



CTB

RAPPORT ANNUEL 2011

PREPICO III – Volet Bacs

RDC 09 141 11



ABRÉVIATIONS	4
1 FICHE PROJET.....	5
2 RÉSUMÉ.....	6
2.1 APERÇU DE L'INTERVENTION	6
2.2 POINTS SAILLANTS.....	6
2.3 RISQUES CLÉ	6
2.4 LEÇONS APPRISSES ET RECOMMANDATIONS CLÉ	6
3 ANALYSE DE L'INTERVENTION.....	8
3.1 CONTEXTE	8
3.1.1 <i>Evolution du contexte</i>	8
3.1.2 <i>Ancrage institutionnel</i>	8
3.1.3 <i>Modalités d'exécution</i>	9
3.1.4 <i>Dynamique « Harmo »</i>	9
3.2 OBJECTIF SPÉCIFIQUE	10
3.2.1 <i>Indicateurs</i>	10
3.2.2 <i>Analyse des progrès réalisés</i>	10
3.2.3 <i>Risques et hypothèses</i>	11
3.2.4 <i>Critères de qualité</i>	11
3.2.5 <i>Impact potentiel</i>	11
3.2.6 <i>Recommandations</i>	12
3.3 RÉSULTAT 1	13
3.3.1 <i>Indicateurs</i>	13
3.3.2 <i>Bilan activités</i>	13
3.3.3 <i>Analyse des progrès réalisés</i>	13
3.3.4 <i>Risques et hypothèses</i>	14
3.3.5 <i>Critères de qualité</i>	14
3.3.6 <i>Exécution budgétaire</i>	15
3.3.7 <i>Recommandations</i>	15
3.4 RÉSULTAT 2	16
3.4.1 <i>Indicateurs</i>	16
3.4.2 <i>Bilan activités</i>	16
3.4.3 <i>Analyse des progrès réalisés</i>	16
3.4.4 <i>Risques et hypothèses</i>	17
3.4.5 <i>Critères de qualité</i>	17
3.4.6 <i>Exécution budgétaire</i>	17
3.4.7 <i>Recommandations</i>	17
3.5 RÉSULTAT 3	18
3.5.1 <i>Indicateurs</i>	18
3.5.2 <i>Bilan activités</i>	18
3.5.3 <i>Analyse des progrès réalisés</i>	18
3.5.4 <i>Risques et hypothèses</i>	19
3.5.5 <i>Critères de qualité</i>	20
3.5.6 <i>Exécution budgétaire</i>	20
3.5.7 <i>Recommandations</i>	20

4	THÈMES TRANSVERSAUX	21
4.1	GENRE	21
4.2	ENVIRONNEMENT.....	21
5	DÉCISIONS PRISES PAR LA SMCL & SUIVI.....	23
6	LEÇONS APPRISES	23
7	ANNEXES.....	24
7.1	CADRE LOGIQUE.....	24
7.2	ACTIVITÉS M&E.....	26
7.3	RAPPORT “BUDGET VERSUS ACTUELS (Y – M)”.....	26
7.4	BÉNÉFICIAIRES	26
7.5	PLANIFICATION OPÉRATIONNELLE Q1-2012.....	27
7.6	DIAGRAMME DE PRIORISATION DES SITES D’INTERVENTION	28
7.7	LISTE PROVISOIRE DES PRIORITÉS (VALIDÉE PAR LE CDP LE 20/10/2011)	29

Abréviations

AT	Assistant Technique (de la CTB)
CdP	Comité de Pilotage (du volet Bacs)
CTB	Coopération Technique Belge
DGCD	Direction Générale de la Coopération au Développement
DTF	Dossier Technique et Financier
DVDA	Direction des Voies de Dessertes Agricoles (du Ministère du Développement Rural)
OR	Office des Routes
PARAU	Projet d'entretien et de réhabilitation des infrastructures routières en RDC et d'amélioration de l'assainissement urbain à Kinshasa
PIC	Programme Indicatif de Coopération
PREPICO 3	Programme de Réhabilitation et Entretien des Pistes en RD Congo – 3 ^e phase
SIG	Système d'Information Géographique
SMCL	Structure mixte de concertation locale
M&E	Monitoring and Evaluation

1 Fiche projet

Nom Projet	Programme de Réhabilitation et Entretien des Pistes en RD Congo (PREPICO 3) – Volet Bacs
Code Projet	RDC 09 141 11
Zone d'intervention	Provinces du Bas-Congo, Bandundu, Kasaï Oriental, Katanga, Maniema et Province Orientale
Budget	6.431.500 EUR
Personnes clés	
Instance Partenaire	<ul style="list-style-type: none"> - Office des Routes - DVDA du Ministère du Développement Rural
Date Convention de mise en œuvre	05/02/2010
Durée (mois)	48 mois
Groupes cibles	Population des provinces concernées
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. »
Objectif Spécifique	« Réhabiliter un réseau de pistes dans certains pools de production 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 (Volet Bacs)	Les études préalables sont menées
	La gestion des bacs est améliorée
	Les bacs sont réhabilités

2 Résumé

2.1 Aperçu de l'intervention

Logique d'intervention	Efficienc	Efficacité	Durabilité
Objectif Spécifique	B	X	X
Résultat 1 : Les études préalables sont menées	A	A	B
Résultat 2 : La gestion des bacs est améliorée	X	X	X
Résultat 3 : Les bacs sont réhabilités	A	X	X

Budget	Dépenses totales année N (31/12/2011)	Solde budget	Taux d'exécution
6.431.500 EUR	265.760 EUR	6.165.740 EUR	4 %

2.2 Points saillants

- Le résultat 1 (sélection des sites d'intervention) a été réalisé à l'aide des ressources propres du programme et avec le concours du partenaire (OR). La liste reste soumise à révision éventuelle.
- Au niveau de la réhabilitation des bacs (résultat 3), le premier semestre du projet a été consacré au lancement de la majorité des marchés d'équipements et matières premières. Cette approche est motivée par les longs délais d'importation d'équipements lourds et dans un souci qualitatif et d'économies d'échelle.
- Pour les embarcadères, des démarches préalables ont été réalisées (photos satellites, levés topographiques d'un site test).
- La question de la gestion des bacs (résultat 2) débutera en 2012 par une étude préalable (cadre légal, étude des pratiques, analyse des scénarios).

