spécialisées dans les travaux HIMO	Inexistant	inexistant	-	50 ONG et PME (projection) formés par le Projet, capables d'exécuter les travaux HIMO.	75 ONG et PME formées et opérationnelles dans la réhabilitation et l'entretien des routes par la méthode HIMO.	Les chefs d'équipe formés réalisent un travail de qualité.

IV.3.5.2 Bilan activités

Activités	Déroulement				Commentaires
	A	B	C	D	
Identification des structures partenaires	x				
Formation HIMO		x			
Installation des CVD	x				
Formation et Installation des CLER			x		Programmée en décembre dernier, cette activité n'a pas pu avoir lieu à cause du climat d'insécurité qui a prévalu dans la zone d'intervention du projet à la veille et à la suite des élections du 28 novembre 2011. Elle est reprogrammée pour le mois de janvier 2012.

IV.3.5.3 Analyse des progrès réalisés

Il convient de signaler que la province du Kasai-Oriental dispose de plusieurs bonnes PME capables de réaliser les travaux routiers en par la méthode HIMO, bien que particulièrement au sein du district de Sankuru (dans les cités de Lusambo et Lubefu) il n'existait pas des chefs d'équipe formés et expérimentés disposant des capacités techniques requises. Face à cette situation, Le Programme a formé à Lusambo par le canal de la Direction des Voies de Desserte Agricole(DVDA), Service du Ministère de Développement Rural spécialisé en la matière, 24 chefs d'équipe de travaux routiers exécutés par la méthode HIMO. Ces derniers sont, ensemble avec les autres chefs d'équipe venus d'ailleurs, utilisés dans les différents chantiers de réhabilitation de l'axe routier Lusambo - Lubefu dans les territoires de Lusambo et Lubefu. 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 de l'axe routier en réhabilitation.

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

IV.3.5.4 Risques et hypothèses

Risque	Probabilité (score)	Incidences potentielles		Niveau de Risque (score)
		Description	Score	
Manque des structures locales disposant de capacité technique	Elevé	Manque des structures locales capables d'exécuter les travaux.	Faible	Faible

IV.3.5.5 Critères de qualité

Critères	Score	Commentaires
Efficience	B	L'option prise par le Volet de construire en matériaux durables tous les ouvrages d'art (ponts) va considérablement augmenter l'efficience de l'entretien. Il en est de même de l'approche HIMO utilisée pour les travaux de réhabilitation de piste qui permet une meilleure appropriation des travaux par les riverains.
Efficacité	B	Compte tenu de la complexité des travaux sur l'axe à réhabiliter, le fait de d'avoir recouru aux structures expérimentées pour exécuter les travaux par 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 de bons résultats au niveau de l'entretien. Par ailleurs, cette méthode permet de renforcer non seulement les capacités des ONG et PME locales, mais aussi celles des individus.
Durabilité	X	Ce critère ne pourra être bien évalué qu'après le démarrage effectif des travaux d'entretien.

IV.3.5.6 Exécution budgétaire

Budget	Dépense par année			Dépenses totales année (31/12/2011)	Solde budget	Taux d'exécution
	2009	2010	2011			
30.000,00	-	28.732,04	1.468,17	30.200,21	0,00	100,67 %

IV.3.5.7 Recommandations

Recommandations	Source	Acteur	Deadline
Les autorités provinciales et nationales devront réfléchir d'ores et déjà sur les mécanismes de financement de l'entretien des pistes réhabilitées.	UGV	Autorités nationales et provinciales	Fin travaux de réhabilitation
Les autorités politico-administratives devront sensibiliser la population pour son implication dans les prochains travaux de réhabilitation et d'entretien des axes dont elle est riveraine.	UGV	Autorités politico-administratives	Permanent
Envisager la perspective de recourir à d'autres intervenants pour assurer un entretien des routes de qualité via des Marchés Publics d'entretien (Cfr Office des Routes et prestataires privés dans les années 1980 et 1990).	UGV	Prestataires du secteur privé. Opérateurs économiques.	Permanent

IV.3.6 Résultat 3

IV.3.6.1 Indicateurs

Résultat 3 : « Un réseau de routes de desserte agricole est réhabilité »						
Indicateurs	Valeur 'Baseline' (DTF)	Progrès année 2010	Progrès année 2011	Valeur Cible année 2011	Valeur cible	Commentaires
Réhabilitation de X ml de ponts et de X passages sous route	50 ml	-	26,85 ml en construction	50 ml	50 ml	Les culées de deux premiers ponts de l'axe sont en construction, alors que les superstructures métalliques sont déjà commandées.
Réhabilitation en méthode mécanisée de 10 km de route	-	-	-	-	-	Jugé inopportun par rapport à l'état de la route.
Réhabilitation de 220 km cumulé de routes rurales en HIMO	220 km	80 km	140 km réhabilités au total	161 km réhabilités 20 km réhabilités en entretien amélioré	181 km réhabilités	N'eut été la lenteur de traitement des dossiers des marchés publics par la Cellule MP, tous les 161 km prévus seraient déjà réhabilités.
Nombre d'hommes jour de travail sur les chantiers	Pas précisé	-	-	-	-	Plusieurs emplois temporaires ont été créés, des précisions sur le nombre d'homme/jour seront données à la fin des travaux.
Nombre d'hommes jour exécutés par les femmes sur les chantiers	Pas précisé	-	10 %	Plus de 10 %	30 %	Faible participation des femmes.

IV.3.6.2 Bilan activités

Activités	Déroulement				Commentaires
	A	B	C	D	
Réhabilitation piste	x				
Réhabilitation ponts		x			

IV.3.6.3 Analyse des progrès réalisés

Les activités entreprises par le Volet convergent effectivement vers la réhabilitation complète de l'axe routier Lusambo – Lubefu. Les travaux sur piste progressent à une bonne vitesse, il en est de même des ponts en réhabilitation. Cependant, le Volet déplore la lenteur en ce qui concerne les attributions des marchés, ce qui occasionne un retard par rapport à la planification des activités.

IV.3.6.4 Risques et hypothèses

Risque	Probabilité (score)	Incidences potentielles		Niveau de Risque (score)
		Description	Score	
Inaccessibilité aux sites des travaux	moyen	Plusieurs ponts étant impraticables, il y aurait des difficultés pour accéder aux sites des travaux d'ouvrages d'art voire même de réhabilitation de piste, ce qui ne permettrait pas l'acheminement des matériaux de construction sur terrain.	Moyen	Faible
Insuffisance du budget	Elevé	Le volume des travaux d'ouvrages d'art et ceux de réhabilitation de piste nécessiteraient un budget supplémentaire, le montant initial prévu étant relativement faible.	Moyen	Faible

IV.3.6.5 Critères de qualité

Critères	Score	Commentaires
Efficience	C	Les moyens financiers disponibles se sont avérés insuffisants par rapport aux travaux prévus par le DTF. Il est fort probable qu'à la fin du projet, les réalisations notamment en ce qui concernent les ouvrages d'art soient supérieures aux prévisions. Heureusement que le budget du PREPICO 3 pourra combler cette insuffisance.
Efficacité	B	Les structures attributaires ont les qualités requises, elles réalisent un travail de bonne qualité, dans le respect des prescriptions techniques et règles de l'art. Bien que le trafic de véhicules ne soit pas encore possible sur l'axe à cause des ponts qui font défaut, on y enregistre par motos et vélos des vitesses de plus de 40 km/h, ce qui présage l'atteinte de bons résultats à la fin de tous les travaux.
Durabilité	X	Ne pourra être évaluée qu'après la mise en place complète des mécanismes d'entretien (CVD et CLER).

IV.3.6.6 Exécution budgétaire

Budget	Dépense par année			Dépenses totales année (31/12/2011)	Solde budget	Taux d'exécution
	2009	2010	2011			
1.019.000,00		20.904,15	324.962,94	345.867,09	694.037,00	33,94 %

IV.3.6.7 Recommandations

Idem qu'au point 3.2.6

IV.4 Thèmes Transversaux

IV.4.1 Genre

Les femmes et les hommes ont eu les mêmes opportunités de participer aux travaux de réhabilitation de routes par la méthode HIMO (ressemblance avec les travaux champêtres) dans le cadre de l'exécution du Projet. Pour y arriver, le volet avait instruit les structures partenaires locales qui exécutent les travaux, de pouvoir utiliser au minimum 30% de la main d'œuvre féminine sur l'ensemble de leur personnel. Certaines se sont appliquées, mais d'autres ont été distraites. En définitive, il convient d'indiquer que le taux de participation des femmes aux travaux reste faible, elle est estimée à 1 femme sur 10.

IV.4.2 Environnement

Via l'Expert Environnementaliste recruté par le Projet , Le Volet dispose déjà d'un draft du plan de gestion environnemental et social (PGES) qui reprend toutes les mesures de mitigation visant la réduction des impacts négatifs sur l'environnement résultant de l'exécution du projet. En attendant la validation de ce document, le Projet a pris toutes les dispositions nécessaires pour appliquer les mesures de mitigation afin de réduire les impacts négatifs. Néanmoins, signalons que la réhabilitation des routes par la méthode HIMO n'a généralement pas d'impact important sur l'environnement.

