Belgische Technische Coöperatie nv
Coopération Technique Belge sa

Belgische Technische Coöperatie nv
Coopération Technique Belge sa

Belgische Technische Coöperatie nv
Coopération Technique Belge sa

RAPPORT FINAL

PROJET DE REHABILITATION ET D'ENTRETIEN DE ROUTES RURALES DANS LE DISTRICT DE KABINDA RDC/04/0171T

INFORMATIONS DE BASE SUR LA PRESTATION

Pays	:	**République Démocratique du Congo**
Secteur et sous –secteur CAD	:	**Autres multi secteurs (430)** **Aide plurisectorielle (43010)**
Institution nationale ou régionale chargée de l'exécution	:	**Ministère du Plan et de la Reconstruction**
Bailleur de fonds	:	**Royaume Uni de Grande Bretagne et d'Irlande du Nord**
Agences d'exécution	:	**BTCCTB**
Nombre d'experts en coopération internationale de la CTB	:	**1**
Nombre d'experts nationaux	:	**4**
Durée de la prestation (selon CMO)	:	**24 mois**
Date de démarrage de la prestation		
Selon CMO	:	**19 janvier 2005**
Effective	:	**1 juillet 2005**
Date de clôture de la prestation		
Selon CMO	:	**18 janvier 2007**
Estimée	:	**31 octobre 2007**
Modalités de gestion de la prestation	:	**Régie**
Budget total de la prestation	:	**5.909.033 €** **(4.000.000 £)**
Période couverte par le rapport	:	**1 juillet 2005 au 31 octobre 2007**

Annexes	Oui	Non	Sans object
1. Planning d'activités période sous revue			**X**
2. Planning d'activités période + 1			**X**
3. Etat des recettes et dépenses de la période sous revue	**X**		
4. Previsions budgétaires période + 1			**X**
5. Sous-traitance et appels d'offres	**X**		

SOMMAIRE

PREMIERE PARTIE : APPRECIATION 7

1 Pertinence & Performance 7

2 Appréciation globale 10

DEUXIÈME PARTIE : RÉSUMÉ DE LA MISE EN ŒUVRE DE LA PRESTATION. 12

3 Objectif spécifique & résultats intermédiaires 12

4 Objectif spécifique 14

5 Résultats intermédiaires 15

5.1 Réhabilitation pistes : 15

5.2 Mécanisation et gravillonnage : 15

5.3 Entretien pistes : 16

5.4 Ouvrages d'art : 16

5.5 Bacs et débarcadères : 17

6 Système de suivi évaluation 18

TROISIEME PARTIE : COMMENTAIRES ET ANALYSES. 23

7 Problèmes & questions majeurs 23

8 Leçons à tirer de l'expérience de la prestation 26

8.1 Quelles leçons à tirer sur les plans de l'impact et de la durabilité des résultats. 26

8.2 Perception de la prestation par les groupes cibles 28

8.3 Résultats du suivi-évaluation (audits et contrôles) : prise en compte 29

8.4 Recommandations pour la consolidation et l'appropriation de l'après projet 30

9 Conclusions 33

QUATRIEME PARTIE. ANNEXES. 35

10 ANNEXE 1. Cadre logique contradictoire : 36

11 ANNEXE 2. Résumé des résultats et des activités : 40

12 ANNEXE 3. Coûts moyens et coûts unitaires observés : 44

13 ANNEXE 4: Evolution du budget par ligne budgétaire 58

14 ANNEXE 5 : Etat des dépenses par ligne budgétaire (y compris les engagés à ce jour et en attente du Rapport Final Financier). 59

15 ANNEXE 6 : Personnel de la prestation 60

16 ANNEXE 7 : Sous-traitance et appels d'offres 62

17 ANNEXE 8 : Liste des Equipements acquis par la prestation 69

18 ANNEXE 9 : Carte 78

PREMIERE PARTIE : APPRECIATION

1 Pertinence & Performance

Appréciez la pertinence et la performance de la prestation en utilisant les appréciations suivantes:

1. *- Très satisfaisant* ***2***. *- Satisfaisant* ***3***. *- Non satisfaisant, malgré certains éléments positifs* ***4***. *- Non satisfaisant* ***X***. *- Sans objet*

	Responsable national de l'exécution	**Responsable CTB de l'exécution**
PERTINENCE (cf. PRIMA, §70, p.19)		
1. Quelle est la pertinence de la prestation par rapport aux priorités nationales de développement?	**1**	**1**
2. Quelle est la pertinence de la prestation par rapport à la politique belge de développement? Indiquez votre score par rapport aux trois thèmes ci-dessous : a) Genre b) Environnement c) Economie sociale	**1** **2** **1** **1**	**1** **2** **1** **1**
3. Les objectifs de la prestation étaient-ils toujours pertinents ?	**1**	**2**

[1] Selon le PRIMA, §70, p.19, il s'agit "d'apprécier si les choix des objectifs, les choix des groupes cibles et des organes locaux d'exécution restent pertinents et cohérents par rapport aux principes généraux relatifs à une aide efficace et efficiente, ainsi que par rapport à l'application des politiques et stratégies locales, régionales, internationales et belges de développement ».

4. La prestation a-t-elle répondu aux besoins des groupes cibles?	**1**	**1**
5. En fonction de ses objectifs, la prestation s'est elle appuyée sur les organes locaux d'exécution appropriés?	**1**	**2**

	Responsable national de l'exécution	**Responsable CTB de l'exécution**
PERFORMANCE (PRIMA, §71, pp.19-20)		
1. Les résultats obtenus par la prestation ont-ils contribué à la réalisation de ses objectifs ? (efficacité)	**1**	**1**
2. Appréciez la qualité des résultats intermédiaires (efficacité)	**1**	**1**
3. Les modalités de gestion de la prestation ont-elle été appropriées? (efficacité)	**1**	**1**
4. Les ressources de la prestation ont-elles été suffisantes sur le plan de (efficience) :	**1**	**1**
a. Ressources financières?	**1**	**1**
b. Ressources humaines ?	**1**	**1**
c. Matériel et équipements ?	**1**	**1**
5. Les ressources de la prestation ont-elles été utilisées efficacement et optimalisées pour obtenir les résultats attendus? (efficience)	**1**	**1**
6. La prestation a-t-elle été satisfaisante sur le plan coût-efficacité par rapport à des interventions similaires? (efficience)	**1**	**1**

[2] Selon le PRIMA, §71, pp. 19-20, il convient « d'apprécier et de mesurer les performances convenues dans les phases de préparation selon les 4 critères et les indicateurs établis pendant la formulation. (Les 4 critères sont efficacité, efficience, respect des délais et qualité du personnel).
[3] voir annexe 1 pour plus de détails

7. Sur base du planning d'exécution, appréciez la rapidité d'exécution de la prestation. (respect des délais)	**2**	**1**

2 Appréciation globale

Indiquez votre appréciation globale de la prestation *en utilisant les appréciations suivantes*:

1 - Très satisfaisant **2** - Satisfaisant **3** - Non satisfaisant, malgré certains éléments positifs **4** - Non satisfaisant **X** - Sans objet

	Responsable national de l'exécution	Responsable CTB de l'exécution
Appréciation globale de la prestation	**1**	**1**

Le projet a permis le désenclavement du district de Kabinda, qui constitue un des grands greniers de la province, par rapport aux grands centres de consommation tels que Mbuji-Mayi, Ngandanjika et Mwene-Ditu. On a remarqué une augmentation significative de la production locale. Les transporteurs ont amélioré leurs marges bénéficiaires, le nombre de courses mensuelles a été multiplié par 2,5. Le temps de parcours entre Mbuji-Mayi et Kabinda a été réduit de 12 heures à 5 heures. Les routes réhabilitées sont praticables en toutes saisons avec le gravillonnage des points chauds.

Par le bac de Mani, le projet a permis de relier par route la province du Katanga, qui constitue la principale source d'approvisionnement en maïs et poissons salés. Le maïs étant l'aliment de base, cet aspect de chose a permis de soulager amplement la province, compte tenu du fait que le maïs mettait un temps considérable par la voie ferrée pour aller de la gare Kitenge, en passant par Mwene-ditu pour atteindre Mbuji-Mayi à cause des multiples déraillements. Kitenge est à 150 Kms du bac de Mani.