2.3 Risques clé

- Difficulté de trouver les capacités techniques (prestataires) pour la réhabilitation des bacs.
- Collaboration au niveau local, provincial, national dans la mise en place d'un système de gestion des bacs transparent, permettant la bonne maintenance et durabilité des investissements.

2.4 Leçons apprises et recommandations clé

- Préparer les études techniques et financières détaillées par site, et adapter les modalités d'exécution des réhabilitations (chantier forain ou déplacement du bac jusqu'à un chantier naval) en fonction de l'étude détaillée de chaque site ;

- Difficulté de trouver les capacités techniques (prestataires) pour réhabilitation des bacs : renforcer l'équipe du projet / prospection et entretenir un réseau de prestataires / préparer modalités de collaboration avec l'OR ;
- Démarrer l'étude préalable pour la gestion des bacs ;
- Veiller à la communication et la visibilité pour garantir l'adhésion des autorités et de la population au système de gestion des bacs ;
- Maintenir à jour la base de données des bacs & actualisation de la carte SIG.

3 Analyse de l'intervention

3.1 Contexte

3.1.1 Evolution du contexte

L'exécution du projet a été marquée par l'arrivée de l'AT en charge au mois de mai 2011. L'état des différents bacs dans les provinces concernées a changé depuis l'étude préalable à la formulation faite en 2009. Que ce soit en détérioration (des bacs en ordre de marche qui sont tombés en panne) ou en amélioration (nouveaux bacs fournis ou bacs réhabilités par d'autres partenaires), la situation évolue constamment.

Etant donné que le DTF ne déterminait pas les sites d'intervention, et que le travail de sélection était l'objet du résultat 1, un travail d'actualisation de la base de données a été fait avec la division Matériel Flottant de l'Office des Routes. Vu que l'OR est le titulaire de la quasi-totalité des bacs de la RDC, les informations obtenues sont adéquates, et les priorités du projet établies avec ce service sont bien enregistrées, de manière à pouvoir orienter les autres acteurs sur d'autres priorités.

Au cours de l'année 2011, la RDC a reçu un total de 103 bacs neufs d'origine chinoise, initiative prise dans le cadre des 5 chantiers de la présidence de la République. Toutefois, les moyens n'étaient pas prévus a priori pour leur installation/déploiement sur le territoire, et d'autre part ils sont de très faible tonnage (10 et 15 tonnes). L'OR a été chargée de les mettre en place progressivement. Dès lors les opportunités de placement ou déplacement de ces bacs de faible tonnage ont été prises en compte lors de l'étude de priorisation/sélection. Par exemple, si un endroit de passage important (devant faire traverser des camions) est desservi insuffisamment par un de ces bacs dits « HMIE » (marque) et que cet endroit correspond aux priorités géographiques du programme PREPICO, l'OR a proposé que le bac « CTB » y soit placé, et que le bac « HMIE » soit déplacé vers un endroit de passage moins fréquenté de la même province/région de manière à améliorer la situation globale.

3.1.2 Ancrage institutionnel

Score: (Très approprié, Approprié, Peu approprié, Pas du tout approprié)

La DVDA est le partenaire principal du programme PREPICO. Toutefois, pour le volet Bacs c'est l'OR qui est le partenaire principal, comme mentionné au DTF. Cet ancrage avec l'OR (et en particulier la division « matériel flottant » de la Direction du Matériel) est pertinent et logique puisque c'est l'OR qui assure le suivi technique et opérationnel de la totalité des bacs de la RDC (sauf les bacs privés). En effet, si en théorie les bacs étant sur les routes d'intérêt local devraient être dévolus à la DVDA (selon son mandat), ce n'est pas le cas en pratique (il n'y a pas eu d'acte de cession, et tous les équipages qui font fonctionner les bacs au quotidien sont des fonctionnaires de l'OR).

Il faut toutefois noter que le détachement d'un ingénieur naval senior de l'OR au programme, prévu dans le DTF, n'a pas pu se faire en 2011, malgré les demandes de la CTB. Cette situation est en voie de résolution début 2012.

3.1.3 Modalités d'exécution

Score: (Très approprié, Approprié, Peu approprié, Pas du tout approprié)

Les modalités d'exécution ne posent pas de problème particulier à ce stade, mais, étant encore en phase de préparation, il est encore trop tôt pour en juger de manière exhaustive.

3.1.4 Dynamique « Harmo »

L'harmonisation des priorités (sélection des sites d'intervention) se fait via l'OR qui tient la base de données complète des bacs sous sa tutelle. Vu que les différents intervenants se réfèrent à l'OR, il n'y a pas de risques de doublons.

Le volet Bacs a été en contact avec le PARAU de l'Union Européenne, qui réhabilite et gère 4 bacs sur l'axe Bandundu-ville – Inongo – Mbandaka. Les échanges sont d'ordre technique mais aussi et surtout en ce qui concerne la gestion des bacs. Ce projet s'est lancé dans une expérience de cogestion des bacs avec l'OR en sécurisant les recettes des péages. L'échange d'expériences et la tentative d'harmonisation des pratiques seront poursuivis en 2012.