IV.5 Décisions prises par la SMCL & Suivi

Décisions	Source	Acteur	Timing de décision	État
<ul style="list-style-type: none"> 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 ; 	SMCL	Autorités provinciales	Pas défini	Exécutée
<ul style="list-style-type: none"> 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. 	SMCL	Autorités provinciales	Janvier – mai 2011	Exécutée
<ul style="list-style-type: none"> 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 ; 	SMCL	AT et Coordonnateurs régionaux	Permanent	Exécutée
<ul style="list-style-type: none"> 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. 	SMCL	UCAG et membres de la SMCL	Janvier – mai 2011	Exécuté

IV.6 Leçons Apprises

Leçons apprises	Public cible
<p>✓ Le rythme des attributions des marchés publics a une incidence considérable sur le taux d'exécution du budget, d'où la nécessité d'améliorer les délais de traitement des dossiers à la Cellule des Marchés publics.</p>	
<p>✓ Pour faciliter l'appropriation du Projet, le Partenaire institutionnel qu'est Le Ministère du Développement Rural via la DVDA, devra renforcer son appui technique en dotant cette dernière des moyens nécessaires pour assurer les travaux d'entretien.</p>	
<p>✓ Il importe de démarrer les travaux d'entretien immédiatement après la réhabilitation des routes pour éviter de fortes dégradations et juste après l'installation des CLER;</p>	
<p>✓ Nécessité de promouvoir des PME locales qui seront des structures plus stables et permanentes pour faire face à la fragilité des ONG dont la plupart disparaissent après le Projet. Ces PME constitueraient un réseau de structures locales capables de concevoir et de réaliser des travaux de réhabilitation et d'entretien des routes avec la main d'œuvre locale.</p>	
<p>✓ Il est souhaitable que les autorités politico-administratives, ainsi que la DVDA s'impliquent dans la sensibilisation des populations riveraines de l'axe routier Lusambo – Lubefu pour obtenir leur adhésion totale aux travaux de réhabilitation d'abord et en suite à ceux d'entretien, afin d'éviter l'importation de la main d'œuvre.</p>	
<p>✓ La réhabilitation des ouvrages d'art devra s'effectuer progressivement, du PK 0+000 au PK final compte tenu de la situation d'impraticabilité des ponts sur l'axe routier en réhabilitation.</p>	

IV.7 Annexes

IV.7.1 Cadre Logique

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

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

IV.7.2 Activités M&E

IV.7.3 Rapport “Budget versus actuels (y – m)”

Cfr Budget PREPICO 2

IV.7.4 Bénéficiaires :

- Les usagers, à savoir transporteurs routiers et les opérateurs économiques
- La population bénéficiaire
- Les autorités politico-administratives:
- Les ONG et PME locales

IV.7.5 Planification opérationnelle Q1-2011

Budget Line	MOIS	janv-12	févr-12	mars-12	avr-12	mai-12	juin-12	juil-12	août-12	sept-12	oct-12	nov-12	déc-12
	TRIMESTRE	Q1-2012			Q2-2012			Q2-2012			Q2-2012		
A_02_04	Appui aux opérations d'entretien Kasaï Oriental	37 950	36 700	26 208	0	0	0	0	0	0	0	0	0
D_01_01	Etude base-line et d'impact												
D_02_01	Formations des PME et ONG												
D_03_01	Réhabilitation des ouvrages d'art												
D_03_02	Réhabilitation en semi-mécanisé												
D_03_03	Réhabilitation des routes en HIMO												
Z_04_01	Coordinateur régional												
Z_04_02	Equipe technique (inclus directeur de projet)												
Z_04_03	Equipe nationale administrative et logistique												
Z_04_04	Achat matériel roulant												
Z_04_05	Achat équipement (IT, bureau, etc.)												
Z_04_06	Frais de fonctionnement des véhicules												
Z_04_07	Frais de fonctionnement du bureau												

V. VOLET TSHOPO



V.1 Fiche projet

NOM DU PROJET	Programme de Réhabilitation et d'Entretien des pistes au Congo (PREPICO) volet Sankuru
CODE PROJET	RDC 0711211
ZONE D'INTREVENTION	Districts de Tanganyika (Katanga), Sankuru (Kasaï Oriental), Tshopo (Province Orientale) et Sud-Maniema
BUDGET	11.000.000 euros
PERSONNES CLÉS	Christian Toch : Coordinateur Régional Prosper MATONDO : chef de projet - Ingénieurs superviseurs
INSTANCE PARTENAIRE	Ministère de Développement Rural
DATE DE SIGNATURE DE LA CONVENTION DE MISE EN OEUVRE	29/04/2009
DUREE	24 MOIS
GROUPES CIBLES	<ul style="list-style-type: none"> - Les usagers, transporteurs et opérateurs économiques ; - La population bénéficiaire (riverains) ; - Le personnel médical des zones de santé, les écoles, les églises ; - Les autorités politico – administratives ; - Les ONG et PME locales ;
OBJECTIF GLOBALE	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
OBJECTIF SPÉCIFIQUE	Réhabiliter en Haute intensité de Main d'œuvre un réseau de pistes dans certains pools de production de la Province – Oriental (District de la Tshopo) et maintenir ce réseau grâce à la création d'un fonds d'entretien routier qui assure l'entretien à travers des structures locales.
RESULTATS ATTENDUS	<p>Les études préalables sont menées</p> <hr/> <p>Les PME et ONG sont formées et opérationnels dans la réhabilitation et l'entretien des routes rurales par la méthode HIMO</p> <hr/> <p>Un réseau de route (de desserte agricole) est réhabilité</p>

V.2 Résumé

V.2.1 Aperçu de l'intervention

Logique d'intervention	Efficienc	Efficacit	Durabilit
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.	B	B	X
R1 les études préalables sont menées	A	A	B
R2 les CLER sont formés en méthode HIMO	B	B	B
R3 la route Kisangani-rivière lobai de 104 km est réhabilité	B	B	X

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

Budget	Dépense par année	Dépenses totales année N (31/12/2011)	Solde budget	Taux d'exécution
950.000	271.835,35	543.671,07	544.895	54,4%

V.2.2 Points saillants

- ↳ Tenue du comité de pilotage en date du 19/01/2011 ; 28/02/2011 ; 05/05/2011 ; 02/06/2011
- ↳ Réalisation de l'étude du pont Yenge (levés topographiques, études des sols et conception des ouvrages).
- ↳ Réalisation de l'étude d'impact environnemental et social (EIS)
- ↳ Rechargement des points chauds sur 3.100 ml avec l'OR
- ↳ Attribution par la CellIMP de 5 MP HIMO en cours d'exécution
- ↳ attribution par la CellIMP d'1 MP de construction du pont en BA de 8,20 m de portée à Yenge au PK 32+700 qui est en cours d'exécution
- ↳ Gravillonnage de 6 km
- ↳ recrutement d'un environnementaliste au niveau du programme ;
- ↳ Préparation des TDR pour une formation en gestion à Yangambi et à Yatolema par les consultants privés;
- ↳ Suite de l'entretien sur l'axe Kisangani-Yangambi avec les CLERS
- ↳ MAD de PREPICO du tracteur agricole du SENAMA par le gouvernement provincial

↪ Installation des CVD et des CLER sur l'axe Kisangani-rivière Lobaie en phase de réhabilitation en HIMO de cette route

V.2.3 Risques clé

N°	Risques	Description	Influence sur l'atteinte de résultat	Probabilité de réalisation	Niveau actuel	Actions de gestion
01	Climat équatorial avec de pluies en toutes saisons	- Les pluies continues retardent l'avancement des travaux en HIMO	Modéré	Modéré	Modéré	Installation des barrières des pluies et gravillonnages de la route surtout (digues, pentes et rampes)
02	Non respect du délai d'exécution des travaux (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.

V.2.4 Leçons apprises et recommandations clé

V.2.4.1 Leçons clé

1. A la fin de la réhabilitation de la route en terre il faut immédiatement entamer l'entretien des pistes, des ouvrages d'art et les travaux des gravillonnages avec le système des fournitures des matériaux que les CLER doivent régaler surtout sur les pentes ;les rampes et les digues.
2. Protéger les tronçons des routes menacées par la LAEB (la Lutte Antiérosive Biologique)
3. L'attribution des marchés par la Cellule MP doit tenir compte des plannings des projets.

V.3 Analyse de l'intervention

V.3.1 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 Programme PREPICO 2 en cours, réhabilite la route Kisangani-rivière Lobaie long de 104km (route nationale RN7) et assure l'entretien de la route Kisangani-Yangambi (Route provinciale). La remise en état de l'axe Kisangani-rivière Lobaie impraticable depuis près de 15 ans aura un grand impact positif sur les prix des produits agricoles ou denrées alimentaires à Kisangani, le Territoire d'Opala est réputée être une zone de grand potentiel agricole surtout en paddy.

V.3.1.1 Evolution du contexte

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

- Le brusque désistement de l'Office des routes pour exécuter les points chauds en semis mécanisés cours de l'année 2011 a rendu la tâche complexe aux responsables des volets de telle sorte que les mémoires des travaux des tronçons que l'office des routes devrait faire en mécanisation ont été corrigé pour finalement faire ces tronçons en Haute intensité de la main
- Le SENAMA a mis à la disposition de PREPICO 2 Province Orientale pour les travaux de compactage, un tracteur agricole qui tracte un rouleau compresseur

V.3.1.2 Ancrage institutionnel

L'ancrage institutionnel reste faible dans la mesure où les partenaires institutionnels dans sa mise en œuvre, le Ministère du Développement Rural et des TPI via la DVDA et l'office des routes ne sont pas encore en mesure de prendre totalement en charge l'appui et le suivi de l'entretien des routes réhabilitées.

V.3.1.3 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 des devises nécessaires pour le pays et de créer des emplois lors de l'exécution des différents chantiers dans l'aire du Projet.

V.3.1.4 Dynamique « Harmo »

Harmonisation

La vulgarisation de la technique HIMO appliquées dans l'exécution des travaux par le projet est en harmonie avec la politique du Gouvernement congolais et les autres projets de la coopération multilatérale (UNOPS, FONER, FAO, Banque Mondiale, BAD et Union Européenne) intervenant dans le secteur des infrastructures de base.

Alignement

Au niveau sectoriel, le projet s'aligne sur les grands axes de la stratégie du Gouvernement de la RDC retenue pour la réhabilitation des routes rurales : « technique HIMO et mise en place des structures locales d'entretien routier ». Cette approche est retenue par l'ensemble des bailleurs de fonds intervenant dans le secteur.

Par contre, en suivant le système de gestion (comptable et financière) et de procédures de passation de marchés publics belges, le projet ne s'aligne pas sur le système de gestion des finances publiques de la RDC.

Gestion axée sur les résultats de développement

La programmation du projet est basée sur les résultats définis par le Gouvernement congolais en matière de réduction de la pauvreté par la stimulation de l'économie agricole dans la province Orientale. A travers la SMCL et le CDP, le projet et la CTB sont en accord avec la RDC à toutes les étapes de sa gestion : formulation, évaluation, réalisation, prises de décision.