Pour donner plus de chance à la pérennisation, le projet a jeté les bases avec la formation et une phase de rodage de CLER. Le projet a apporté un appui technique, notamment en formation, avec la collaboration de la DVDA pour la mise en place des différents comités CLER et la formation en technique d'entretien des routes. Mais aussi avec la collaboration de l'INADES-Formation, qui a apporté, à travers la formation en gestion, un appui à la structuration et à la gestion, notamment à la budgétisation de l'entretien et une meilleure maîtrise des coûts, pour mieux en assurer la pérennisation. Cette formation s'est aussi révélée être un véritable diagnostic participatif de la structure même des CLERs, pour les amener à devenir des structures viables, efficaces et capables de se prendre en charge pour un entretien futur. Le projet a pris en charge totalement les coûts de l'entretien pendant la phase de rodage. Sur le plan technique, les résultats ont été très satisfaisants. Avec le recul on peut même dire que certaines expériences sont prometteuses.

Le projet a mis en place un comité mixte de gestion au niveau du bac Kazadi Musoko dans lequel sont impliqués le gouvernorat, le territoire et l'office des routes. Une clef de répartition a été définie, devant garantir l'entretien courant et périodique (gros travaux) du bac. Le projet a pu aussi obtenir l'affectation d'un certain pourcentage des recettes du bac, dans la clef de répartition, à l'entretien des 30 kms de routes de part et d'autre du bac, via les clers. Cette affectation était un préalable posé à l'administrateur du territoire avant la réhabilitation des 14 kms des points chauds sur l'axe allant de ngandajika au bac.

DEUXIÈME PARTIE : RÉSUMÉ DE LA MISE EN ŒUVRE DE LA PRESTATION.

3 Objectif spécifique & résultats intermédiaires

Description de l'objectif Spécifique et des Résultats Intermédiaires de la prestation, tels que mentionnés dans le document de projet ainsi que les changements opérés (quand, comment et pourquoi).

Objectif spécifique : les zones à forte production agricole du district de Kabinda sont désenclavées par la réhabilitation de 600 Kms de routes rurales.

Résultats intermédiaires : - Mise en place par les méthodes HIMO d'un réseau fonctionnel de routes rurales reliant ces voies au réseau de transport national dans le district de Kabinda.

- La pérennisation du désenclavement par la mise en place des mécanismes d'entretien et leur financement au niveau local.

La méthodologie que le projet a utilisée est la méthode HIMO (Haute Intensité de la Main d'œuvre). Car les projets HIMO permettent d'influencer les politiques d'investissement à obtenir un impact plus important sur la création d'emplois et l'éradication de la pauvreté. En démontrant comment ces 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;

- 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;

- Elle permet de toucher un grand nombre de bénéficiaires.

Le contrat prévoyait la réhabilitation de 54O Km de routes rurales (locales/régionales) en HIMO et 60 Kms de route en mécanisé (RN2). Avec l'évaluation au GPS le total de tous les axes prévu ne représentait plus que 512,49 Kms, soit 5,1 % de moins. Il a fallu rajouter 130,44 Kms, cela dû au besoin de cohérence du réseau. Il a été aussi impératif, de réhabiliter un total de 14,465 Kms de points chauds sur un axe ***ex Unops***, pour rendre facile l'accès à notre zone d'intervention et rendre effectif l'impact de notre intervention (cohérence du réseau). Donc un total de 657,40 Kms de routes rurales a été réhabilité soit une augmentation de 28 %. Cela a été possible du fait que les 60 Kms prévus en mécanisés ont été pris en charge par un financement Banque Mondial. Ce budget a donc permis de financer une grande partie de la consolidation et du renforcement du réseau en réalisant les Kms supplémentaires précités, en gravillonnant 51,34 Kms de routes réhabilitées, en traitant et gravillonnant en mécanisé et en semi mécanisé un total de 4,591 Kms de points chauds, qui représentait au total, carburant compris pour les travaux en régie.

S'agissant des ouvrages d'art sur les 900.000 euros prévu au départ , le projet a pu dépensé 526.336,95 euros., soit 41,5 % de moins. Cela dû au fait qu'il était difficile avant que les pistes soient totalement ouvertes, d'observer correctement les faiblesses de drainage et de déterminer avec précision les dimensions, le nombre et le type de dalots à placer, ainsi que les types de travaux nécessaires pour les ponts.

Au niveau de l'entretien le projet a consommé 708.938,18 euros au lieu de 210.000 euros prévus soit 238 % de plus. Ce qui a permis d'une part d'entretenir l'ensemble du réseau pendant 3 mois supplémentaires et d'autre part de garder ce même réseau en bon état, jusqu'à la fin du projet.

Le budget récupéré des ouvrages d'art a permis de financer une partie de la consolidation et du renforcement du réseau ainsi que le supplément de l'entretien.

720 Kms au lieu de 600 Kms prévus ont été entretenus jusqu'à la fin du projet, dont 78 Kms (ex Unops) en « *entretien réhabilitant* », puis en « *entretien courant* » et 642 Kms en « *entretien courant* ». Cela a conduit à une meilleure consolidation du réseau et une meilleure stabilisation des routes réhabilitées.

4 Objectif spécifique

Dans quelle mesure l'objectif spécifique de la prestation a-t-il été atteint, en fonction des indicateurs retenus ?
Comme le rapport de l'étude socio-économique (GEI) l'indique, grâce à l'amélioration de l'état de routes dans l'aire du projet :

- Les transporteurs ont amélioré leurs marges bénéficiaires: le nombre de courses mensuelles à été multiplié par 2,5 ;

- Le tonnage des produits évacués en moyenne a doublé ;

- Le prix de vente au marché de consommation a baissé (de ± 30%) ;

- Les paysans affirment avoir augmenté leurs productions ;

- Certains paysans ont pu diversifier leurs productions ;

- Les conditions de vie de la population de l'aire du projet ont été améliorées ;

- La mobilité de la population dans l'aire du projet est assurée permettant l'approvisionnement en produits manufacturés de plusieurs villages jadis totalement enclavés ;

- Le transport en commun (taxis carib) a augmenté.

- Le trafic a sensiblement augmenté. Nous sommes passés pour les vélos à une moyenne de 500 vélos par semaine, soit 71 vélos par jour en 2005, puis 2313 vélos par semaine, soit 330 vélos par jour en 2006 et 3574 vélos par semaine, soit 511 vélos par jour en 2007. Pour les véhicules nous sommes passés à une moyenne de 20 véhicules par semaine, soit 3 véhicules par jour en 2005, puis 55 véhicules par semaine, soit 8 véhicules par jour en 2006 et 71 véhicules par semaine, soit 10 véhicules par jour en 2007. Il est à noter qu'au niveau des véhicules 55 % représentent les voitures taxis, transportant les personnes et les marchandises, et 45 % représentent les véhicules légers et les gros véhicules. Aussi le trafic dépend des périodes. En saison de pluie il y a baisse de trafic parce que c'est la période de semis. En saison sèche le trafic augmente jusqu'au double de la saison de pluie, parce que c'est la période de récolte, il y a donc beaucoup de charge à évacuer pour les transporteurs.

5 Résultats intermédiaires

5.1 Réhabilitation pistes :

657 km de routes rurales et provinciales réhabilitées

1. Mbuji-Mayi – Kabinda – Kifuse : _____ 80 Km (RN2) ***(de ces 80 km, 60 km ont été écartés car déjà pris en charge par BCECO/BM/Entreprise Tanswansea)***

2. Kabinda – Bac Kazadi Musoko (Phase 1) : _____ 101,760 Km (RP 815)

3. Kifuse – Tshofa (Phase 1) : _____ 151,800 Km (RR)

4. Kapatamine-Kamende (Phase 1) : _____ 11,440 Km

5. Kamende – Mani – Kimabue (Phase 2) : _____ 247,490 Km (RR)

6. Tshofa – BifRN2 (Phase 3) : _____ 56,360 Km

7. BifRN2 – Ngandanjika (Phase 3) : _____ 42,960 Km.

8. Kalonda –Frontière Katanga (Phase 3) : _____ 31,120 Km

9. Ngandanjika- Bac Kazadi Musoko (Phase 4) : _____ 14, 465 Km

5.2 Mécanisation et gravillonnage :

3,141 Kms de points chauds traités et gravillonnés en mécanisé avec l'Office des Routes. (Axe BifRN2 – Ngandanjika)

1,45 Kms de points chauds traités et gravillonnés en semi mécanisé (en régie). (Axe Kabinda – Bac Kazadi Musoko)

51,34 Kms de routes gravillonnées. (Axe Kabinda – Bac Kazadi Musoko : 49,84 Kms; Axe Ngandanjika-Bac Kazadi Musoko : 1,5 Kms (en régie))

5.3 Entretien pistes :

720,93 Kms Entretenus dont :