3.2 Objectif spécifique

3.2.1 Indicateurs

Objectif spécifique (commun aux différents volets de Prepico 3): Réhabiliter en HIMO un réseau de pistes dans certains pools de production et maintenir ce réseau grâce à la création d'un fonds d'entretien routier qui assure l'entretien à travers des structures locales	
Indicateurs	Commentaires
<ul style="list-style-type: none">• Le trafic est assuré en toute saison.• Augmentation du trafic• Augmentation de la taille des marchés• La vitesse moyenne de parcours est maintenue• L'entretien des routes est fait• L'impact environnemental est mitigé	<p>Ces indicateurs sont généraux pour le programme PREPICO 3 et donc non spécifiques au volet transversal « Bacs ».</p> <p>Bien entendu le volet Bacs y contribue en assurant la continuité du réseau par le franchissement des cours d'eau. Plus loin dans son exécution, les sites de bacs pourront être un endroit privilégié de comptage du trafic, moyennant un dispositif approprié.</p> <p>Etant en phase de démarrage (volet démarré en mai 2011), ce sont les activités préparatoires qui ont été menées et donc sans encore d'influence directe sur les indicateurs sur terrain. Pour apprécier l'évolution de ces activités, voir l'annexe 7.5 « Planification opérationnelle ».</p>

3.2.2 Analyse des progrès réalisés

Le projet ayant démarré au milieu de l'année 2011, ce sont les activités préalables aux réalisations physiques qui ont été réalisées, à savoir :

- Etude de sélection et validation de la liste provisoire des priorités (résultat 1) ;
- Lancement de la majorité des marchés d'équipements et matières premières nécessaires pour la réhabilitation des bacs, et mise en place de la structure logistique (entrepôt et développement d'un logiciel de gestion de stock) ;
- Pour les sites d'embarcadères, acquisition d'images satellitaires et levés topographiques d'un premier site test ;
- Début de la conception des bacs neufs compte tenu des acquis des projets précédents.

Bien qu'étant un volet transversal, le volet Bacs contribuera à l'évolution des indicateurs de l'objectif spécifique en assurant la continuité du réseau par le franchissement des cours d'eau. En effet, le premier critère de priorisation pour le choix des sites d'intervention qui a été appliqué désignait les bacs se trouvant sur le réseau entretenu/à réhabiliter par les autres volets du programme PREPICO (y compris PREPICO 1, 2 et 3).

3.2.3 Risques et hypothèses

Risque (décrire)	Probabilité (score)	Incidences potentielles		Niveau de Risque (score)
		Décrire	Score	
Le réseau des routes nationales et provinciales est en état de praticabilité et les routes rurales réhabilitées par le Programme continuent à être entretenues et sont fonctionnelles.	Moyen	Nonaccès des véhicules jusqu'aux bacs	Faible	A

A : *risque acceptable*

B : *Assurer le suivi du risque*

C & D : *Réduire le risque*

Le risque est acceptable puisque c'est en général le passage de cours d'eau qui est l'élément clé, à la fois le plus contraignant et le plus attractif (endroit privilégié d'échanges commerciaux, parfois y compris par le transbordement de marchandises entre la route et le transport fluvial et vice-versa). Donc si le bac est fonctionnel, en toute vraisemblance les efforts seront faits pour maintenir la route qui y accède.

3.2.4 Critères de qualité

Critères	Score	Commentaires
Efficienc e	B	Les choix de stratégie opérationnelle ont été faits pour maximiser les économies d'échelles. Le chronogramme est globalement maîtrisé.
Efficacit é	X	Il est trop tôt pour apprécier.
Durabilit é	X	Il est trop tôt pour apprécier, mais les bacs sont des investissements potentiellement rentables. La réussite dépendra du résultat 2.
Pertinenc e	A	Le désenclavement est essentiel pour le développement des régions concernées, et est en synergie avec le secteur Agriculture, autre secteur prioritaire du PIC.

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*

3.2.5 Impact potentiel

Le réseau de pistes rurales réhabilité/entretenu par le programme contribue effectivement à l'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 »). En effet, il y a une synergie effective avec le développement agricole.

Toutefois la préoccupation majeure reste le financement de l'entretien du réseau dans

l'après-programme. Si, au niveau du volet Bacs, l'autofinancement de l'entretien de l'équipement semble vraisemblable dans beaucoup de cas (montants des péages pouvant être affectés à l'entretien, consommation, et renouvellement de pièces), il est moins évident (sans pour autant l'exclure totalement) que ces ressources puissent contribuer à l'entretien des routes desservant les bacs.

3.2.6 Recommandations

Sans objet à ce stade du projet.

3.3 Résultat 1

3.3.1 Indicateurs

Résultat 1: Les études préalables sont menées						
Indicateurs	Valeur 'Baseline'	Progrès année N-1	Progrès année N	Valeur Cible année N	Valeur cible	Commentaires
Liste des priorités	0	0	1	1	1	La liste des priorités a été validée. Toutefois cette liste peut être soumise à des révisions.

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 de sélection		X			

- A : Les activités sont en 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.

3.3.3 Analyse des progrès réalisés

Le projet ayant démarré au milieu de l'année 2011, l'établissement de la liste des priorités des sites d'intervention a été logiquement une des premières préoccupations. L'étude de sélection n'a pas nécessité de ressources extérieures, mais a été réalisée à l'aide des données des partenaires (OR et DVDA), à l'aide de l'outil SIG développé dans les phases précédentes de PREPICO, et avec le concours des équipes des volets dits « géographiques » de PREPICO. La méthodologie suivante a été utilisée :

- 1) Actualisation de la base de données des bacs avec l'Office des Routes ;
- 2) Intégration de la base des données des bacs dans le Système d'Information Géographique (SIG) de PREPICO dont le résultat est la carte superposant les bacs et le réseau routier réhabilité/entretenu par la CTB ;
- 3) Travail de priorisation sur base de la carte et application des critères géographiques du DTF pour obtenir la première liste provisoire ;
- 4) Echange d'informations avec les équipes des différents volets du programme PREPICO (Volet Entretien, V. Tshopo, V. Kasai Oriental, V. Maniema, et V. Tanganyika) pour obtenir la liste provisoire révisée ;
- 5) Et enfin, les arbitrages effectués entre le projet et l'OR, pour aboutir à la liste soumise à la validation du comité de pilotage.

Le DTF prévoyait en premier lieu l'application des critères géographiques (compte tenu des zones et des choix de pistes à réhabiliter/entretenir par les autres volets de PREPICO), et en second lieu des critères d'utilité économique et sociale. L'exercice effectué ci-dessus a dégagé suffisamment de sites d'intervention en appliquant principalement les critères géographiques. De plus, pour chaque zone d'action de PREPICO un certains nombres de sites ont été classés en « réserve » (et pourront être repris en cas de marge budgétaire ou dans les projets de désenclavement en cours de formulation qui feront suite au PREPICO 3).