Responsabilité mutuelle

Des réunions de la SMCL et de CDP sont tenues respectivement tous les 6 mois et 3 mois, au cours desquelles, le projet présente un état d'avancement des activités, des dépenses budgétaires, ainsi que les contraintes et / ou problèmes rencontrés. Les PV de réunions indiquent que tous les engagements de deux parties sont discutés et pris en compte lors de ces réunions.

Appropriation

Nous constatons des insuffisances pour pouvoir aboutir à une appropriation par le partenaire compte tenu de l'absence de moyens matériels et financiers de la DVDA et la vétusté du matériel de l'office des routes pour assurer la pérennité des actions engagées.

V.3.2 Objectif spécifique

V.3.2.1 Indicateurs

Objectif spécifique : « Réhabiliter en Haute intensité de Main d'œuvre d'un réseau de pistes dans certains pools de production de la province du Kasaï – Oriental et maintenir ce réseau grâce à la création d'un fonds d'entretien routier qui assure l'entretien à travers des structures locales. »						
Indicateurs	Valeur 'Baseline'	Progrès année 2010	Progrès année 2011	Valeur Cible année 2012	Valeur cible	Commentaires
Le trafic est assuré en toute saison	56 motos / jours	56 motos / jours	Trafic de véhicule en période des récoltes des paddy assurés vélos et motos en grand nombre sur les 104km réhabilités	Trafic des véhicules assuré en toute saison sur l'ensemble de l'axe routier Kisangani -rivière Lobaie	Trafic des véhicules assuré en toute saison sur l'ensemble de l'axe routier Kisangani –rivière Lobaie	Nous signalons que sur le 104 km (Kisangani -rivière Lobaie le trafic est variable et relatif aux campagnes des récoltes des paddy
Augmentation du trafic	Pas de trafic véhicule	Presque inexistant	Plusieurs vélos et motos / jour	Plusieurs vélos, motos et véhicules / jour	Plusieurs vélos, motos et véhicules / jour	On a observé sur les tronçons routiers réhabilités, une augmentation de trafic des vélos motos et véhicules grâce à l'amélioration des conditions de transport pour ces engins.
La vitesse moyenne de parcours est maintenue	trafic véhicule saisonnier	trafic véhicule saisonnier	20/h	40/h	40/h	La vitesse moyenne recommandée de 40 km/h est atteint par les motos et vélos sur tous les tronçons réhabilités, bien que la route reste impraticable par le véhicule par manque des ponts.

L'entretien des routes fait	Inexistant	Inexistant	Inexistant	Entretien de tout l'axe routier	Entretien de tout l'axe routier	Les travaux d'entretien n'ont pas encore démarrés, le projet est encore à l'installation des structures de gestion de l'entretien (CVD, CLER,...)
L'impact environnemental est mitigé		Mesures de mitigation appliquées	Un expert environnementaliste recruté, mesures de mitigation appliquées	Suivi application mesures de mitigation par l'expert environnementaliste	Suivi application mesures de mitigation par l'expert environnementaliste	Les mesures de mitigation ont été appliquées, notamment la limitation des travaux de déforestation, la protection des talus par la végétalisation, la protection antiérosive aux abords des ouvrages en d'art anciens ou en construction,...

V.3.2.2 Analyse des progrès réalisés

Au départ il était prévu l'intervention mécanisée sur 10 km cumulés avec l'Office des Routes qui devait se succéder de l'intervention en HIMO sur 94 km avec les structures via la CellIMP. Pour permettre la praticabilité

Nous avons en final exécuté que 3,1km cumulé avec l'Office des Routes, gravillonnés 6km avec le CLER de Lubunga, et réhabilité 92 km en Haute Intensité de Main-d'œuvre avec les structures via la cellule des marchés publics ce qui a conduit à une augmentation de trafic des grands véhicules

V.3.2.3 Risques et hypothèses

Risque	Probabilité (score)	Incidences potentielles		Niveau de Risque (score)
		Décrire	Score	
Manque de bureaux	faible	La province n'as pas de bureau d'études		faible
Faiblesse sur le nombre d'entreprises basées dans la province	modéré	Les entreprises basées dans la province ont les capacités requises pour gagner plusieurs lots simultanément	modéré	modéré
Du point de vu temps, l'exploitation des dossiers par la CellIMP ne tient pas souvent compte du planning des projets	élevé	L'exécution de certain marchés dépend des saisons comme les ouvrages (pont et dalot) et même les travaux HIMO dans la province orientale il pleut abondamment toute l'année et la petite saison sèche n'apparait qu'au mois de Janvier et Février qui est la seule période favorable pour avancer rapidement les travaux	élevé	élevé

V.3.2.4 Critères de qualité

Critères	Score	Commentaires
Efficacité	B	Compte tenu de la complexité des travaux sur l'axe à réhabiliter, l'exécution des travaux par des structures expérimentées offre une garantie sur la qualité. Le renforcement des capacités techniques des structures locales (CLER), en formant des chefs d'équipe en HIMO permet aussi d'améliorer qualité au niveau de l'entretien.
Efficienc	B	A part la réalisation des travaux de réhabilitation, le volet prévoit va 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	B	la main d'œuvre étant locale- riveraine des axes, celle-ci bénéficie directement de 65% de l'enveloppe des travaux. Ceci constitue une motivation pour les travaux d'entretien. Par ailleurs,
Pertinence	X	

V.3.2.5 Impact potentiel

La circulation des produits ,marchandises et information dans les deux sens de l'axe encours de réhabilitation et l'accroissement du pouvoir d'achat de la population riveraine et la création des PME sont assurées

V.3.2.6 Recommandations

Recommandations	Source	Acteur	Deadline
Le gouvernement à travers ses institutions spécialisées notamment le FONER, l'Office des Routes et la DVDA doit songer à la pérennisation de cet investissement.	UCAG+Gouvernement	UCAG+Gouvernement	Le plus rapidement possible
Diminuer les délais d'attribution des marchés publics pour éviter l'accumulation des retards dans l'exécution des travaux.	UGV	Cellule des Marchés publics	Recommandation permanente

V.3.3 Résultat 1

V.3.3.1 Indicateurs

Résultat 1: « les études préalables sont menées »						
Indicateurs	Valeur 'Baseline'	Progrès année 2010	Progrès année 2011	Valeur Cible année 2011	Valeur cible	Commentaires
Rapports disponibles	Inexistant	Réalisation étude base line	Réalisation étude des ponts	Etude complémentaire des dalots	Toutes les études menées	L'étude Baseline menée concerne l'ensemble du projet,
Priorisation faite	Inexistant	Le DTF avait déjà fixé l'unique axe routier à réhabiliter, Isangi – Yahuma qui a été recentré au CDP (et entériné par la SMCL sur l'axe	-	-	-	La priorisation n'étant pas fait, le CDP avait donc recentré l'investissement sur l'axe Kisangani-Lobaie

		Kisangani-Lobaie				
Nombre de personnes associées à l'analyse	Inexistant	inexistant	Plusieurs personnes	-	-	Plusieurs personnes ont été consultées dans le cadre de l'étude Baseline et celles des ouvrages d'art.

V.3.3.2 Bilan activités

Activités <i>(Voir lignes directrices pour l'interprétation des scores)</i>	Déroutement				Commentaires (uniquement si la valeur est C ou D)
	A	B	C	D	
1 Etude Baseline	x				
2 Etude des ouvrages d'art	x	x			

V.3.3.3 Analyse des progrès réalisés

Le volet a initié les études techniques en l'occurrence celle des ponts, ce qui lui a permis de retenir des solutions appropriées en rapport avec les réalités du terrain (ouvrages existant en bon état, durabilité des ouvrages à construire, disponibilité des matériaux locaux, coût des matériaux d'apport,...). Néanmoins, il convient de signaler qu'il faudra une autre étude sur les ponts non concernés par la première.

L'étude Baseline a été aussi menée, elle a le mérite de renseigner l'UGV avec précision sur certains indicateurs socio-économique existant. Cette étude servira de point de référence pour l'évaluation du projet à sa fin (indicateurs de performance).

V.3.3.4 Risques et hypothèses

Risque	Probabilité (score)	Incidences potentielles		Niveau de Risque (score)
		Description	Score	
Manque d'expertise	Faible	Manque de bureaux d'études, services ou d'experts capables de faire les études préalables, d'assurer la formation, ou d'établir les rapports périodiques et finaux d'exécution du projet.	Elevé	Faible

V.3.3.5 Critères de qualité

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

Critères	score	Commentaires
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.
Efficienc	B	A part la réalisation des travaux de réhabilitation, le volet construit des ponts et des dalots définitifs dont les coûts d'entretien sont minimisés. De même, Ensuite le projet prévoit le gravillonnage des tronçons sensibles à savoir les pentes, les rampes et les digues qui traversent les zones marécageuses et de zones des faibles pentes 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	B	Toute la main d'œuvre étant riveraine des axes, celle-ci bénéficie directement de 60 % de l'investissement (de l'enveloppe des travaux). Ceci constitue un avantage pour les travaux d'entretien qui sont programmés immédiatement après la réception définitive
Pertinence	B	

V.3.3.6 Exécution budgétaire

Le taux d'exécution budgétaire est de 54,4% au 31 /12/2011

V.3.3.7 Recommandations

Recommandations	Source	Acteur	Deadline
Pour les projets à venir, réaliser une fois pour toutes les études au lieu de procéder par étapes	UGV	Volet	Recommandation permanente

V.3.4 Résultat 2

V.3.4.1 Indicateurs

Résultat 2: « Les ONG sont formées et opérationnelles dans la réhabilitation et l'entretien des routes par la méthode HIMO. »						
Indicateurs	Valeur 'Baseline'	Progrès année 2010	Progrès année 2011	Valeur Cible année 2012	Valeur cible	Commentaires
Nombre de PME et ONG formées en HIMO	Inexistant	Inexistant	Encadrement technique des CLER par les ingénieurs de la DVDA et ceux du Projet	Tenue de deux sessions de formation HIMO	Tenue de trois sessions de formation HIMO au total et encadrement technique des CLER et structures devant exécuter les travaux.	
Nombre de session de formation	Inexistant	Inexistant	Constitution et installation des 5 CLER	2 autres sessions de formation de chefs d'équipe en HIMO.	2 sessions de formation de chefs d'équipe en HIMO au total sous financement du Projet.	Les 2 sessions de formation envisagées suffiront pour couvrir les travaux de réhabilitation et ceux d'entretien.
Augmentation du nombre de PME et ONG spécialisées dans les travaux HIMO	Inexistant	inexistant	-	40 ONG et PME (projection) formés par le Projet, capables d'exécuter les travaux HIMO.	50 ONG et PME formées et opérationnelles dans la réhabilitation et l'entretien des routes par la méthode HIMO.	Les chefs d'équipe formés réalisent un travail de qualité.