1. Kabinda – BAC Kazadi Musoko : 101,760 Km (RP 815) (18 mois d'entretien)

2. Kifuse – Tshofa : 151,800 Km (RR) (18 mois d'entretien)

3. Kapatamine-Kamende : 11,440 Km (18 mois d'entretien)

4. Kamende – Mani – Kimabue : 247,490 Km (RR) (11 mois d'entretien)

5. Tshofa – BifRN2 : 56, 36 Km (4 mois d'entretien)

6. BifRN2 - Ngandanjika : 42, 96 Km. (4 mois d'entretien)

7. Kalonda –Frontière Katanga : 31,120 Km (4 mois d'entretien)

8. Lukalaba- Kasansa- Ngandanjika : 49 Km (10 mois d'entretien)

9. Ngandanjika- BAC Kazadi Musoko : 29 Km (2 mois d'entretien)

5.4 Ouvrages d'art :

116 dalots construits (76 dalots de 80, 39 dalots de 60 et 1 dalot de 100),

Kabinda – Bac Kazadi Musoko : 26 dalots de 60 et 58 dalots de 80

Kifuse – Tshofa : 13 dalots de 60, 18 dalots de 80 et 1 dalot de 100

2 ponts réhabilités : B.A (17 ml) (Axe Kabinda – Bac Kazadi Musoko) ; Métallique (27 ml). (Axe Kifuse – Tshofa),

4 ponts construits : ponts B.A 4m et 5m ; 2 dalots cadres B.A 2m*2m (Axe Kapatamine – Mani – Kimabue),

8 batteries de buses de 5m confectionnées et posées. (Axe Kapatamine – Mani – Kimabue),

5.5 Bacs et débarcadères :

Deux bacs réhabilités :

- **Bac Kazadi Musoko** (Type Ambidrome à moteur 20 T) : Transformé en bac à traille (à cause des bris fréquent de l'hélice du pousseur par les rochers du lit de rivière en période d'étiage).

Travaux : - réhabilitation du bac ;
- constructions des 2 rampes d'accès en BA ;
- construction des 2 massifs d'ancrage en BA sur chaque rives ;
- protection/réhabilitation des pylônes du câble porteur.

Le bac proprement dit a été réhabilité en deux phases :

Phase 1 :

-fabrication et installation des 2 treuils de manœuvre, du chariot de suspension, des 4 poulies de guide, placement du câble secondaire de rappel, formation des matelots à la manœuvre.

Phase 2 :

-fabrication et installation colonnes, piquet d'amarrage, câble d'amarrage, chaîne d'encres, couvercles trous d'homme ; travaux divers de soudure+ garde-fou.

- carénage des caissons : tirage du bac à terre, démontage des 4 volets d'embarquement, de la tôle de recouvrement, des 2 becs et des caissons. Nettoyage et séchage. Découpage et soudure des tôles et profilés. Peinturage et assemblage des organes puis remise à flot.

- **Bac Mani** (Type Ambidrome à traille 20 T)

Travaux :
- récupération/désensablement et transport des barges vers le site ;
- réhabilitation du bac ;
- fourniture + pose câble porteur ;
- construction des 2 massifs d'ancrage en BA sur chaque rives ;
- rehaussement pylône du câble porteur sur la rive gauche.

La réhabilitation du bac a nécessité le tirage et le transport sur site de 3 barges en acier qui étaient sous eaux depuis 1997 à 2 Kms du site ainsi que le transport sur site d'une barge en aluminium récupérée à makole à ± 200 Kms du site.

L'essentiel des travaux pour la réhabilitation du bac consistait au démontage des tôles et profilés défectueux, carénage, peinturage, fourniture et pose des poutrelles de liaison, assemblage des barges et des longerons, fabrication et mise en place du platelage complet, fabrication des volets d'embarcation et de garde-fous, fourniture et pose des câbles porteur, secondaire et d'amarrage, fabrication des poulies de traille et graissage. Remise du Bac à flot et essais.

6 Système de suivi évaluation

Décrivez le système de suivi-évaluation qui a été mis en place lors de la mise en oeuvre de la prestation.

Le projet a compté 1 ingénieur résident, 6 ingénieurs superviseurs dont 2 ont été détachés de la DVDA, pour appuyer l'entretien avec les CLER.

Ils ont effectués un contrôle sur les axes, avec une fréquence de 2 fois par semaine. Ce qui a permis d'avoir un taux de suivi et contrôle assez important. Le coordinateur principal et/ou l'ingénieur résident ont fait des descentes deux fois par mois pour le suivi et la réception des travaux. A la fin de chaque mois l'on procède à la réception provisoire des travaux avec un responsable de la DVDA, pour procéder enfin à la réception définitive des travaux.

Les parties des tronçons déjà travaillés sont réceptionnées proportionnellement à la qualité de finition suivant les règles de l'art et en conformité avec les mémoires des travaux. Des réserves sont émises jusqu'à ce que la structure atteigne la qualité exigée.

Pour l'entretien les réceptions mensuelles sont faites sur base de 3 indicateurs de performances

suivants certaines pondérations :

- présence des cantonniers normalement prévus pour l'entretien de l'axe ;

- application des mémoires des travaux rédigés en début de chaque mois par les superviseurs et respect des standards requis suivant les mémoires des travaux et les prescriptions techniques appliquées aux axes réhabilités ;
- vitesse moyenne et confort de circulation sur l'entièreté du tronçon (idéal 40 à l'heure ou plus).

Donc pour rendre plus performant l'entretien, et à l'instar du système appliqué sur les axes de réhabilitation, le projet a exécuté le paiement des travaux d'entretien en fonction de réceptions mensuelles sur base d'une évaluation faites à partir « d'indicateurs de performances » et avec les pondérations suivantes :

- présence des cantonniers normalement prévus pour l'entretien de l'axe : 70 points

- application des mémoires des travaux rédigés en début de chaque mois par les superviseurs et respect des standards requis suivant les mémoires des travaux et les prescriptions techniques appliquées aux axes réhabilités : 20 points

- vitesse moyenne et confort de circulation sur l'entièreté du tronçon : 10 points

Le cofinancement mensuel a été lié au total des points obtenus. Le nombre de points représentant le pourcentage du montant mensuel du protocole d'appui auquel le prestataire pourra prétendre.

Ex : pour 100 points obtenus, le prestataire pourra prétendre à 100 % du montant mensuel de l'allocation de cofinancement.

Pour 80 points obtenus lors de la réception, le prestataire pourra prétendre à 80 % du montant mensuel de l'allocation de cofinancement. Les points perdus et le montant y afférents font office de pénalités et ne sont pas récupérables. Les cotations par indicateurs se feront de la manière suivante :

Présence des cantonniers normalement prévus pour l'entretien de l'axe : 70 points

Des comptages inopinés sont effectués au moins 2 fois (jusqu'à 4 ou 5 fois) pendant le mois par un des membres de l'UG et sont sanctionnés par un Procès Verbal signé conjointement avec le Chef de chantiers et/ou Chefs d'équipe. Le nombre de cantonniers pris en compte est la moyenne obtenue par lors des PV de comptage. Ex : Si le nombre de cantonnier prévu est de 48 cantonniers et que la moyenne des PV de comptage donne 38 cantonniers, le nombre des points sera calculé comme suit :

48 cantonniers prévus : 70 points

38 cantonniers dénombrés en moyenne : 70/48*38 = 55 points

Application des mémoires des travaux rédigés en début de chaque mois par les superviseurs et respect des standards requis suivant les mémoires des travaux et les prescriptions techniques appliquées aux axes réhabilités : 20 points

À l'appréciation de la qualité par le contrôleur ou superviseurs : 20 points.

Vitesse moyenne en Km/Heure et confort de circulation : 10 points

* 40 Km/h ou plus : 10 points

* 37 à 40 Km/h : 7 points

* 32 à 37 Km/h : 5 points

* < à 32 Km/h : 0 points

Pour les ouvrages d'art les réceptions partielles se faisaient suivant les jalons prévus par le contrat. La réception définitive étaient prévu six mois après la réception provisoire.

L'évaluation des travaux sur les pistes devant être réhabilitées, s'est faite sur base des interventions (travaux nécessaires) suivant les typologies (sol+ végétation). Les ressources humaines nécessaires (Homme jour) ont été dégagées tenant compte de la quantité des travaux au niveau des opérations et activités. Les hommes jour ont été ensuite traduits en termes de cantonniers/mois. De ces derniers on a déduis les hommes mois en terme de support (magasiniers, cuisinières et porteuses d'eau), de chefs d'équipe et de chefs de chantier. Le coût total était calculé en tenant compte du compactage, du transport si nécessaire puis des frais de gestion.

Pour l'entretien les moyens à mettre en œuvre sur un tronçon sont intimement liés à la nature des dégradations observées avant la réhabilitation.