La liste des priorités, telle que validée par le comité de pilotage du volet Bacs le 20/10/2011 est reprise en **Annexe 7.7.**

Enfin, il est à noter que la sélection de certains sites est soumise à la validation des pistes à réhabiliter par les comités de pilotage des volets géographiques, et que la liste pourra être révisée par le comité de pilotage du volet Bacs à l'issue des études techniques et financières détaillées (mettant en évidence les contraintes techniques et budgétaires) ou pour tout autre fait nouveau qui influencerait ce choix. Le diagramme de priorisation des sites d'intervention est repris en **Annexe 7.6.**

3.3.4 Risques et hypothèses

Risque (décrire)	Probabilité (score)	Incidences potentielles		Niveau de Risque (score)
		Décrire	Score	
Appui des autorités	Moyen	Sélection non pertinente ou influence politique non-objective	Moyen	B

A : risque acceptable
 B : Assurer le suivi du risque
 C & D : Réduire le risque

3.3.5 Critères de qualité

Critères	Score	Commentaires
Efficiences	A	Le résultat a été réalisé à l'aide des ressources propres du programme et en collaboration directe avec le partenaire
Efficacité	A	Le résultat a été réalisé dans les temps
Durabilité	B	Des révisions sont possibles selon les analyses détaillées. Les sites en « réserve » et la base de données actualisée peut servir aux projets futurs.

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

3.3.6 Exécution budgétaire

Le résultat a été obtenu avec les ressources humaines et matérielles propres au programme PREPICO (échanges d'informations entre volets, SIG du volet Entretien) et au partenaire (collaboration et exploitation des données de l'OR).

Le budget non-consommé pourra donc être utilisé pour les autres résultats.

3.3.7 Recommandations

Recommandations	Source	Acteur	Deadline
Tenir à jour la base de données des bacs & actualisation de la carte SIG	3.3.3	Programme PREPICO & OR	continu
Préparer études techniques et financières détaillées par site	3.3.3	Projet	2012

3.4 Résultat 2

3.4.1 Indicateurs

Résultat 2: La gestion des bacs est améliorée						
Indicateurs	Valeur 'Baseline'	Progrès année N-1	Progrès année N	Valeur Cible année N	Valeur cible	Commentaires
Système de gestion introduit	0	0	0	0	1	Résultat à atteindre en fin de projet
Nombre de bacs gérés	0	0	0	0	15	Rien de prévu pour ce premier semestre du projet
Nombre de formations	0	0	0	0	15	Rien de prévu pour ce premier semestre du projet

3.4.2 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 Analyse économique			X		Démarrer au plus vite l'étude préalable
2 Mise en place d'un système de gestion		X			

- A : Les activités sont en 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.

3.4.3 Analyse des progrès réalisés

Le chronogramme du DTF prévoyait une analyse économique des sites des bacs (notamment prix de revient des traversées) lors de la 1ère année. Ceci n'a pas été entamé lors des 6 premiers mois du projet, puisqu'il fallait d'abord procéder à l'étude de sélection des sites. Ensuite, vu les délais très long d'importation des équipements lourds et matières premières en vue de la réhabilitation des bacs (et encore plus long pour la construction des bacs neufs), la priorité a été accordée au lancement de ces marchés, alors que la question de la gestion des bacs pourra être abordée pendant les délais d'acheminement. Voir chronogramme actualisé en **Annexe 7.5**.

Les actions envisagées pour le résultat concernant la gestion des bacs sont les suivantes :

- Étude préalable : cadre légal, formules possibles de gestion (avantages/inconvénients), études des pratiques ;
- Recrutement d'un économiste ; récolte des données par sites ;
- Éventuellement (selon résultat de l'étude préalable) préparation/négociation de contrats de gestion ;
- Dispositifs techniques de vérification (pesage/comptage) ;
- Formation des capitaines de bacs.

3.4.4 Risques et hypothèses

Risque (décrire)	Probabilité (score)	Incidences potentielles		Niveau de Risque (score)
		Décrire	Score	
Collaboration au niveau local, provincial, national	Moyen	Système de gestion non transparent ou non efficient ne permettant pas la bonne maintenance des bacs	Elevé	C

A : risque acceptable

B : Assurer le suivi du risque

C & D : Réduire le risque

3.4.5 Critères de qualité

Critères	Score	Commentaires
Efficience	X	Activités non entamées donc impossible à évaluer
Efficacité	X	Activités non entamées donc impossible à évaluer
Durabilité	X	Activités non entamées donc impossible à évaluer

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

3.4.6 Exécution budgétaire

Pas encore de dépenses pour ce résultat.

3.4.7 Recommandations

Recommandations	Source	Acteur	Deadline
Démarrer étude préalable pour la gestion des bacs	3.4.2	Projet	Q1/Q2-2012
Veiller à la communication et visibilité pour garantir l'adhésion des autorités et de la population au système de gestion des bacs.	3.4.4	Projet	2012 & 2013

3.5 Résultat 3

3.5.1 Indicateurs

Résultat 3: Les bacs sont réhabilités						
Indicateurs	Valeur 'Baseline'	Progrès année N-1	Progrès année N	Valeur Cible année N	Valeur cible	Commentaires
Nombre de bacs à moteur réhabilités/construits	0	0	0	0	12	Selon étude de priorisation : 5 bacs neufs et 7 réhabilitations
Nombre de bacs à câbles réhabilités/construits	0	0	0	0	3	Selon étude priorisation : 3 réhabilitations
Nombre d'embarcadères construits	0	0	0	0	11	Selon étude de priorisation, mais nécessité à valider sur site

3.5.2 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 Suivi des chantiers		X			
2 Travaux de réhabilitation des bacs à moteur		X			
3 Travaux de réhabilitation des bacs à câbles		X			
4 Embarcadères d'accostage des bacs		X			

- A : Les activités sont en 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.

3.5.3 Analyse des progrès réalisés

Suivi des chantiers :

L'activité de « suivi des chantiers par un ingénieur naval » comprend également tout le travail technique préparatoire pour les réhabilitations et constructions de bacs (spécifications techniques, conception). Le contrat de consultance de 250 h/jours a pu être attribué au même moment que l'arrivée de l'AT (mai 2011).