V.3.4.2 Bilan activités

Activités	Déroulement				Commentaires
	A	B	C	D	
Identification des structures partenaires	x				
Formation HIMO		x			
Installation des CVD	x				
Formation et Installation des CLER			x		Les CLER ont été installés

V.3.4.3 Analyse des progrès réalisés

Nous signalons que le CLER de Lubunga à la rivière lobaie a fait le gravillonnage de 6 km avec satisfaction de la population riveraine.

V.3.4.4 Risques et hypothèses

Risque	Probabilité (score)	Incidences potentielles		Niveau de Risque (score)
		Description	Score	
Manque des structures locales disposant de capacité technique	Elevé	Manque des structures locales capables d'exécuter les travaux.	Faible	Faible

V.3.4.5 Critères de qualité

Critères	Score	Commentaires
Efficienc	B	L'option prise par le Volet de construire en matériaux durables tous les ouvrages d'art (ponts) va considérablement augmenter l'efficacité de l'entretien. Il en est de même de l'approche HIMO utilisée pour les travaux de réhabilitation de piste qui permet une meilleure appropriation des travaux par les riverains.
Efficacité	B	le fait de d'avoir recouru aux structures expérimentées pour exécuter les travaux par 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 de bons résultats au niveau de l'entretien. Par ailleurs, cette méthode permet de renforcer non seulement les capacités des ONG et PME locales, mais aussi celles des individus.

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

V.3.4.6 Exécution budgétaire

Le taux d'exécution budgétaire est de 54,4% au 31 /12/2011

V.3.4.7 Recommandations

Recommandations	Source	Acteur	Deadline
Les autorités provinciales et nationales devront réfléchir d'ores et déjà sur les mécanismes de financement de l'entretien des pistes réhabilitées.	UGV	Autorités nationales et provinciales	Fin travaux de réhabilitation
Les autorités politico-administratives devront sensibiliser la population pour son implication dans les prochains travaux de réhabilitation et d'entretien des axes dont elle est riveraine.	UGV	Autorités politico - administratives	Permanent
Envisager la perspective de recourir à d'autres intervenants pour assurer un entretien des routes de qualité via des Marchés Publics d'entretien (Cfr Office des Routes et prestataires privés dans les années 1980 et 1990).	UGV	Prestataires du secteur privé. Opérateurs économiques.	Permanent

V.3.5 Résultat 3

V.3.5.1 Indicateurs

Résultat 3 : « Un réseau de routes de desserte agricole est réhabilité »						
Indicateurs	Valeur 'Baseline' (DTF)	Progrès année 2010	Progrès année 2011	Valeur Cible année 2011	Valeur cible	Commentaires
Réhabilitation de X ml de ponts et de X passages sous route	12 ml	-	11,2 ml en construction	11.2 ml	11.2 ml	La construction du pont Yenge est en cours
Réhabilitation en méthode mécanisée de 10 km de route	16 km	3km	10 km-	10km	10 km	3,1km ont été réhabilités par l'Office des Routes et 7 km ont été gravillonné par le CLER de Lubunga avec l'appui des structures pour la fourniture des gravillons
Réhabilitation de 92,8 km routes rurales en HIMO	160 km	-	60 km réhabilités a	92,8 km réhabilités	92,8km réhabilités	Malgré la lenteur de traitement des dossiers par la Cellule MP, tous les 92,8 km prévus sont en cours de réhabilitation.
Nombre d'hommes jour de travail sur les chantiers	Pas précisé	-	-	-	-	Plusieurs emplois temporaires ont été créés, des précisions sur le nombre d'homme/jour seront données à la fin des travaux.
Nombre d'hommes jour exécutés par les femmes sur les chantiers	Pas précisé	-	±5 %	Plus de 30 %	30 %	Les femmes participent plus dans les travaux de préparation notamment le désherbage et le décapage

V.3.6 Bilan activités

Activités	Déroutement				Commentaires
	A	B	C	D	
Réhabilitation piste	x				
Réhabilitation ponts		x			

V.3.6.1 Analyse des progrès réalisés

Les activités du Volet concernent la réhabilitation de l'axe routier Kisangani en direction d'Opala (104 km de Kisangani à Lobaie). Les travaux sur piste sont évalués à 70 % du taux d'exécution, les travaux des ouvrages (pont et dalot) sont évalués à 50 % du taux d'exécution.

V.3.6.2 Risques et hypothèses

Risque	Probabilité (score)	Incidences potentielles		Niveau de Risque (score)
		Description	Score	
Climat équatorial avec pluies continues sur toute l'année	Modéré	Le planning d'avancement des travaux connaît plusieurs perturbations à cause des pluies successives qui accompagnent le déroulement des travaux en HIMO	Modéré	Modéré

V.3.6.3 Critères de qualité

Critères	Score	Commentaires
Efficienc	B	Les moyens financiers disponibles se sont avérés insuffisants par rapport aux travaux prévus par le DTF. Il est fort probable qu'à la fin du projet, les réalisations notamment en ce qui concernent les ouvrages d'art (dont la visibilité n'est effective après ouverture de la piste) soient supérieurs aux prévisions.
Efficacité	B	Les structures attributaires ont les qualités requises, elles réalisent un travail de bonne qualité, dans le respect des prescriptions techniques et règles de l'art, on y enregistre par motos et vélos des vitesses de plus de ± 40 km/h, ce qui présage l'atteinte de bons résultats à la fin de tous les travaux.
Durabilité	X	A évaluer qu'après la mise en place complète des mécanismes d'entretien (CVD et CLER).

V.3.6.4 Exécution budgétaire

Budget	Dépense par année			Dépenses totales année (31/12/2011)	Solde budget	Taux d'exécution
	2009	2010	2011			
950.000		213.603,75	330.067,32	543.671,07	406.328	54,4 %

V.3.6.5 Recommandations

Idem qu'au point 3.2.6

V.4 Thèmes Transversaux

V.4.1 Genre

Dans le cadre des travaux d'entretien, il est prévu dans le protocole des travaux avec le CLER \pm 30% de la main d'œuvre féminine

V.4.2 Environnement

Un expert environnementaliste pour le volet Tshopo et le volet Sankuru est responsable le suivi de mesure d'atténuation de l'impact négatif sur l'environnement. Le rapport sur l'Etude d'Impact Environnemental et Social(EIES) est prévu en PREPICO 3.

V.5 Décisions prises par la SMCL & Suivi

Décisions	Source	Acteur	Timing de décision	État
Que l'Etat soit totalement impliqué dans le respect des barrières de pluies afin de protéger les routes	SMCL	UCAG	Pendant et après le programme	En cours
Q'un appui institutionnel pour le renforcement des CLERS ou des FEDECLERS soit mis en place pour assurer le paiement des cantonniers dans des délais raisonnables .A ce sujet, l'Etat doit organiser et mettre en place un système bancaire viable.	SMCL	UGV/UCAG	Idem	Idem
La proposition de combiner évaluation à mi-parcours(MTR) du PREPICO 3 avec l'Evaluation Finale(EF) du PREPICO 2	SMCL		Pendant le programme	idem

V.6 Leçons Apprises

Leçons apprises	Public cible
<ul style="list-style-type: none">• nécessité d'améliorer les délais de traitement des dossiers à la Cellule des Marchés publics.	CelIMP
<ul style="list-style-type: none">• Le Ministère du Développement Rural via la DVDA, devra renforcer son appui technique en dotant cette dernière des moyens nécessaires pour assurer les travaux d'entretien.	UCAG
<ul style="list-style-type: none">• Il importe de démarrer les travaux d'entretien immédiatement après la réhabilitation des routes pour éviter de fortes dégradations et juste après réception définitive des travaux de réhabilitation	UCAG