Les moyens se définissent par la longueur à entretenir par un cantonnier. Il faut garder à l'esprit que cette longueur ne doit pas empêcher au cantonnier de consacrer suffisamment de temps à ses autres occupations. En d'autres termes, le travail d'entretien doit être pour lui une source de revenus supplémentaires et ne pas absorber plus de la moitié du temps de travail dont il dispose. Les moyens se traduisent en final par le nombre de cantonniers pour 1 Km.

La longueur de la section à entretenir pour un cantonnier varie avec :

- Le trafic et les types des véhicules empruntant la route ;
- La nature du sol (l'érosion est-elle forte ?) ;
- La nature de la végétation sur les accotements, les parois des fossés et les talus (pousse t-elle rapidement ? en d'autres termes, quelle sera la fréquence de fauchage ?) ;

- La configuration du terrain : les pentes situées sur le tronçon à entretenir (les pentes fortes subiront une érosion plus rapide et exigeront davantage d'entretien), les profils en travers (y a t'il des remblais ou des déblais importants avec les grandes surfaces de talus) ;

- Le nombre d'ouvrages de drainage tels que les buses, dalots et les ponceaux à curer.

Avant de débuter les travaux, certains tronçons demande une remise en forme générale, surtout si l'intervalle de temps entre la fin des travaux de réhabilitation et le début de l'entretien a été trop long.

Les principales interventions sont :

1 .La réhabilitation des pistes

La réhabilitation s'applique aux tronçons des routes présentant des dégradations importantes de la chaussée et la couche adjacente nécessitant des rechargements importants en matériaux d'apport.

Elle comprend les opérations et les activités suivantes:

- Le nettoyage : le débroussaillage, le décapage de la terre végétale sur l'assiette de la route, le dessouchage et l'élagage des arbres. Le contrôle de la végétation sur l'emprise de la route (déforestation, le cas échéant).

- Le terrassement : l'apport des matériaux sélectionnés sur l'assiette de la route, l'épandage pour la mise en forme et le compactage adéquat pour la remise à niveau de la route.

- Le drainage de surface: la création des fossés et saignées, y compris les diguettes et la formation de la cambrure (bombement) de la chaussée.

- Le drainage sous voie : le rétablissement des écoulements au niveau des buses et dalots.

2 .Le reprofilage de piste

Le reprofilage est appliqué aux tronçons des routes dont la chaussée présente des dégradations mineures limitées à une remise en forme.

Le reprofilage est estimé en kilomètre (Km) et comprend les opérations ci-après :

- le nettoyage : le débroussaillage, le décapage de la terre végétale sur l'assiette de la route, l'élagage, le dessouchage; le contrôle de la végétation sur l'emprise de la route.

- la remise à niveau de la route avec les matériaux récupères localement;

- le drainage de surface: la création des fossés et saignées, y compris les diguettes et la formation de la cambrure (bombement) de la chaussée avec les matériaux sélectionnés compactes adéquatement.

- le drainage sous voie : le rétablissement des écoulements sur les buses et dalots.

3. Entretien améliorant (ou réhabilitant)

L'entretien améliorant consiste essentiellement à une remise en état du système de drainage d'un tronçon de route dont la chaussée a déjà la carrure exigée, avec une amélioration de la forme de la route par bouchages des trous.

Il comporte les opérations suivantes :

- Le contrôle de végétation sur l'assiette et l'emprise de la route;

- La création des fossés et saignées y compris les dispositions de contrôle d'érosion (seuils de fossés / diguettes ou fascines);

- Le rétablissement des écoulements pour les buses et dalots;

- Le bouchage éventuel des trous sur la chaussée avec des matériaux sélectionnés

4 .Le gravillonnage.

Le gravillonnage s'applique exclusivement à un tronçon de route déjà réhabilité ou reprofilé. Il consiste essentiellement au revêtement de la chaussée d'une couche des matériaux appropriés permettant la protection de la couche adjacente.

Le gravillonnage comprend :

- La remise en forme de la chaussée.

- L'extraction et le transport des matériaux.

- L'épandage et le compactage des matériaux.

TROISIEME PARTIE : COMMENTAIRES ET ANALYSES.

7 Problèmes & questions majeurs

Quels sont les problèmes et questions <u>majeurs</u> qui ont influencé l'exécution de la prestation et comment la prestation a-t-il tenté de les résoudre ?

On a eu à déplorer au moment de l'appel d'offre une multiplication d'ONG, inconnues sur la place, souvent créées de toute pièce. Les prestataires (qui sont à 95 % des ONG) sont peu fiables surtout au niveau de l'organisation interne de leur structure. Dans beaucoup de cas l'existence même de l'ONG se réduit à sa plus simple expression avec un seul « patron » le plus souvent uniquement intéressé par l'argent « facile » et la mauvaise gestion sous toutes ses formes.

Le projet a recouru à la DVDA pour se rendre compte de la viabilité des structures qui devait être admis à participer à l'appel d'offre. La structure viable devait recevoir un certificat de viabilité. La DVDA était un des intervenants au niveau étatique en rapport au réseau routier à réhabiliter et a suivi l'évolution des structures existantes à travers les différents projets. Sur demande de la DVDA, ce certificat était exigé lors de l'appel d'offre. Toutes les structures avaient d'office ce certificat sauf ceux qui n'avaient pas les moyens de s'en procurer, puisqu'il était fixé à **80 dollars**. <u>Ce certificat était plus, une source de recettes pour la DVDA qu'autre chose</u> ; et n'était pas la preuve d'une véritable viabilité des structures.

Le projet a aussi organisé une session de formation en gestion pour toutes les structures retenues dans la réhabilitation des pistes. L'objectif spécifique de cette session de formation a été : « Former les gestionnaires des associations à » :

- Connaître les concepts et les avantages des différentes associations : ONGD, PME, ASBL, Groupement d'Intérêt Economique (GIE), etc.
- Gérer efficacement leurs microprojets et leurs contrats ;
- L'initiation à la comptabilité (caisse, stocks, compte de résultat, calcul du coût de revient, etc.) ;
- Établir un budget ;
- Établir un rapport financier ;
- Fixer le prix et de calculer le bénéfice ;
- Planifier les activités.

Le projet avait exigé la signature du contrat par trois représentants de la structure dont les noms devaient se retrouver dans le statut. Les signatures devaient être conformes à celles du statut, cela en plus des dispositions du contrat qui constituaient des gardes fous dans l'exécution du marché.

Une des difficultés majeures se rapporte à la main d'œuvre. La densité de la population, la méfiance, l'activité lucrative de creuseur des diamants ainsi que l'indisponibilité de celle-ci pendant les campagnes culturales (labour, semis, sarclage et récolte), a obligé les entrepreneurs à l'importation ponctuelle de la main d'œuvre (venant de Ngandanjika et de Luputa), pour constituer une équipe de base, en vue de pallier à toutes ces carences. Ce qui engendrait des déplacements des populations de leurs lieux d'habitation avec la prise en charge des soins médicaux et de la

ration alimentaire. Cette situation s'est plus observée à la Phase 1. Avec une grande sensibilisation, le paiement hebdomadaire des tâches, l'implication des chefs de village dans la gestion comme capita ou magasinier, etc. …, la situation a pu s'améliorer.

Le problème de non-respect des barrières de pluies par les usagers de la route s'est posé avec acuité. Hormis la fabrication et la pose des barrières de pluie, le projet à entrepris un vaste programme de sensibilisation de 6 mois avec la collaboration du CRONGD et de la DVDA, pour sensibiliser les populations locales, les usagers de la route, les CLERS, les autorités politico administratives et coutumières, propriétaires des véhicules et membres des Associations et services œuvrant dans le domaine de transport. Il a visé l'éveil de conscience de chaque groupe de façon individuelle et collective de sorte que tout le monde s'implique dans la dynamique de la défense de la destruction de la route. Chacun doit œuvrer pour la maintenance et la durabilité de la route car elle présente un intérêt vital pour toutes les communautés : locales, provinciales et nationales. Ce projet a suscité une certaine prise de conscience au niveau des usagers, des populations et des autorités provinciales qui se décident de s'impliquer réellement dans la recherche des solutions pour la pérennisation. L'implication des autorités administratives a permis, l'application des barèmes de sanctions à l'égard des contrevenants.