Réhabilitation des bacs à moteur et bacs à câbles :

Pour les réhabilitations, afin de privilégier la qualité des fournitures et l'efficacité (économie d'échelle par achats groupés), la stratégie du projet, dès son démarrage, a été de commander un stock d'équipements et de matières premières devant servir à la réhabilitation d'environ 10 bacs. Les délais d'importation de biens lourds par bateau (min. 4 mois) - hors délai de procédure de marchés publics et hors délai de production - était une raison supplémentaire pour lancer ces marchés de fournitures au début du projet, en

même temps que se faisait l'étude de priorisation/sélection, afin de respecter le délai global imparti au projet (et donc sans attendre les études détaillées à réaliser pour chacun des bacs à réhabiliter).

Ainsi, les marchés suivants ont été attribués ou lancés au cours de cette période : tôles marines et profilés, panneaux solaires et périphériques de charge de batteries, outillage, groupes électrogènes et groupes autonomes de soudure, peintures marines, résines industrielles, accastillages, hélices, arbres d'hélices et périphériques de propulsion, câbles et accessoires.

Ce mode opératoire a nécessité la location d'un entrepôt à Kinshasa, d'où partiront les matériels et matières premières vers les sites d'intervention ou chantiers navals. Le projet s'est dès lors doté d'un logiciel de gestion de stock permettant un suivi analytique et valorisé des sorties (et donc de calculer le coût de chacune des réhabilitations) pour un rapportage final correct.

Comme mentionné au DTF, sous l'activité « *Réhabilitation des bacs à moteur* », il peut s'agir de réhabilitation de bacs existants ou de construction de bacs neufs. Pour les bacs neufs (au nombre de 5 selon l'étude priorisation), la conception est en cours sur base des acquis du programme existant (Programme d'Urgence – volet Bacs). Les marchés devraient être lancés dans la première partie de 2012.

Embarcadères :

Certaines actions préalables à la construction des embarcadères ont été réalisées au cours de cette période :

- Lancement du marché pour les gabions (servant de matière première pour les embarcadères) après analyse technique de faisabilité ;
- Acquisition d'images satellitaires à très haute résolution pour tous les sites concernés par les embarcadères ;
- Levés topographiques pour un premier site test (Luozi, Bas-Congo).

Sur base du premier site test, l'approche sera généralisée sur l'ensemble des sites concernés.

3.5.4 Risques et hypothèses

Risque (décrire)	Probabilité (score)	Incidences potentielles		Niveau de Risque (score)
		Décrire	Score	
Bacs accessibles/ route fonctionnelle	Moyen	Abandon de certains sites sélectionnés dans l'étude de priorisation	Moyen	B
Difficulté de trouver les capacités techniques (prestataires) pour réhabilitation des bacs	Elevé	Travail en régie, partenariat public (OR), surveillance intense	Moyen	C

A : risque acceptable

B : Assurer le suivi du risque

C & D : Réduire le risque

3.5.5 Critères de qualité

Critères	Score	Commentaires
Efficienc	A	La stratégie d'achat groupé des intrants en import favorise les économies d'échelle
Efficacité	X	Il est trop tôt pour apprécier.
Durabilité	X	Il est trop tôt pour apprécier. Dépendra de la réussite du résultat 2.

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

3.5.6 Exécution budgétaire

Après le premier semestre du projet, le taux de dépenses reste très faible (1 %) mais est logique et en phase avec la programmation. En effet, s'agissant de cycles très lents (délai des marchés publics, longs délais d'importations, et long délais de construction de bacs neufs), les activités nécessitent un gros travail de préparation. Vu que la majorité des marchés pour les réhabilitations sont en cours et que les spécifications pour les bacs neufs sont en bonne voie, la programmation est sous contrôle.

A l'issue de l'étude de sélection, il est apparu que le nombre de bacs à moteurs (neufs et à réhabiliter) était beaucoup plus important que le nombre de bacs à câbles (total de 12 à moteur contre 3 à câbles). En outre, les équipements, fournitures communes et moyens généraux pour les réhabilitations sont imputés au moment de l'achat sur l'activité « réhabilitation des bacs à moteur » (et seront répartis sur les sites par le logiciel de gestion de stock évoqué ci-dessus). Par conséquent, il a été procédé à une modification budgétaire conséquente entre ces deux lignes, tel qu'approuvé à la SMCL Prepico 3 en octobre 2011.

3.5.7 Recommandations

Recommandations	Source	Acteur	Deadline
Bacs accessibles : adapter les modalités d'exécution des réhabilitations (chantier forain ou déplacement du bac jusqu'à un chantier naval) en fonction de l'étude détaillée de chaque site.	3.5.4	Projet	2012
Difficulté de trouver les capacités techniques (prestataires) pour réhabilitation des bacs : renforcer l'équipe du projet / prospection et entretenir un réseau de prestataires / préparer modalités de collaboration avec OR	3.5.4	Projet	2012

4 Thèmes Transversaux

4.1 Genre

Sans objet.

4.2 Environnement

Le programme PREPICO 3 prévoit la mise en œuvre d'un plan de gestion environnementale et sociale dans chacun des volets géographiques (se référer aux rapports y relatifs).

Le volet Bacs plus spécifiquement a deux types d'influence sur le thème de l'environnement : dans sa mise en œuvre d'une part, et de par son objectif en faveur du transport plus efficient d'autre part :

Dans sa mise en œuvre :

- Gestion environnementale des chantiers (de construction/réhabilitation de bacs) : il sera demandé dans les spécifications techniques pour les travaux de construction/réhabilitation des bacs que les soumissionnaires potentiels préparent une méthodologie de travail comportant une attention sur la gestion environnementale du chantier (dont traitement des déchets).
- Pour les bacs à moteur, qu'ils soient neufs ou lorsque la réhabilitation contient l'installation de moteurs neufs, l'innovation offrira un bac moins polluant que l'ancien : d'une part les moteurs ont évolué en ce sens, et d'autre part la bonne estimation de la puissance nécessaire (bénéficiant de l'expérience du programme précédent de la CTB) permettra un meilleur rendement énergétique.
- La gestion des bacs à mettre en place envisage l'option d'approvisionnement de carburant et huile de qualité, contrairement à la pratique de fourniture des consommables par les usagers qui conduit souvent à une détérioration de l'équipement par l'usage de mauvais carburant (non filtré, dilué, etc...)
- Parmi les innovations techniques au niveau des bacs, le projet envisage le placement de panneaux solaires pour réguler la charge des batteries, étant donné le nombre élevé de démarrages/arrêts par rapport au temps de fonctionnement en traversées (matériel déjà acquis, à placer sur un bac test avant de généraliser l'approche).
- La question de démantèlement/recyclage des bacs déclassés pourra être examinée en cas de remplacement d'anciens bacs.