V.7 Annexes

V.7.1 Cadre Logique

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

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

V.7.2 Activités M&E

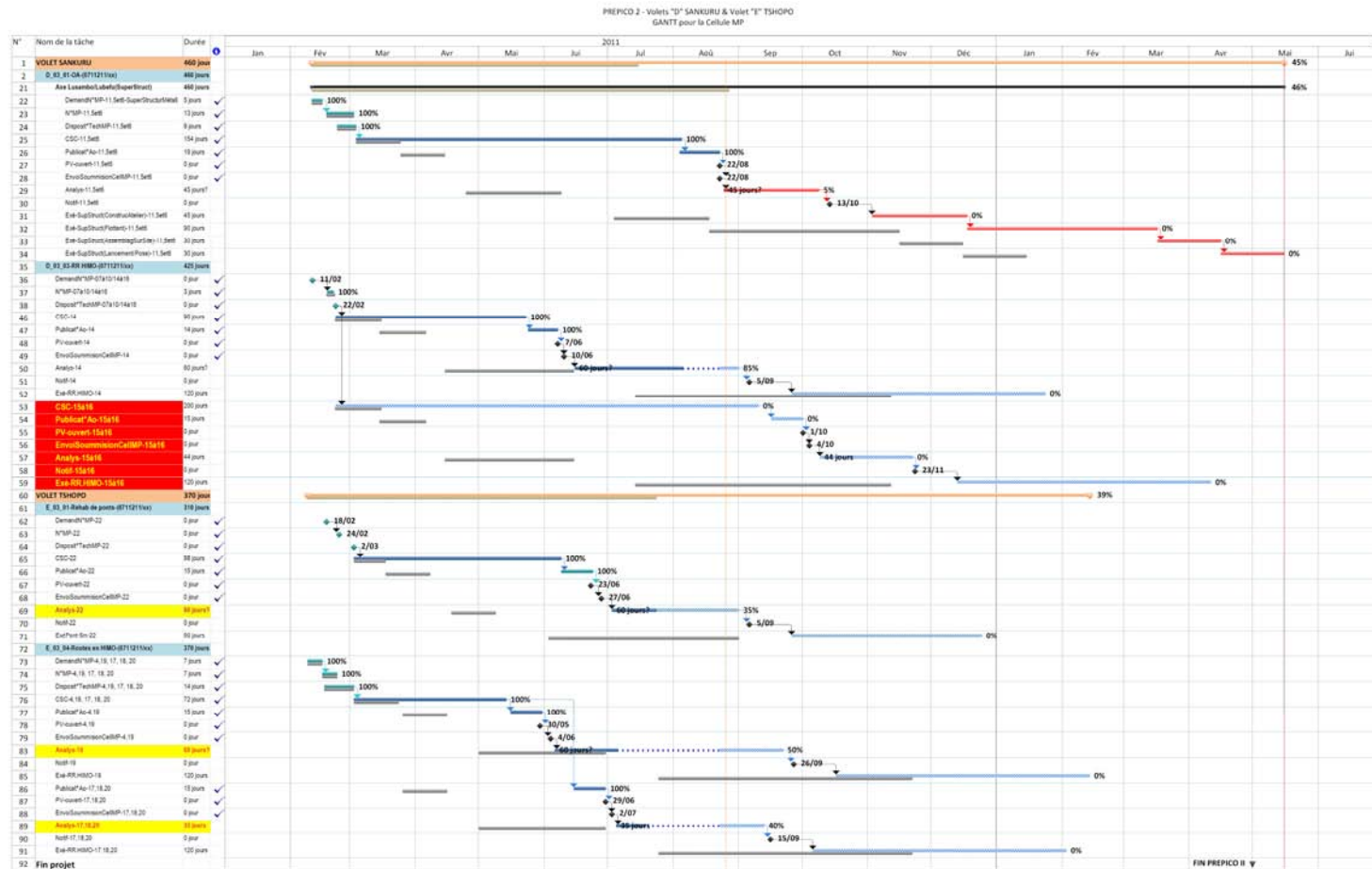
V.7.3 Rapport "Budget versus actuels (y – m)"

Budget Line	MOIS									
	PERIODE	Déjà dépensé CONSOLIDE au 31 déc 2011	Déjà dépensé au 31 janv 2012	% du dépensé/Bu dDTF	C.Totaux	Total Prévisions	Solde à dépenser	BALANCE	TOTAL INITIAL	BUDGET SMCL du 14/10/10
		TRIMESTRE								
A	L'Entretien des routes est assuré par un fonds d'Entretien	130.940,87	142.740,87	92,33%	100.000	23.659	23.659	0,00	100.000	100.000
A_02_0	S/Total R1 - Les structures d'entretien sont appuyées	130.940,87	142.740,87	92,33%	100.000	23.659	23.659	0,00	100.000	100.000
GRAND TOTAUX :		130.940,87	142.740,87	92,33%		23.659	23.659	0,00	100.000	100.000
BALANCE		84,70%	11.859							
E	Améliorer le réseau de routes rurales dans le district de TSHOPO	217.599,79	272.238,89	42,3%	514.926	427.512	425.400	-2.111,73	643.000	643.000
E_01	S/Total R1 - Les études préalables sont menées	16.474,91	16.474,91	100,0%	15.000	0	5	5,09	15.000	15.000
E_02	S/Total R2 - Les PME et ONG ont été formés	14.746,56	16.070,50	48,4%	40.000	30.036	18.473	-11.562,17	40.000	40.000
E_03	S/Total R2 - La route Kisangani-rivière Lobayi (104km) est réhabilitée	186.378,32	239.693,48	40,4%	459.926	397.476	406.922	9.445,35	588.000	588.000
X	RESERVE BUDGETAIRE	0,00	0,00	0,0%	16.400	0	0	0,00	16.400	5.700
X_05	S/Total X - Réserve budgétaire en régie	0,00	0,00	0,0%	16.400	0	0	0,00	16.400	5.700
Z	MOYENS GENERAUX	328.859,67	330.597,94	92,6%	305.600	26.029	28.140	2.111,73	305.600	316.300
Z_05	S/Total Z3 - Moyens généraux Tshopo	328.859,67	330.597,94	92,6%	305.600	26.029	28.140	2.111,73	305.600	316.300
GRAND TOTAUX :		546.459,46	602.836,83	60,3%	836.926	453.541	453.541	0,00	965.000	965.000
BALANCE		56,63%	362.163							

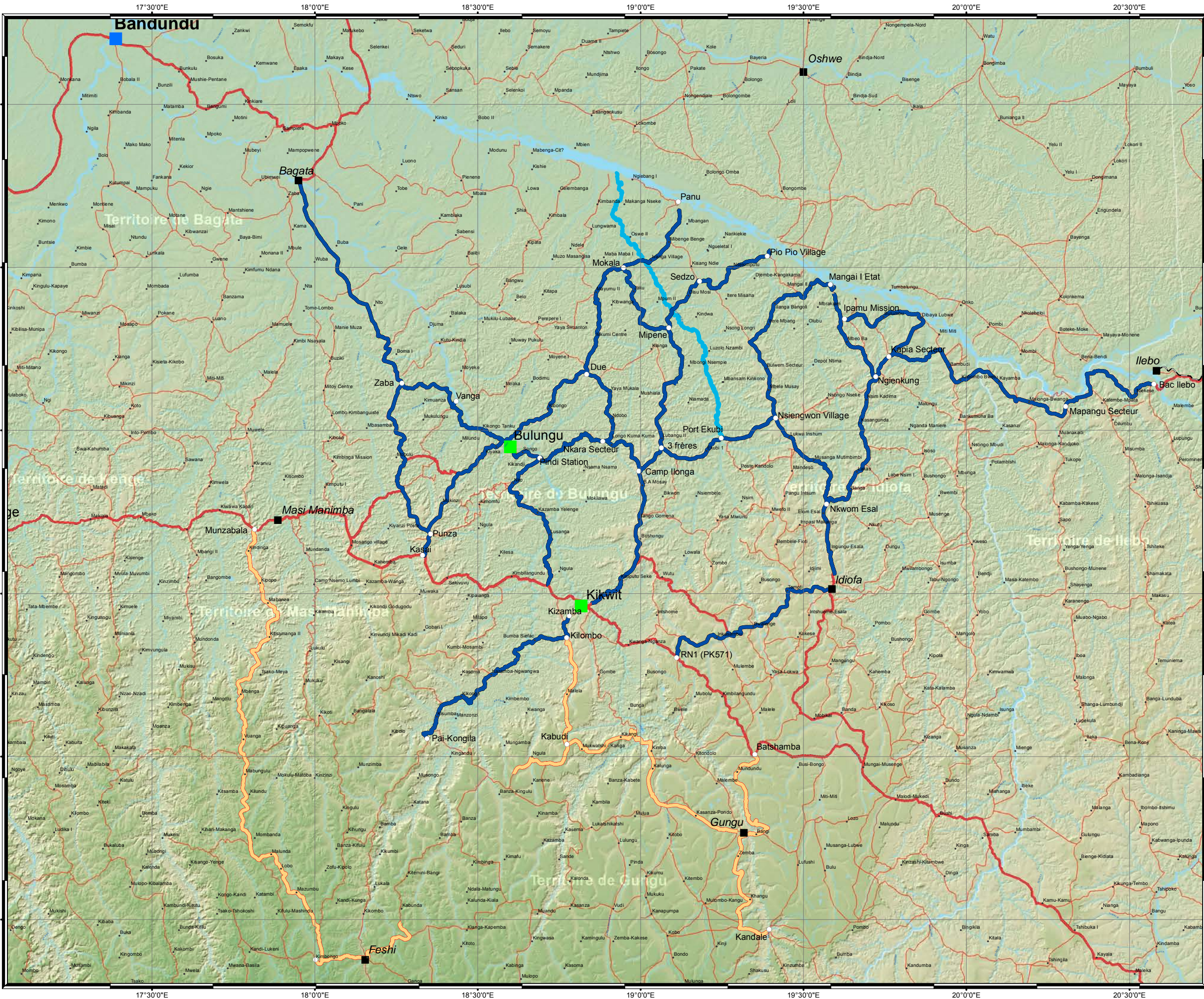
V.7.4 Bénéficiaires

- Les usagers, à savoir transporteurs routiers et les opérateurs économiques
- La population bénéficiaire
- Les autorités politico-administratives:
- Les ONG et PME locales

V.7.5 Planification opérationnelle Q1-2011



VI. CARTES DES PISTES DU RESEAU PREPICO PAR VOLET



République Démocratique du Congo
Carte des Pistes entretenues par la CTB
Projet PREPICO 2 Volet Entretien
dans la Province de Bandundu
Année 2011

Légende

- Localités**
- Chef-lieu de Province
 - Chef-lieu de District
 - Chef-lieu de Territoire
 - Localités
 - Localités des Fins de Pistes PREPICO

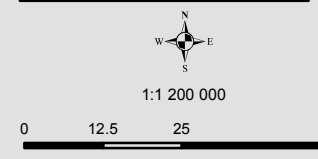
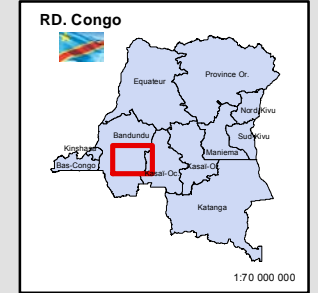
- Réseau routier général**
- Nationale
 - Régionale et locale

- Activités PREPICO Volet Entretien**
- Pistes entretenues PREPICO 2 (Soit 74% du réseau PREPICO Bandundu)
 - Autres Pistes PREPICO (Soit 26% du réseau PREPICO Bandundu)
 - Rivière balisée 163 km PREPICO 2

- Réseau hydrographique**
- Rivière
 - Grande rivière, fleuve et Lac

- Limites Administratives**
- Provinces

Localisation de la Carte :



Kilomètres
 Système géodésique mondial (WGS84)

PREPICO est le Programme de Réhabilitation et d'Entretien des Pistes au Congo de la CTB qui poursuit les actions initiées depuis 2002 avec les anciens projets routiers. Il envisage de désenclaver les zones de production vers les zones de consommation en mettant un accent particulier sur les mécanismes de pérennisation de l'entretien.