La rareté des matériaux de construction au niveau local (moellons, sable) et des matériaux graveleux ainsi que la variation excessive du prix du ciment a fortement influencé l'exécution des travaux. Le projet a tenu compte de tous ces aspects dans l'évaluation du prix. Pour le gravillonnage dans certains cas, la distance de transport devenait trop grande, ce qui était trop coûteux, donc peu rentable puisque que le trafic ne le justifiait pas. On est passé donc au cloutage de la chaussée avec des noix de palme. Technique de stabilisation développée auparavant dans les régions de production d'huile de palme. Cette technique tient très bien dans un sol cohésif. Dans le cas des sols à fort pourcentage de sable il y a eu nécessité d'un apport en matériaux argileux, qu'on peut trouver en profondeur.

Le manque d'eau pendant la saison sèche ou l'éloignement des cours d'eau rendait difficile les travaux de compactage.

La fréquence et la durée élevée de pluies faisait que les chaussées détrempées occasionnaient des longs temps d'arrêt pour que la teneur en eau soit acceptable. Ce qui a rendu le compactage un peu difficile.

Certains entrepreneurs ne s'acquittaient pas correctement de la paie de la main d'œuvre. Cette situation obligeait le projet à saisir les fonds et à convoyer le montant déclaré par l'entrepreneur pour la paie de la main d'œuvre. Dès que le projet se rassure que l'entrepreneur s'est acquitté de ses obligations envers la main-d'œuvre, l'entrepreneur touche le reste.

Mauvaise collaboration de l'office des routes, notamment dans les travaux de confection et pose des buses sur l'axe Kapatamine-Mani- Kimabue, du tirage des barges du bac Mani qui a pris presque une année du 08 novembre 2006 au 03 août 2007. Ce qui a fortement influencé sur le timing d'exécution des travaux du bac. Compte tenu des malfaçons flagrantes au niveau des buses, ***le projet a résilié le contrat des travaux pour les corriger et les terminer en régie.***

Quelques services de l'Etat, comme la Direction Générale des impôts ont procédé aux harcèlements des entrepreneurs. Nonobstant l'exonération des taxes sur les prestations des services accordés par la RDC au projet, ces agents voulaient passer outre ces dispositions.

Le projet a été aussi harcelé par l'INSS qui réclame encore à ce jour, via leur cabinet d'avocats, le paiement des cotisations INSS alors que des correspondances ont clairement expliquées que la CTB paye les cotisations de l'ensemble des projets à Kinshasa.

8 Leçons à tirer de l'expérience de la prestation

8.1 Quelles leçons à tirer sur les plans de l'impact et de la durabilité des résultats.

Le projet a octroyé pour les marchés de travaux en 1ère Phase des tronçons de 5 Km, puis en 2ème phase on est descendu à 4 Km et enfin en 3ème phase on est descendu à 3 Km. Le projet a donc pu constater que les petits CLERS réduisent les problèmes de gestion et d'exécution pour les sous-traitaires des marchés.

Les travaux effectués par les CLERS sur l'axe Lukalaba-Nganda'anjila étaient en fait une mini réhabilitation. La qualité des travaux a été excellente. Le projet a donc pu constater que les CLERS étaient capable de bien assurer non seulement les travaux d'entretien mais aussi les travaux de réhabilitation.

Le mode de réception mise en place avec les trois indicateurs de performance est un mode simple et efficace. Il a permis une bonne évaluation pour un entretien efficace.

Les points chauds peuvent être traités totalement en HIMO surtout en saison sèche, avec une mécanisation légère en termes de bennes et des compacteurs. Le projet en a fait l'expérience au Pk 29 et ça été plus économique. L'office des routes proposait 40.000 €/ Km, le projet a pu le réaliser en régie à 10.552 €/ Km. Il est à noter que les rouleaux utilisés par le projet (VIBROMAX Q= 800 kg) rentrent dans la catégorie Q/L ≤ 15 kg/ cm et sont bien adaptés aux travaux routiers HIMO, car leur rendement est comparable à celui d'avancement journalier du chantier (~ 100 ml/j de couche de roulement mise en œuvre). Les rouleaux Q= 1200 kg sont encore mieux adaptés et recommandés. Mais pour atteindre 95 % de l'OPM pour les terrassements et 98 % pour les surfaces de roulement, il faut compacter par épaisseur successives de 100 mm pour les matériaux cohésifs et 125 mm pour les matériaux granuleux et de bonne granulométrie et cela avec 12 passes. Le contrôleur doit toute fois intervenir pour exiger qu'on effectue des passes supplémentaires au cas où il ne serait pas certain que la teneur en eau soit correcte, ou qu'après plusieurs passes la surface paraisse encore spongieuse.

Par contre les compacteurs cités ci-haut ne sont pas bien adaptés là où il y a nécessité de grands remblais (H ≥ 2m), et lorsqu'il y a des empierrements importants. Dans ce dernier cas mieux vaut utiliser les rouleaux lisses et lourds (8-12 t). Le compactage doit être beaucoup plus fini en saison sèche qu'en saison de pluies parce que la sécheresse est plus préjudiciable à la bonne tenue de la couche de chaussée peu après sa construction. Il serait aussi intéressant que les superviseurs soient munis d'instruments de contrôle de compactage très léger, qu'ils peuvent facilement transporter.

Donc avec un moyen de transport conséquent, une énergie de compactage suffisant, un contrôle de compactage rigoureux, une programmation minutieuse des opérations et activités ainsi qu'une main d'œuvre assez importante, on peut venir à bout des points critiques sans pour autant être obligé de passer par la mécanisation et rester ainsi dans la logique HIMO, moins coûteuse ,moins destructives , ayant un effet relativement positif sur la protection de l'environnement et permettant la redistribution des revenus à la population .

Dans les pentes assez fortes l'eau a tendance à couler sur la chaussée. On observe ainsi fréquemment la création des ravines longitudinales. Cela, favorisé aussi par les ornières créées par les véhicules sur la chaussée. Il serait mieux de recommander plus tard la mise en place des

bourrelets/saignée en épis à intervalle donnée (profil économique), pour renvoyer directement l'eau dans les fossés, afin de l'empêcher de dévaler toute la pente car la quantité et la vitesse d'eau augmentant, elle devient très érosive.

Les ONGDs pour la plupart sont des structures fragiles. Beaucoup d'ONGD disparaissent après les projets. Il faut promouvoir des PME locales qui seront des structures plus stables et permanentes. En formant et équipant ces PME on contribuera à créer une capacité locale permanente, capable de concevoir et de réaliser des travaux de construction et d'entretien des routes avec un fort pourcentage de main d'œuvre et d'utilisation des matériaux locaux.

En saison de pluie il y a baisse de trafic parce que c'est la période de semis. En saison sèche le trafic augmente jusqu'au double de la saison de pluie, parce qu'elle correspond à la période de récolte, il ya donc beaucoup de charge à évacuer pour les transporteurs. En saison sèche le trafic double pratiquement par rapport à la saison de pluie.

Sur l'axe Kifuse-Tshofa, en règle générale, les sols sont des sables et s'ils ont l'avantage de ne pas être trop sensible à l'eau et faciles à travailler, il ne faut pas s'attendre, avec leur sensibilité au fluage, à ce qu'ils fournissent des plates formes sans déformations.

Ces sols de granulométrie 0/1,5 sont donc très fin et plus ou moins plastique suivant les composantes chimiques des fines. Pour des sables blancs ayant perdu leurs fines, leur avantage est de ne pas être sensible à l'eau et de faire d'excellents matériaux pour remblayer les zones inondables, par contre, ce sont des sables « crus »très difficile à circuler.

8.2 Perception de la prestation par les groupes cibles

Les rapports d'impact du GEI de même que les sensibilisateurs sur terrain nous ont informé sur les opinions des principaux acteurs de filières concernées (cantonniers, paysans, commerçants, transporteurs, pédaleurs, …). Ils ont été soumis, en échantillon, à un questionnaire approprié. Avec une moyenne de ±120 personnes par site et par trimestre, sur un total de 3.840 personnes abordées ou enquêtées dont :

1.250 Hommes adultes;

1.300 Femmes ;

650 Jeunes Hommes ;

640 Jeunes Filles.

Chez les Hommes adultes, 85% soit un total de 1.063 a confirmé et approuvé le bien fondé du projet.

Les 15 % restant n'ont pas manifesté leur enthousiasme. Une partie était plutôt critique, du fait de l'importation de la main d'œuvre occasionnée par le projet. Une partie n'a pas avancé des raisons plausibles.

Chez les femmes, 90% soit 1.170 femmes ont reconnu l'importance. Parmi elles, 60% des femmes se retrouvent être des commerçantes sur les axes réhabilités. Elles arrivent à vendre facilement leurs produits, les 10% restant sont indécises.