Dans son objectif :

Tout transport routier implique une pollution de l'environnement (pièces, carburant, huiles), ceci étant une conséquence implicite du développement. Toutefois le programme a un effet de diminution de la pollution engendrée par le trafic de par les aspects suivants :

- En réhabilitant des bacs cruciaux, des détours polluants sont évités. Le désenclavement grâce au bac permet aux transporteurs de choisir des routes plus pertinentes, et donc un parcours plus efficient du point de vue consommation de carburant.

- En assurant une capacité de tonnage du bac appropriée au transport effectif (bacs de 25T et 35T), cela permet aux camions de taille convenable d'y passer, et donc de permettre un meilleur rapport carburant par tonne/km que de plus petits véhicules. Il est régulièrement constaté que lorsque les bacs sont de trop faible tonnage, le camion passe en étant préalablement déchargé, et ensuite la marchandise en une ou plusieurs traversées supplémentaires. Ceci est totalement non-efficace, y compris pour l'environnement. A contrario, un bac bien dimensionné stimule les traversées efficaces.
- Si le lieu de passage du bac est en même temps un endroit de transbordement de marchandises entre le transport routier et fluvial, ceci stimule le transport fluvial qui est souvent plus efficace que le routier. Le développement d'un réseau multimodal optimise le trafic du point de vue environnemental.

5 Décisions prises par la SMCL & Suivi

Décisions	Source	Acteur	Timing de décision	État
Modification budgétaire (transfert entre bacs à câbles et bacs à moteurs suite à l'étude de sélection/priorisation)	SMCL 26/10/2011	Projet	Q4-2011	Fait

6 Leçons apprises

Ayant démarré mi-2011, il est trop tôt pour tirer les enseignements du projet à ce stade.

7 Annexes

7.1 Cadre Logique

		Indicateurs objectivement vérifiables (IOV)	Sources de vérification	Hypothèses
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 	<p>Etudes socio-économiques ex-ante et ex-post.</p> <p>Statistiques provinciales relatives à la production agricole territoriale et aux taxes prélevées dans les territoires.</p>	<p>La paix et la sécurité sont maintenues dans la zone du programme</p> <p>Les autres actions d'accompagnement en cours dans l'aire du programme sont poursuivies.</p>
Objectif spécifique	« Réhabiliter en HIMO un réseau de pistes dans certains pools de production 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 - Augmentation de la taille des marchés - La vitesse moyenne de parcours est maintenue - L'entretien des routes est fait - L'impact environnemental est mitigé 	<ul style="list-style-type: none"> - Statistiques au niveau des accès des routes retenues - Rapports périodiques et d'évaluation. 	<p>Le réseau des routes nationales et provinciales est en état de praticabilité et les routes rurales réhabilitées par le Programme continuent à être entretenues et sont fonctionnelles.</p>

Volet Bacs		Indicateurs	Sources	Hypothèses
R1	Les études préalables sont menées	- Liste des priorités	RaRapports	- Appui des autorités
Activités	Description	Moyens	Budget	
R1.A1	Etude base-line et d'impact + sélection des bacs	CTB+OR+DVDA Comités de pilotage	15.000 €	
R2	La gestion des bacs est améliorée	- Système de gestion introduit - Nombre de bacs gérés - Nombre de formations	Rapports Système informatisé Base de données bacs	Collaboration à tous niveaux (local, provincial, national)
Activités	Description	Moyens	Budget	
R2.A1	Analyse économique des bacs	CTB/OR/DVDA	50.000€	
R2.A2	Mise en place d'un système de gestion	CTB/OR/DVDA	100.000€	
R3	Les bacs sont réhabilités	- Nombre de bacs à moteur réhabilités/reconstruits - Nombre de bacs à treuil - Nombre d'embarcadères	PV de réception des travaux Rapports de suivi chantier	- Route fonctionnelle - Bacs accessibles - Capacité technique trouvée (localement)
Activités	Description	Moyens	Budget	
R3.A1	Suivi des chantiers par ingénieur naval	Ingénieur naval	75.000€	
R3.A2	Réhabilitation des bacs à moteur	Entreprises/chantiers navals	2.125.000€	
R3.A3	Réhabilitation des bacs à traile	Entreprises/chantiers navals	2.000.000€	
R3.A4	Embarcadères d'accostage de bacs	Entreprises/chantiers navals	1.000.000€	

7.2 Activités M&E

Sans objet au cours de cette période.