La CTB accompagne l'entretien de ces routes sur base d'un financement dégressif à travers les Comités Locaux d'Entretien et de Réhabilitation (CLER).

Source des données de base

Les données vectorielles de base de cette carte proviennent du Référentiel Géographique Commun (RGC) et d'autres par les relevés GPS effectués par le PREPICO.

Les limites Administratives telles que reprises sur cette carte sont présentées à titre illustratif et n'engagent nullement l'auteur.

Financement :



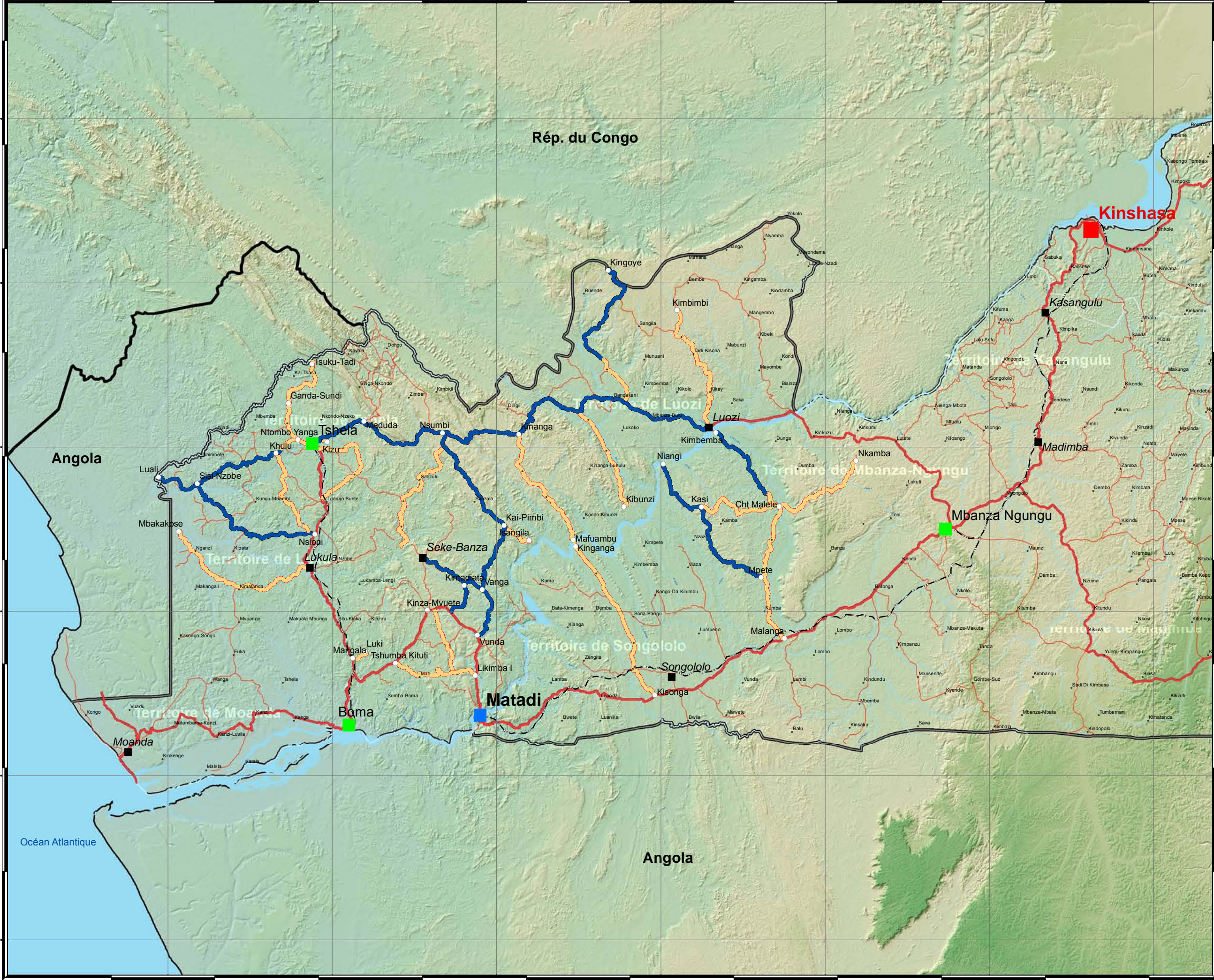
Réalisation :



Croisement Av. Col. Ebeya et Av. de l'Hôpital - Immeuble CAP IMMO
 Kinshasa/Gombe - RD. Congo
 Janvier 2012

12°30'0"E 13°0'0"E 13°30'0"E 14°0'0"E 14°30'0"E 15°0'0"E 15°30'0"E

4°0'0"S
4°30'0"S
5°0'0"S
5°30'0"S
6°0'0"S
6°30'0"S



République Démocratique du Congo

Carte des Pistes entretenues par la CTB
Projet PREPICO 2 Volet Entretien
dans la Province de Bas-Congo
Année 2011

- #### Légende
- Localités**
- Chef-lieu de Province
 - Chef-lieu de District
 - Chef-lieu de Territoire
 - Localités
 - Localités des Fins de Pistes PREPICO

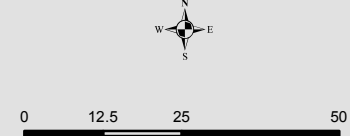
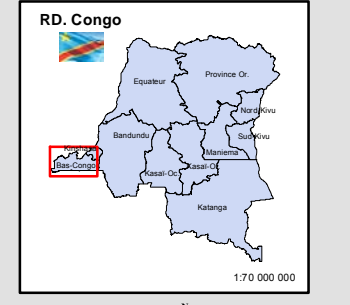
- Réseau routier général**
- Nationale
 - Regionale et locale

- Réseau routier réhabilité par la CTB**
- Pistes en entretien (PREPICO 2)
(Soit 44% du réseau PREPICO Bas-Congo)
 - Autres pistes du réseau PREPICO
(Soit 56% du réseau PREPICO Bas-Congo)

- Réseau hydrographique**
- Rivière
 - Grande rivière, fleuve et Lac

- Limites Administratives**
- Provinces

Localisation de la Carte :



PREPICO est le Programme de Réhabilitation et d'Entretien des Pistes au Congo de la CTB qui poursuit les actions initiées depuis 2002 avec les anciens projets routiers. Il envisage de désenclaver les zones de production vers les zones de consommation en mettant un accent particulier sur les mécanismes de pérennisation de l'entretien.

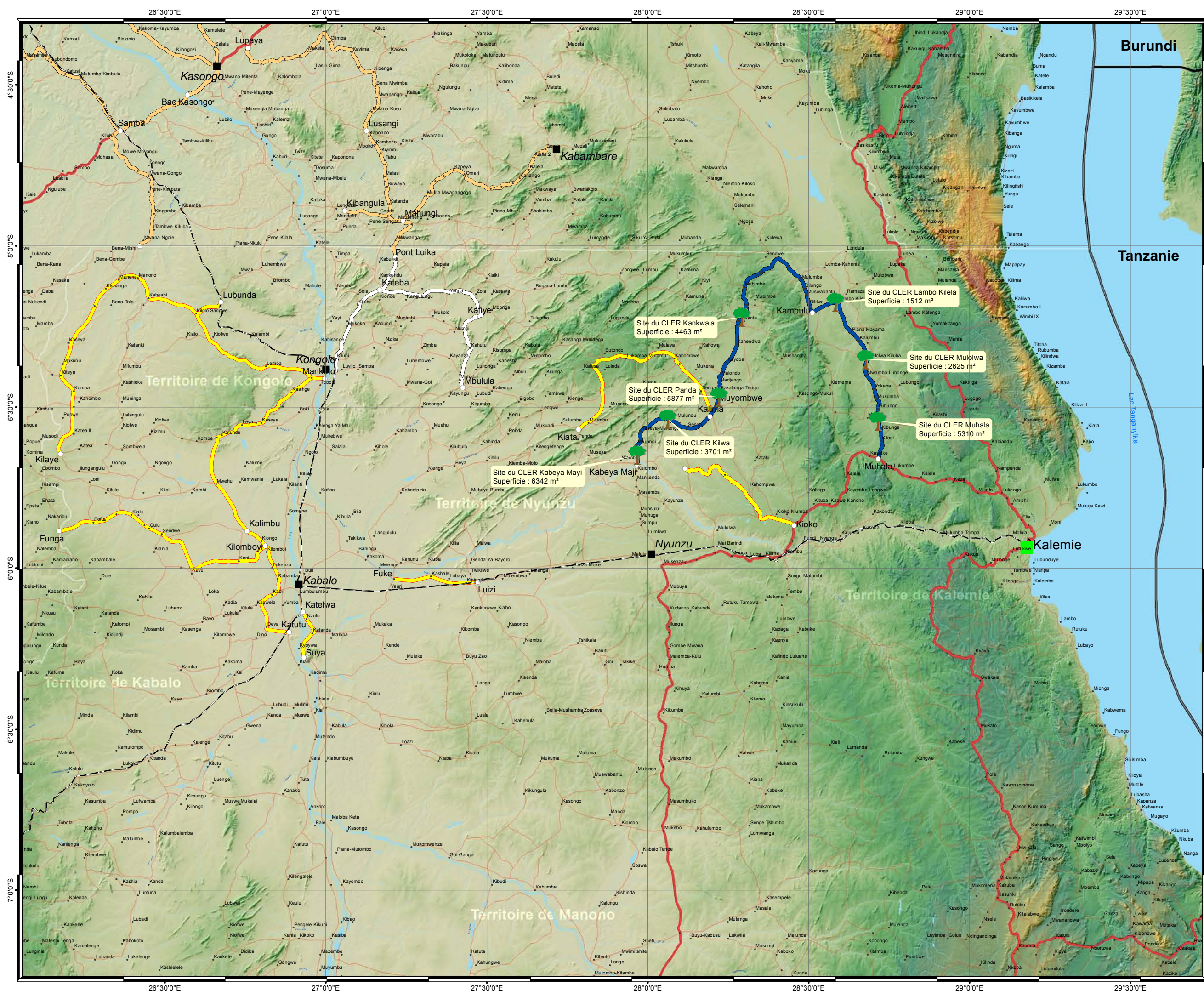
La CTB accompagne l'entretien de ces routes sur base d'un financement dégressif à travers les Comités Locaux d'Entretien et de Réhabilitation (CLER).