Chez les jeunes, plusieurs ont reconnu l'importance de cette réhabilitation. Il y a plus des jeunes qui se lancent comme porteurs à vélos communément appelés musukumenyi (pédaleurs), ils arrivent à attraper un peu d'argent. La quantité des produits transportés a augmenté, ils arrivent à transporter jusqu'à 10 bidons d'huile de 20 L sur un vélo soit un total de 200 L.

Ils peuvent facilement et rapidement se déplacer en automobiles ou vélos, beaucoup de produits manufacturés et produits pharmaceutiques se trouvent facilement dans la plupart de villages, grâce aux échanges commerciaux facilités par le trafic. Pour les deux catégories, filles et jeunes hommes ont répondus oui à 100 %.

Les médecins chefs des zones ont reconnus les effets bénéfiques du projet. Il ya facilités d'accès à leurs zones de santé. De même pour les autorités administratives, religieuses ainsi que d'autres partenaires œuvrant dans différents domaines. Ils peuvent désormais facilement joindre leurs entités et leurs points d'attache avec un confort de circulation appréciable. Ce qui facilite leurs interventions et en augmente aussi l'impact.

8.3 Résultats du suivi-évaluation (audits et contrôles) : prise en compte

Les audits, évaluations et visites ci-dessous ont eu lieu :

Type	Experts externes/internes	Date
Financier/comptable/ administratif	Audit externe 'commissaires aux comptes de la CTB' – Mme Chantal BOLLEN, Mr François BRASSEUR	12 au 15 nov. 05
Financier/comptable/ administratif	Audit interne 'Siège BTCCTB-Bruxelles' – Mr Damien CEULEMANS	
Evaluation en cour de projet	Mission DFID – Clare Barrington, Siôn Mc Geever.	16 au 20 fév. 07
Evaluation en cour de projet	Mission DFID – Siôn Mc Geever, Yoland Bewick, Ros Cooper.	22 au 25 août 07
Evaluation Finale du projet	Bureau d'expertise externe – BYNENS Development Consulting – Eddy Bynens	28 au 04 déc 07

De la restitution avec l'évaluateur final le projet a pu retenir les recommandations suivantes :

- Les projets doivent promouvoir les PME, pour garantir l'existence d'une capacité locale permanente. Dans d'autre pays ces PME sont équipées en matériels qu'ils remboursent progressivement. On observe ainsi des PME qui deviennent moyens et d'autres qui arrivent à devenir des grande entreprises.

- Les études et les évaluations ne doivent plus être faites par le projet. Le mieux serait de sous traiter à des bureaux d'étude locaux, au moins on sera sûr qu'il y aura un savoir faire local après le départ du projet.

- L'aménagement des routes faites par le projet est justifiable par rapport au trafic observé. Ce n'est qu'en faite une ouverture des pistes avec gravillonnage des points névralgiques. Lorsque le trafic augmente pour atteindre une moyenne de 50 véhicules/ jour, il faut penser à un aménagement complet de la route càd ouverture plus gravillonnage systématique. Il est aussi à noter que l'entretien courant d'une route gravillonné est moins coûteuse par rapport à une route non gravillonnée. Une route gravillonnée demande plutôt des moyens lors de l'entretien périodique tous les 5 ans, car la couche de graveleux aura diminué. Il faudra donc recharger.

8.4 Recommandations pour la consolidation et l'appropriation de l'après projet

La responsabilisation des usagers est réelle, comme devrait l'attester leur participation financière et le respect des barrières de pluies. D'autres parts l'état doit effectuer le contrôle technique des véhicules, contrôler et limiter les charges à l'essieu.

La sensibilisation doit continuer pour une prise de conscience effective au niveau des usagers et des autorités provinciales qui doivent en final s'impliquer réellement dans la recherche des solutions pour la pérennisation. Des sanctions exemplaires doivent être préconisées. Il est indispensable de verbaliser sans ménagement les camions qui occasionnent des dégradations importantes sur la chaussée lors des embourbements et des réparations et les camions qui ne respecte pas les barrières de pluies. Bref, pour les usagers qui ne respectent pas les infrastructures publiques.

En conformité avec la politique de décentralisation, il est indispensable de mettre en place une stratégie d'entretien courant fondée sur la responsabilisation des territoires aussi bien que les groupements d'usagers. Dans la majorité des projets promouvant une approche ascendante, l'entité administrative décentralisée – à la recherche de fonds pour la réhabilitation des ses routes – doit être invitée à contribuer aux coûts des travaux. Cette contribution peut se réaliser sous forme d'espèces ou de travail bénévole c'est-à-dire que la population exécute des travaux simples comme le débroussaillage, amène des moellons pour la construction de petits ouvrages de drainage, etc. avant que l'entreprise commence les travaux. Souvent, cette contribution varie entre 5 et 20 % des coûts des travaux dépendant des moyens du territoire et de la population. Une des raisons pour laquelle cette contribution doit être exigée, est de mesurer la motivation pour l'entretien futur de la route réhabilitée.

En favorisant la séparation des travaux réalisés par l'entreprise ou par l'ONGD et le travail bénévole effectué par des bénéficiaires en considérant leur participation aux coûts des travaux, permet, d'une part, une meilleure appropriation d'infrastructures réalisées et, d'autre part, évite que les PME ou ONGD adjudicataires des marchés soient pénalisées par l'approche participative.

La pérennisation ne doit pas seulement dépendre des aides extérieures.

La communauté devrait générer des ressources qui seront utilisé pour le travail communautaire. Avec un suivi et un encadrement les CLERS pourront apporter leurs contributions en organisant des activités génératrices pour pouvoir entretenir la route. Les Clers ont donc besoin d'un accompagnement par une structure spécialisée. Dans ce cadre l'ONG italienne COOPI a un projet

qui va appuyer les CLERS de l'axe Lukalaba- Ngandanjika. Comme activités génératrice on peut citer:

Les champs collectifs des produits vivriers ;

Les microprojets tels que le petit élevage et les étangs piscicoles, mais aussi les participations en nature ou en espèces par les familles des bénéficiaires et des usagers ;

Les travaux bénévoles (salongo) qui ne sont pas facile à mettre en place.

D'autres ressources peuvent provenir au niveau territorial dans la gestion des barrières de péages, des bacs, des amendes issues des infractions routières et de la restitution d'une quote-part des frais générés par les parkings sous la gérance de l'ACCO (Association de Chauffeurs du Congo).

Dans ce cadre, pour plus d'efficacité et de transparence dans la gestion, il faudra privatiser la gestion surtout au niveau des bacs. La structure devra être fiable, aura l'obligation de payer un forfait de location à l'état et de proposer clairement une clé de répartition devant garantir l'entretien du Bac et des axes routiers. Prévoir des audits assez fréquents.

Il est de ce point de vue important de distinguer les deux types d'entretien qui requièrent des solutions spécifiques :

L'entretien courant qui peut être réalisé au niveau territorial avec une contribution locale partielle ou totale sur le coût de l'entretien ;

L'entretien périodique, tous les quatre à huit ans (dépendent notamment de la qualité de l'entretien courant, du type et volume du trafic), qui requiert une technicité et des moyens matériels, notamment de transport de matériaux, dont ne disposant que des entreprises confirmées. Les sommes à mobiliser sont hors de portée des territoires des CLER et des usagers.

C'est dans ce domaine que l'on peut escompter un impact majeur du transfert des compétences à un niveau provincial et de la création d'un Conseil Provincial d'Entretien Routier (CPER) qui sera une institution publique ou société anonyme de droit public, en tout cas un service à autonomie de gestion ; financière, administrative et technique. Il devra étudier, identifier et mettre en place à moyen terme les mécanismes de génération de ressources, au niveau provincial, pour l'entretien. Il bénéficiera de la participation active des usagers dans la supervision des fonds recouvrés.

Les entretiens périodiques devraient alors être programmés au niveau provincial avec le concours du CPER et du FONER (Fonds National d'Entretien Routier), abondé par l'affectation de la majeure partie de la taxe sur les produits pétroliers.

Il est à noter que la mise en place des mécanismes d'autofinancement ne sera pas facile il faut une sensibilisation, un accompagnement et une implication des autorités locales, le revenu moyen du paysan ou du bénéficiaire étant dérisoire.

Les mécanismes d'auto financement dépendent des potentialités ou réalités de chaque milieu considéré, les besoins en entretien doivent être bien évalués et de façon réaliste ainsi que la contribution au niveau territorial et local. Cela permettra de déterminer avec précision la valeur

des ressources extérieures nécessaires : Dons, FONER, CPER, ce qui facilitera une programmation au niveau provincial et national.

Le CPER pourra être constitué des représentants des structures suivantes :

La province ;

Le ministère provincial de TPI/OdR/OVD ;

Le ministère provincial de Développement Rural/DVDA ;

Le ministère provincial du Plan ;

La (les) fédération(s) des Clers ;

2 représentants du bailleur de fonds.