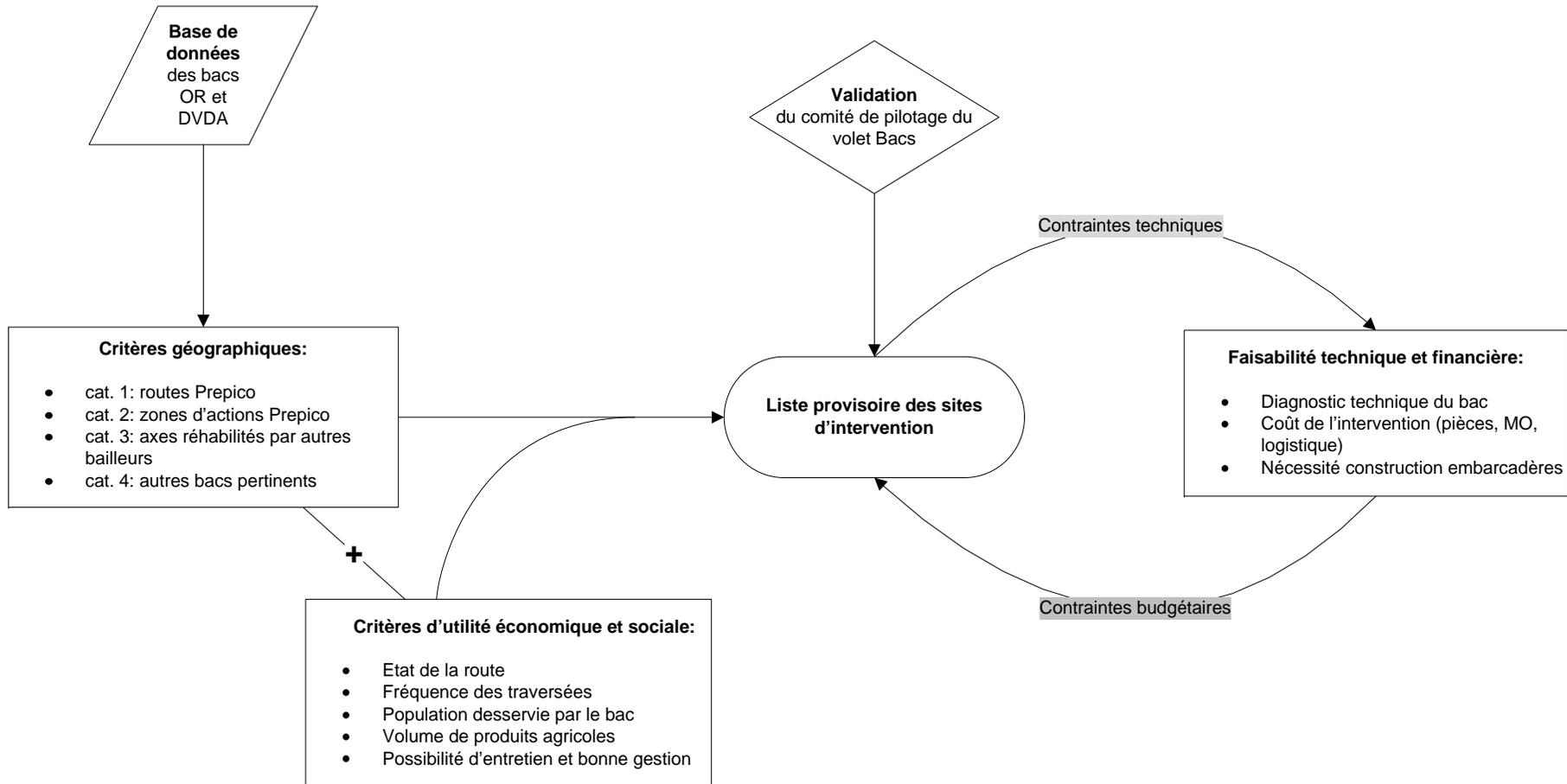
7.3 Rapport “Budget versus actuels (y – m)”

LB	Activité	Budget	Total 2011	Solde	% exécution
F	Volet Bacs	5.365.000	70.786	5.294.214	1%
F01	Les études préalables sont menées	15.000	0	15.000	0%
F11	Etude base-line et d'impact + sélection	15.000	0	15.000	0%
F02	La gestion des bacs est améliorée	150.000	0	150.000	0%
F0201	Analyse économique	50.000	0	50.000	0%
F0202	Mise en place d'un système de gestion	100.000	0	100.000	0%
F03	Les bacs sont réhabilités	5.200.000	70.786	5.129.214	1%
F0301	Suivi des chantiers	75.000	14.260	60.740	19%
F0302	Travaux de réhabilitation de bacs à moteur	3.875.000	53.781	3.821.219	1%
F0303	Travaux de réhabilitation de bacs à traile	250.000	0	250.000	0%
F0304	Débarcadères d'accostage de bacs	1.000.000	2.745	997.255	0%
Z06	Moyens généraux Bacs	1.066.500	194.974	871.526	18%
Z0601	Economiste transport (ATI)	450.000	96.241	353.759	21%
Z0602	Coordinateur national	61.200	0	61.200	0%
Z0603	Equipe technique	104.400	0	104.400	0%
Z0604	Equipe administrative et logistique	131.400	21.826	109.574	17%
Z0605	Matériel roulant (1 station wagon + 1 pick-up)	60.000	51.600	8.400	86%
Z0606	Equipement IT	7.500	7.808	-308	104%
Z0607	Loyer du bureau	18.000	4.912	13.088	27%
Z0608	Frais de fonctionnement des véhicules	54.000	5.273	48.727	10%
Z0609	Frais de fonctionnement bureau	72.000	7.187	64.813	10%
Z0610	Frais de mission	108.000	127	107.873	0%
	Total général volet Bacs (F + Z06)	6.431.500	265.760	6.165.740	4%

7.4 Bénéficiaires

Sans objet au cours de cette période.

7.6 Diagramme de priorisation des sites d'intervention



7.7 Liste provisoire des priorités (validée par le CdP le 20/10/2011)

Pour rappel :

- Catégories : 1 = route réhabilitée ou à réhabiliter par Prepico / 2 = zone d'action Prepico / 3 = axe réhabilité par autre bailleur / 4 = autres bacs pertinents.
- En dehors de cette liste concernant les travaux/réhabilitations de bacs ou embarcadères à programmer, certains cas « d'urgence » peuvent être traités, notamment en ce qui concerne le suivi des bacs antérieurement réalisés par la CTB.