Source des données de base
Les données vectorielles de base de cette carte proviennent du Référentiel Géographique Commun (RG) et d'autres par les relevés GPS effectués par le PREPICO.
Les limites Administratives telles que reprises sur cette carte sont présentées à titre illustratif et n'engagent nullement l'auteur.



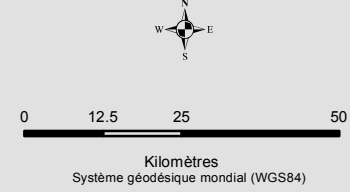
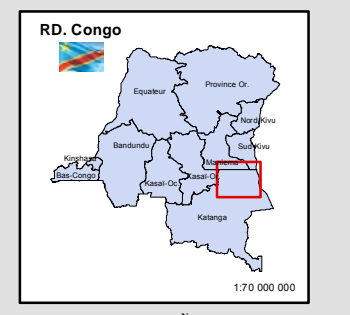
Croisement Av. Col. Ebeya et Av. de l'Hôpital - Immeuble CAP IMMO
Kinshasa/Gombe - RD. Congo
Janvier 2012

12°30'0"E 13°0'0"E 13°30'0"E 14°0'0"E 14°30'0"E 15°0'0"E 15°30'0"E



République Démocratique du Congo
Carte des Activités de la CTB
Projet PREPICO 2 Volet Tanganyika
dans la Province de Katanga
Année 2011

- Légende**
- Localités**
- Chef-lieu de Province
 - Chef-lieu de District
 - Chef-lieu de Territoire
 - Localités
 - Localités des Fins de Pistes PREPICO
- Réseau routier général**
- Nationale
 - Régionale et locale
- Réseau routier PREPICO**
- Pistes entretenues +/- 201 km PREPICO 2
 - Pistes en réhabilitation PREPICO 2
 - Pistes à réhabiliter dans PREPICO 3
 - Autres Pistes PREPICO (Maniema)
- Aspect Environnemental**
- Sites agro-forêtierie Installés (PREPICO 2)
- Réseau hydrographique**
- Rivière
 - Grande rivière, fleuve et Lac
- Limites Administratives**
- Provinces
- Localisation de la Carte :**



PREPICO est le Programme de Réhabilitation et d'Entretien des Pistes au Congo de la CTB qui poursuit les actions initiées depuis 2002 avec les anciens projets routiers. Il envisage de désenclaver les zones de production vers les zones de consommation en mettant un accent particulier sur les mécanismes de pérennisation de l'entretien.

La CTB accompagne l'entretien de ces routes sur base d'un financement dégressif à travers les Comités Locaux d'Entretien et de Réhabilitation (CLER).

Source des données de base

Les données vectorielles de base de cette carte proviennent du Référentiel Géographique Commun (RGC) et d'autres par les relevés GPS effectués par le PREPICO.

Les limites Administratives telles que reprises sur cette carte sont présentées à titre illustratif et n'engagent nullement l'auteur.

Financement :



Réalisation :



Croisement Av. Col. Ebeya et Av. de l'Hôpital - Immeuble CAP IMMO
 Kinshasa/Gombe - RD. Congo

Février 2012

République Démocratique du Congo

Carte des Pistes réhabilitées et entretenues par la CTB Projet PREPICO 2 Volet Maniema dans la Province de Maniema Année 2011

Légende

- Localités**
- Chef-lieu de Province
 - Chef-lieu de District
 - Chef-lieu de Territoire
 - Localités
 - Localités des Fins de Pistes PREPICO

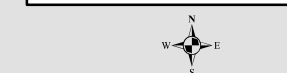
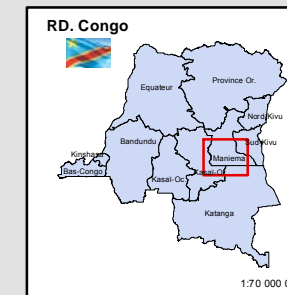
- Réseau routier général**
- Nationale
 - Régionale et locale

- Réseau routier PREPICO**
- Pistes entretenues +/- 173 km PREPICO 2
 - Pistes en réhabilitation PREPICO 2
 - Pistes à réhabiliter dans PREPICO 3
 - Autres Pistes PREPICO (Tanganyika et Sankuru)

- Réseau hydrographique**
- Rivière
 - Grande rivière, fleuve et Lac

- Limites Administratives**
- Provinces

Localisation de la Carte :



0 12.5 25 50
Kilomètres
Système géodésique mondial (WGS84)

PREPICO est le Programme de Réhabilitation et d'Entretien des Pistes au Congo de la CTB qui poursuit les actions initiées depuis 2002 avec les anciens projets routiers. Il envisage de désenclaver les zones de production vers les zones de consommation en mettant un accent particulier sur les mécanismes de pérennisation de l'entretien.

La CTB accompagne l'entretien de ces routes sur base d'un financement dégressif à travers les Comités Locaux d'Entretien et de Réhabilitation (CLER).

Source des données de base

Les données vectorielles de base de cette carte proviennent du Référentiel Géographique Commun (RGC) et d'autres par les relevés GPS effectués par le PREPICO.

Les limites Administratives telles que reprises sur cette carte sont présentées à titre illustratif et n'engagent nullement l'auteur.

Financement :



Réalisation :



Croisement Av. Col. Ebeya et Av. de l'Hôpital - Immeuble CAP IMMO
Kinshasa/Gombe - RD. Congo

Janvier 2012

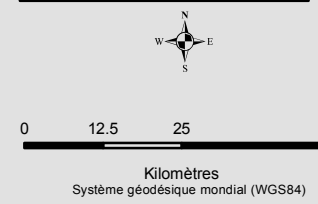
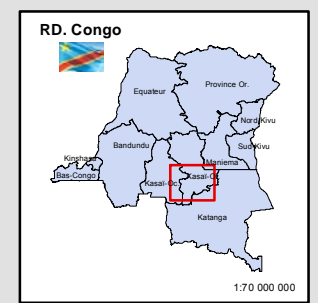




République Démocratique du Congo
 Carte des Pistes réhabilitées et entretenues
 par la CTB Projet PREPICO 2 Volet Sankuru
 dans la Province du Kasai-Oriental
 Année 2011

Légende

- Localités**
- Chef-lieu de Province
 - Chef-lieu de District
 - Chef-lieu de Territoire
 - Localités
 - Localités des Fins de Pistes PREPICO
- Réseau routier général**
- Nationale
 - Regionale et locale
- Réseau routier PREPICO**
- Pistes entretenues (PREPICO 2)
 - Pistes réhabilitées (PREPICO 2)
 - Autres pistes du réseau PREPICO
- Réseau hydrographique**
- Rivière
 - Grande rivière, fleuve et Lac
- Limites Administratives**
- Provinces
- Localisation de la Carte :**



PREPICO est le Programme de Réhabilitation et d'Entretien des Pistes du Congo de la CTB qui poursuit les actions initiées depuis 2002 avec les anciens projets routiers. Il envisage de désenclaver les zones de production vers les zones de consommation en mettant un accent particulier sur les mécanismes de pérennisation de l'entretien.

La CTB accompagne l'entretien de ces routes sur base d'un financement dégressif à travers les Comités Locaux d'Entretien et de Réhabilitation (CLER).

Source des données de base

Les données vectorielles de base de cette carte proviennent du Référentiel Géographique Commun (RGC) et d'autres par les relevés GPS effectués par le PREPICO.

Les limites Administratives telles que reprises sur cette carte sont présentées à titre illustratif et n'engagent nullement l'auteur.