Représentants des usagers (transporteurs, commerçants, pédaleurs/cyclistes).

Les Clers doivent être réunis en fédérations territoriales pour mieux mener leurs actions de lobbying et de plaidoyer.

Il est préférable que les Clers ne soient pas représentés par une seule personne dans le CPER, car ce sont leurs représentants qui donneront la situation réelle de niveau d'exécution des travaux d'entretien et feront le témoignage des difficultés rencontrées, cela pour que le CPER parvienne à jouer effectivement son rôle d'autorité de régulation.

D'autre part, le Gouvernement doit lancer une étude de formulation d'une nouvelle stratégie des transports ruraux visant à définir les responsabilités et les procédures relatives à la construction et à l'entretien de chaque catégorie de pistes. Cette étude a comme objet le reclassement des pistes qui facilitera l'attribution des responsabilités aux différents échelons des administrations publiques (national, provincial et territorial).

Dans les projets futurs, il faudra penser à une charnière, qui après la réhabilitation, accompagnera la province dans l'identification et la mise en place effective des mécanismes de génération des ressources pour l'entretien et l'affectation transparente et équitable de ces ressources, ainsi que dans l'élaboration et la mise en place des systèmes d'entretien encore plus adaptés, efficaces et moins coûteux. L'entretien pourra être financé, avec un relâchement progressive dans le temps jusqu'à la prise en charge totale de l'entretien par l'état. Ceci permettra de ne pas perdre les investissements consentis.

9 Conclusions

Si de multiples difficultés ont jalonné le parcours du projet pendant ses 28 mois d'activités opérationnelles, certains aspects ont donné satisfaction et ont été enrichissants. Néanmoins, l'environnement psychologique de travail dans la région de Kabinda fut oppressant ; la vision des

« étrangers toutes origines confondues », et des agences de coopération fut déplorable. Souvent, la connotation donnée aux actions de la CTB a été difficile à appréhender.

Malgré cela, on peut dire que l'ensemble de l'intervention s'avère globalement positif compte tenu du paysage politique congolais au démarrage de l'intervention et des élections qui se sont déroulée pendant une bonne partie de l'année 2006. Sachant par ailleurs, que la situation particulière du Kasaï oriental pendant cette période était complexe.

> Au niveau technique, les travaux routiers se sont bien déroulés, mais il est certain que la myriade d'ONG « mallette » ne sont pas les prestataires les mieux indiqués. Ce statut est désormais obsolète. Il faut « professionnaliser » et pérenniser les structures intervenant sur les routes, soit via les CLER, soit via de véritables « PME/entreprises » sous-traitantes. Le nombre de cantonniers à faire travailler sur les tronçons – obtenu par calcul à la suite de l'évaluation des travaux – doit être absolument respecté par les prestataires car la masse de MO est déterminante pour le résultat final.

Le choix de la réhabilitation linéaire avec insistance sur les points chauds récurrent ou sur les zones à sol ingrat était judicieux. Pour ce faire, l'équipe du projet préconise l'observation de la route pendant au moins une saison des pluies.

Un certain nombre de dalots en BA pourraient être avantageusement remplacés par des buses de type ARMCO. Cela présente l'avantage d'être plus rapidement mis en œuvre et éventuellement d'être déplacé et/ou démonté en fonction du drainage et des écoulements d'eau qui peuvent changer sur ce type de routes.

Concernant la pérennisation, l'intervention s'est attachée – en sous traitant à la DVDA – à mettre en place, financer et encadrer les CLER sur l'entièreté du réseau. Au mois de décembre 2007 et janvier 2008 le restant du matériel de cantonnage a été réparti et distribué.

Les 28 Km entre Ngandanjika et le bac de Kazadi/Musoko ont été réhabilités en 2005 par l'UNOPS. Le projet DFID, suite à la détérioration importante de ce tronçon a réhabilité 14 Km de PCh. – avec comme conditions – l'obligation pour l'AT de Ngandanjika d'entretenir les 28 Km avec une partie des recettes du bac. Un protocole d'accord a bien été signé entre L'AT, l'OR, la DVDA et le Gouvernorat, hélas à ce jour, pas un seul francs n'a été dépensé pour l'entretien (paiement des CLER, matériels ou autre).

Hormis la mise en place, la formation et le rodage des CLERS le projet a proposé une structure devant étudier, identifier et mettre en place à moyen terme les mécanismes de génération de ressources au niveau provincial, afin de garantir la pérennisation (cfr point 8.4). Cette proposition a été présentée au Vice Gouverneur pour une réunion de concertation élargie pour la mise en place effective de cette structure. Le projet était obligé d'attendre la mise en place des Ministres Provinciaux. Le Ministre des TPI a proposé qu'il y ait d'abord une réunion au niveau étatique sans la CTB sur base de la proposition, avec les autres ministères concernés et les services spécialisés : DVDA, OR, OVD… pour d'éventuels amendements en vue de préparer la réunion de concertation mais aussi d'attendre la version finale de la loi sur le FONER pour éviter toute contradiction. Le projet a attendu très longtemps le feedback jusqu'à la fin du projet. La mise en place de la structure n'a donc pas été faite.

Responsable national de l'exécution	Responsable CTB de l'exécution
Daniel Kibikonda	**Christian Toch**

QUATRIEME PARTIE. ANNEXES.

Annexes
Annexe 1 Cadre logique contradictoire
Annexe 2 Résumé des résultats et des activités
Annexe 3 Coûts moyens et coûts unitaires observés
Annexe 4 Evolution du budget par ligne budgétaire
Annexe 5 Etat des dépenses par ligne budgétaire
Annexe 6 Personnel de la prestation
Annexe 7 Sous traitances
Annexe 8 Equipements
Annexe 9 Carte

10 ANNEXE 1. Cadre logique contradictoire :

	Intervention logique initiale	Intervention logique finale	Indicateurs vérifiables objectivement initiaux	***Indicateurs vérifiés objectivement***	Sources de vérification initiales	***Sources de vérification finales***	Suggestions (suspicions)
Objectif général	Réduction de la pauvreté et l'effectivité de la réunification par la stimulation de l'économie agricole dans la province du Kasaï Oriental	Réduction de la pauvreté et l'effectivité de la réunification par la stimulation de l'économie agricole dans la province du Kasaï Oriental	Une importante augmentation de la production agricole dans les Territoires concernés, comparée aux autres Territoires.	***Une augmentation significative de la production agricole dans les Territoires concernés, comparée aux autres Territoires.***	Etudes socio économiques et études de suivi. Les études statistiques provinciales en relation avec la production agricole territoriale et les taxes prises dans les Territoires	*Etudes socioéconomiques et études statistiques provinciales en relation avec la production agricole territoriale*	La paix et la sécurité sont maintenues dans l'aire du projet et dans le pays. D'autres actions de soutien en voie dans l'aire du projet seront continuées.
But du projet	La réhabilitation des routes rurales et le réseau des liens basés sur la main d'œuvre dans les aires agricoles du District de Kabinda donnant des opportunités d'emploi aux populations locales et permettant le commerce avec les centres commerciaux de moindre importance.	La réhabilitation des routes rurales et le réseau des liens basés sur la main d'œuvre dans les aires agricoles du District de Kabinda donnant des opportunités d'emploi aux populations locales et permettant le commerce avec les centres commerciaux de moindre importance.	Augmentation du trafic. Le trafic est assuré pendant toutes les saisons.	***Augmentation très importante du trafic, les axes du projet se substituent à la RN2 inutilisable.*** ***Le trafic est assuré pendant toutes les saisons.***	Des études statistiques au niveau du bac de Kazadi Musoko et de la route nationale n° 1 (Mbuji-Mayi – Mwene-Ditu). Des rapports/moyennes périodiques et de l'évaluation du projet.	*Des études statistiques au niveau du bac de Kazadi Musoko (études socioéconomiques) Comptage par les clers au niveau du bac de Kazadi Musoko*	Le réseau des routes principales (Mbuji-Mayi – Kabinda et Mbuji-Mayi – Mwene-Ditu) est en état de praticabilité et le bac de Kazadi Musoko continue d'opérer. La sensibilisation pour la protection de la route au niveau de toutes les couches sociales doit continuer
Résultats/résultats intermédiaires	1.1. Réhabilitation de 410 Km des routes rurales locales et 190 Km du réseau des	1.1. Réhabilitation de 498,21 Km des routes rurales locales et 159,185 Km du réseau	600 km de routes rurales réhabilités par le projet.	***657,39 km de routes rurales réhabilités par le projet.***	Annonce des acceptations provisoires et finales des sections réhabilitées	*Réception provisoires et définitives des travaux avec la division des voies de desserte*	