1. Bas Congo

Catég.	Site	Type de bac	Tonnes	Etat	Mise en service	Note 1: état	Note 2: à faire	N/R	Emb.
1	Luozi	Cat M	30	PR	1997	réhabilité CTB PU (moteurs)	<ul style="list-style-type: none"> - Moteurs (x2): pompe injection, injecteurs, filtres à gasoil, filtre à huile, rotor pompe/ panneaux solaires, batteries - réfection brions - embarcadères à prolonger 	R	O
2	Mpioka	Trad M	20	PR	1958	réhabilité CTB PU (carénage +moteurs). se trouve à Luozi	<ul style="list-style-type: none"> - Moteur (1): pompe injection, injecteurs, filtres à gasoil, filtre à huile, rotor pompe/ panneaux solaires, batteries 	R	N

2. Bandundu

Catég.	Site	Type de bac	Tonnes	Etat	Mise en service	Note 1: état	Note 2: à faire	N/R	Emb.
1	Bulungu	RFA M	35	PR	1978	couple schottel en panne + 1 moteur en panne et 1 moteur à remplacer / carénage des 2 brions	Neuf M 35T (coût trop élevé pour réhabilitation)	N	O
4	Masia	Trad M	20	D	1972	Déclassé. Pas dans zone Prepico mais important pr province	Neuf M 35T ou pont flottant (35T) à équiper (cabine + moteurs)	N	O

1	Pindi	Amb M	20	OM	1983	Moteurs révisés projet RIB2.	- Nouveau moteur - Baleinière à réhabiliter	R	?
1	Katembo	Trad M	25	OM	1992	[Relie Bandundu et Kasai Occ.]	Moteurs, carénage partiel, volets d'embarquement	R	O
1	Bumba	Amb T	20	OM	1985		Treuil et câbles à remplacer	R	N
1	Bagata	Amb M	20	OM	1985	En panne	Remplacement du bac temporaire par PARAU/UE. Eventuellement embarcadères par PREPICO	X	?
En réserve									
2	Djuma	Amb M	20	OM	1983		Ligne d'arbre, accouplement ; baleinière motrice à réhabiliter A analyser pour projet CTB PRODEKK	R	?
4	Pinanga	Amb M	12	PR	1981		Bac amb. HMIE prévu (15T) – mais peut être dangereux (rapides), neuf M 25T ? A analyser pour projet CTB PRODEKK.	N	?
4	Popokabaka	Amb M	20	PR	1982	coulé partiellement bac amb. HMIE (15T) en fonctionnement	renflouer, caréner, moteur. A analyser pour projet CTB PRODEKK.	R	?
2	Lusanga	-	-	D	?	Carrefour piste Prepico vers autre piste	Bac amb. HMIE 15T pourrait suffire	N	N

3. Kasai Oriental

Catég.	Site	Type de bac	Tonnes	Etat	Mise en service	Note 1: état	Note 2: à faire	N/R	Emb.
1	Kazadi Musoko	Amb M	20	OM	1968	réhabilité par CTB/DFID en 2007; est devenu à traîlle.	Trop peu d'eau en saison sèche -> (remettre un pousseeur motorisé et changement de site) ou construction d'une zone d'approche (semble préférable car réhabilitation RN2 va diminuer le trafic sur cet axe).	R	O
1	Lusambo	Trad M	25	OM	2009	Bac neuf CTB PU	Embarcadères, volets d'embarquement, panneaux solaires, suivi moteurs	X	O

1 ?	Kambaye	Trad T	6	PR ?	?	Pas dans la base de données OR car bac privé	V. Kasai-Or. va probablement réhabiliter cet axe qui va de Ngandajika en direction de Luputa. Evaluation de cet axe et bac par équipe de terrain. - CONDITIONNEL à la sélection de la piste à réhabiliter	N ?	?
En réserve									
2	Ngolole	Trad T	12	D	1953	déclassé	Neuf à câble 20T (relie Tshofa à Lubao en direct sans devoir passer par le détour de la RN 2) – A analyser pour futur projet CTB.	N	?
4	Benakalambayi	Trad T	15	D	1968	coulé. pas de pont, mais contournement (passage à gué)	Plus judicieux de consolider l'endroit actuel de passage sur la RN2	N	?

4. Province Orientale

Catég.	Site	Type de bac	Tonnes	Etat	Mise en service	Note 1: état	Note 2: à faire	N/R	Emb.
2	Isangi	Trad M	25	OM	2009	Bac neuf PU	- Proposition de bac neuf M 35T affecté à Isangi -> déplacement du bac 25T à Yatolema - Embarcadères	N	O
1	Yatolema	Trad M	20	PD	1984	bac amb. HMIE provisoirement en place mais ne suffit pas	- Bac 25T (venant de Isangi) : volets d'embarquement, panneaux solaires. - Embarcadères	R	O
1 ?	Yate	Trad M	30	PD	1972	bac amb. HMIE prévu mais ne suffit pas [Relie Prov. Orient. à Equateur]	Neuf M 25T – CONDITIONNEL à la sélection de la piste à réhabiliter	N	O
En réserve									
1	Yangambi	Trad M	30	PD	1969	Coulé ? Endroit de passage seulement vers une plantation (pas de route)	Neuf M 25T : à analyser pour futur projet CTB	N	?
4	Ubundu	Trad M	20	PD	1968	Route en bon état jusque Ubundu mais pas de l'autre côté	Bac polyvalent (100T) pouvant relier Kindu? : à analyser pour futur projet CTB [pouvant relier Prov. Orient. et Maniema] (Neuf M25T pour traversée ?)	N	?

5. Maniema

Catég.	Site	Type de bac	Tonnes	Etat	Mise en service	Note 1: état	Note 2: à faire	N/R	Emb.
1	Kibombo	Trad M	20	PD	1957		Neuf M 25T	N	O
1	Kasongo	RFA M	35	OM	1980		Carénage partiel, moteurs à remplacer, groupe propulsif	R	O
1	Asekatunda	Amb T	20	PR	1985	<i>[relie Maniema et Kasai-Or.]</i>	À réhabiliter (voir caissons OR à Kindu) - CONDITIONNEL à la sélection de la piste à réhabiliter	R	?
4	Kindu	RFA M	35	OM	1979	Nouveaux moteurs PU placés	Moteurs (x2): pompe injection, injecteurs, filtres à gasoil, filtre à huile, rotor pompe/ panneaux solaires, batteries Groupes propulsifs	R	N
En réserve									
4	Mintoko	Trad T	12	PR	1976		Réhabilitation	R	?

Synthèse :

Hors « réserve » :

Province	Neuf	Réhabilitation	Embarcadères
Bas-Congo	-	2	1
Bandundu	2	3	3
Kasaï-Or	1 (T) ?	1	2
Prov. Or.	2	1	3
Maniema	1	3	2
Total	6	10	11