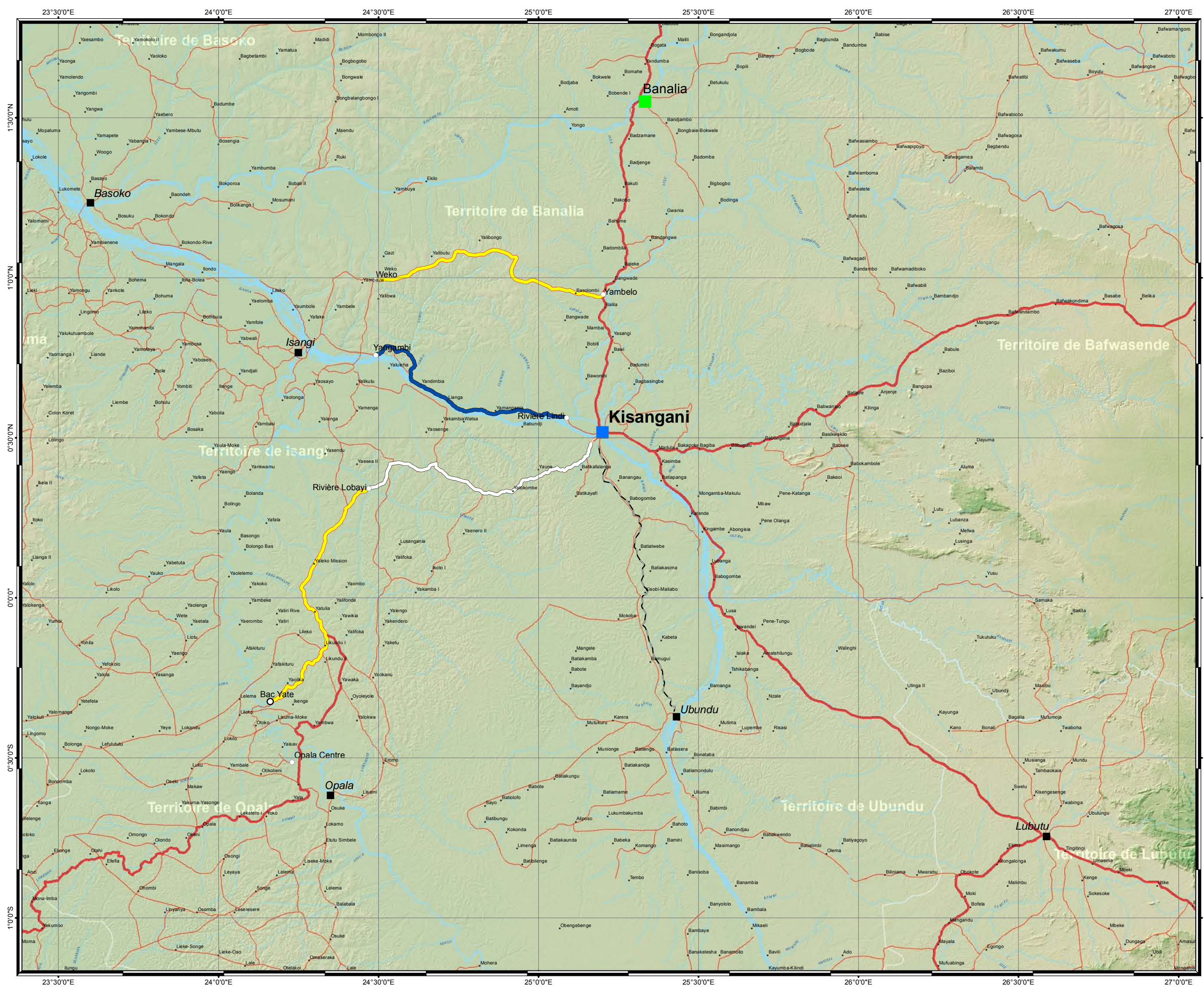
Financement :



Réalisation :



Croisement Av. Col. Ebeya et Av. de l'Hôpital - Immeuble CAP IMMO
 Kinshasa/Gombe - RD. Congo
 Janvier 2012



République Démocratique du Congo
 Carte des Pistes réhabilitées et entretenues par la CTB Projet PREPICO 2 Volet Tshopo dans la Province Orientale Année 2011

Légende

Localités

- Chef-lieu de Province
- Chef-lieu de District
- Chef-lieu de Territoire
- Localités
- Localités des Fins de Pistes PREPICO

Réseau routier général

- Nationale
- Regionale et locale

Réseau routier PREPICO

- Pistes entretenues +/- 91 km PREPICO 2
- Piste en réhabilitation +/- 95 km PREPICO 2
- Piste à réhabiliter dans PREPICO 3

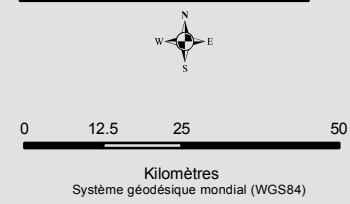
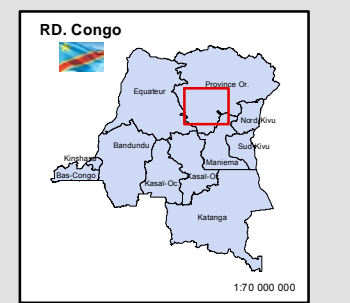
Réseau hydrographique

- Rivière
- Grande rivière, fleuve et Lac

Limites Administratives

- Provinces

Localisation de la Carte :



PREPICO est le Programme de Réhabilitation et d'Entretien des Pistes au Congo de la CTB qui poursuit les actions initiées depuis 2002 avec les anciens projets routiers. Il envisage de désenclaver les zones de production vers les zones de consommation en mettant un accent particulier sur les mécanismes de pérennisation de l'entretien.

La CTB accompagne l'entretien de ces routes sur base d'un financement dégressif à travers les Comités Locaux d'Entretien et de Réhabilitation (CLER).

Source des données de base

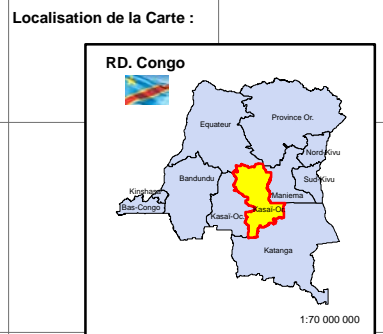
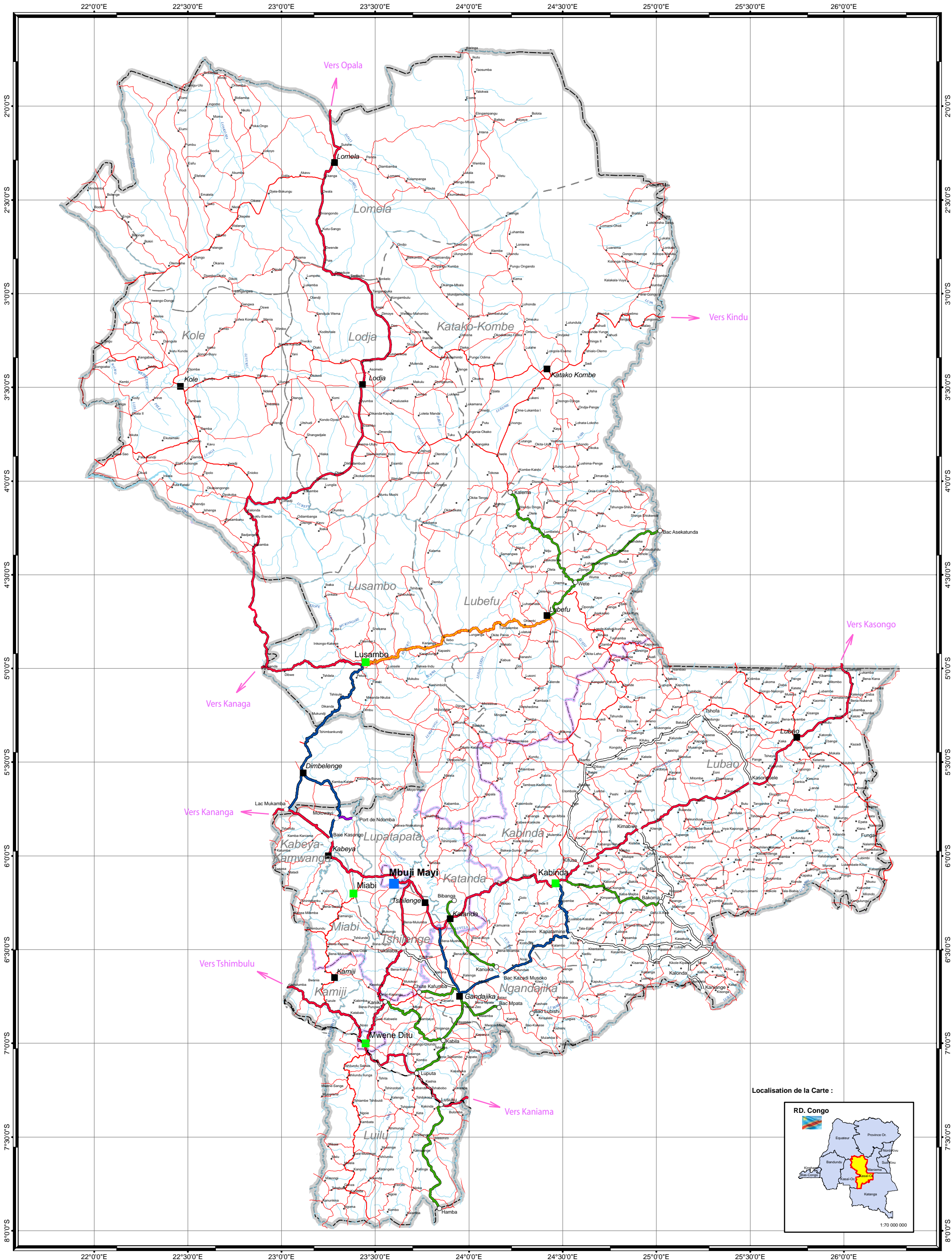
Les données vectorielles de base de cette carte proviennent du Référentiel Géographique Commun (RGC) et d'autres par les relevés GPS effectués par le PREPICO.

Les limites Administratives telles que reprises sur cette carte sont présentées à titre illustratif et n'engagent nullement l'auteur.

Financement :

Réalisation :

Croisement Av. Col. Ebeya et Av. de l'Hôpital - Immeuble CAP IMMO
 Kinshasa/Gombe - RD. Congo
 Janvier 2012



<p>République Démocratique du Congo Carte Générale de la Province du Kasai-Oriental</p>			<p>Financement : </p>	
<p>Source des données de base Les données vectorielles de base de cette carte proviennent du Référentiel Géographique Commun (RGC) et d'autres par les relevés GPS effectués par le PREPICO. Les limites Administratives telles que reprises sur cette carte sont présentées à titre illustratif et n'engagent nullement l'auteur.</p>			<p>Réalisation : </p> <p>Cellule SIG PREPICO-CTB Croisement Av. Col. Ebeya et Av. de l'Hôpital - Immeuble CAP IMMO Kinshasa/Gombe - RD. Congo</p>	
<p>Mars 2012</p>			<p>0 12.5 25 50 Kilomètres Système géodésique mondial (WGS84)</p>	

- Légende**
- Localités**
- Chef-lieu de Province
 - Chef-lieu de District
 - Chef-lieu de Territoire
 - Localités
 - Localités des Fins de Pistes PREPICO
 - Chemin de fer

- Réseau routier général**
- Nationale
 - Regionale
 - Locale
- Réseau routier CTB**
- Pistes en entretien (PREPICO 1 et DIFID)
 - Réseau DIFID
 - Réseau PREPICO 2
 - Réseau PREPICO 3

- Réseau hydrographique**
- Rivière
 - Grande rivière, fleuve et Lac
- Limites Administratives**
- Province
 - District
 - Territoire