	Km du réseau des routes provinciales/nationales par des méthodes basées sur le travail (manuel)/ main d'œuvre. 1.2. Amélioration des conditions de vie des populations locales par l'emploi (offert). 1.3. Installation par les méthodes LBAT d'un réseau fonctionnel des routes rurales les reliant au système du District de Kabinda. 1.4. Mise en place et fonctionnement d'un mécanisme pérenne de financement et de gestion de l'entretien.	159,185 Km du réseau des routes provinciales par des méthodes basées sur le travail (manuel)/ main d'œuvre. 1.2. Amélioration des conditions de vie des populations locales par l'emploi (offert). 1.3. Installation par les méthodes HIMO d'un réseau fonctionnel des routes rurales les reliant au système du District de Kabinda.	Génération d'au moins 1,5 million de jours d'emploi (= travail) par le travail HIMO. 35 % d'opportunités d'emploi (prises) par les femmes. Changements réalisés dans les statuts socio-économiques de la population bénéficiaire. Augmentation du niveau de vie. Diminution du nombre des enfants mal nourris en dessous de la moyenne nationale. Le trafic est assuré dans toutes les saisons sur le réseau réhabilité par le projet. 40 % du budget du projet payés comme salaires à la main d'œuvre locale. Au moins 400 contrats sont attribués aux contractants locaux de la main d'œuvre (locales). Equipes de cantonniers assurent la maintenance du réseau réhabilité. La vitesse moyenne de l'usage est Augmentée. CLERs-fonctionnels et la route est maintenue en toutes saisons.	***Génération de 1.503.115 journées de travail par la méthode Himo.*** ***5 % d'emploi pris par les femmes. Changements réalisés dans les statuts socio-économiques de la population bénéficiaire.*** ***Le trafic est assuré en toute saison sur le réseau réhabilité par le projet. 50 % du budget du projet est payés comme salaires à la MO locale.*** ***Au moins 323 sous traitants locaux reçoivent des contrats de travaux.*** ***Des équipes de cantonniers assurent la maintenance du réseau réhabilité. La vitesse moyenne de circulation est augmentée de 19 à 38km/h.*** ***Les CLER fonctionnent bien quand ils reçoivent un budget de fonctionnement et la route est maintenue traficable en toutes saisons.***	réhabilitées. Rapports/moyennes d'exécution et la fin des statistiques du projet, levé au niveau du bac de Kazadi Musoko et de RN1 (route). Rapports sur l'éducation. Rapports/moyennes des zones de santé nationales. Statistiques agricoles. Rapport de gestion sur la maintenance assurée par CLERS, les usagers et les services concernés.	*voies de desserte agricole (DVDA).* *Rapports/moyennes d'exécution et la fin des statistiques du projet levé au niveau du bac de Kazadi Musoko.* *Rapports/moyennes des zones de santé nationales* *Statistiques agricoles.* *Factures & rapports divers émanant de chaque CLER*	Hormis les propositions pour la création d'une structure indépendante pour la mise en œuvre des mécanismes

	1.5. Implantation des mesures pour amoindrir l'impact environnemental et l'éveil et la prévention du VIH/SIDA.	1.4. Implantation des mesures pour amoindrir l'impact environnemental et l'éveil et la prévention du VIH/SIDA.	Des mesures appropriées pour diminuer l'impact environnemental et celui de VIH/SIDA sont implantées.	***Des mesures appropriées pour diminuer l'impact environnemental et celui de VIH/SIDA sont implantées.***		*Contrôle GPS* *Rapports de sensibilisation au VIH par le sous-traitant.* *Rapport de suivi.* *Rapports de la mission d'évaluation projet CTB appui au Programme National de la Lutte contre le Sida PNLS (appui de la représentation aux projets sur les thèmes transversaux)* *Rapport d'activités du Programme National Multisectoriel de Lutte contre le Sida (PNMLS)*	de génération et de gestion de ressources pour l'entretien, la responsabilisation et l'implication réelle, effective et permanente de l'état comme cheville ouvrière et non pour une simple parade est la condition sine qua non pour réussir cette mise en œuvre.

11 ANNEXE 2. Résumé des résultats et des activités et pourcentage de réalisation :

Synthèse des Indicateurs Objectivement Vérifiables (IOV) ;

	Prévu CMO/DTF ou constaté début projet	an 1 1/jui/05 > 30/jui/06	an 2 1/jui/06 > 30/jui/07	Total fin de projet
Réhabilitation VDA ph. 1		265		
Réhabilitation VDA ph. 2		247		
Réhabilitation VDA ph. 3			130	
Réhabilitation VDA ph. 4 (pt chauds unops)			14	
TOTAL réhabilitation HIMO	**540 Km**	**512**	**145**	**657 Km**
TOTAL réhabilitation mécanisée/gravillonnée	**60 Km**		**56**	**56 Km**
Entretien	**600 Km**	**265**	**512+70+8**	**721 Km**
Construction de ponts en BA	*		4	**4 ponts**
Réhabilitation de pont en B.A	*	1		**1 pont**
Réhabilitation de pont ACCROW	*	1		**1 pont**
Construction de dalots	*	80	36	**116 Dlt**
Construction de pass/s/routes BUSES BA	*		8	**8 Pass**
Réhabilitation de Bacs	**2**	1	1	**2 bacs**
Hommes/jour d'activité de cantonnage	**1.500.000 h/j**	683.160 h/jour	819.955 h/jour	**1.503.115 h/j**
Pourcentage de Femme cantonnière	**35%**			
Postes de chefs d'équipe et chefs de chantier	*	455 h/mois	364 h/mois	**819 h/mois**
Vitesse moyenne sur l'axe	**22Km/h**	37 Km/h	39 Km/h	
Passage sur bac Kazadi-Musoko	**oui dangeureux**	oui	oui	
Véhicules/jours bac Kaz-Musoko	**3**	8	10	
Vélos/jours bac Kaz-Musoko	**71**	330	511	
Passage sur bac Mani	**non**		oui	
Formation chefs d'équipe	*	112 ce	49 ce	**161 ce**
Formation OLD et CLER en gestion	*	137 pers	156 pers	**293 pers**
Sensibilisation sur la protection de la route			288.303 pers	**288.303 pers**
Formation HIV/SIDA ph. 1	*	3.850 ce & cant	6.682 ce & cant	**10.532 ce & cant**
Installat/format. comités C.L.E.R.	*	8 cler	25 cler	**33 cler**
Etude socio-économique	*	8 mois	15 mois	**23 mois**
Nombre de contrats.	*	137	186	**323**
Avis de marché	*	4	3	**7**
PV de réunion coordin & divers à MJM	*	5 pv	14 pv	**19 pv**
PV de réception partielle & définitive	*	± 216 pv	± 1.068 pv	**± 1.284 pv**
PV de comptage cantonniers	*		846 pv	**± 846 pv**

(*) chiffres non communiqués dans la CMO

(*) Compris dans les 657 Km

Etat de réalisation des activités prévues au budget

Budget Line	Résultats du cadre logique	Indicateurs (prévus ou réalisés)	Etat de réalisation	%
A_01_01	600 km de RR sont réhabilité en HIMO	600	terminé	**110%**
A_01_02	Outillage de réhabilitation	oui	terminé	100%
A_01_03	60 km de RR sont réhabilité en mécanisé	60	terminé	95%
A_01_05	Formation technique	oui	terminé	100%
A_01_06	Formation en gestion	oui	terminé	100%
A_01_07	Réhabilitation d'ouvrages d'art	oui	terminé	100%
A_01_08	Travaux bacs et débarcadères	2	terminé	100%
	Réhabilitation			
A_02_01	706 km de RR sont entretenus	600	terminé	**118%**
A_02_03	Etude socio économique	oui	terminé	100%
A_02_04	Formation à la pérennisation	oui	terminé	100%
A_02_05	Sensibilisation	oui	terminé	100%
	Entretien			
A_03_01	Actualisation carte réseau routier	oui	terminé	95%
A_03_02	Etudes diverses	-	terminé	100%
A_03_03	Prévention SIDA	oui	terminé	100%
	Cartes, études, SIDA			

Commentaires : 60 km en mécanisé était prévus sur la RN2 entre Mbujimayi et Kabinda, mais faisait déjà l'objet d'un programme Banque Mondiale. La ligne budgétaire a servi à gravillonner 56 km sur le réseau des 706 de km réhabilités et entretenus.

Calcul du nombre total d'homme/jour prestés pour la réhabilitation et l'entretien routier

Activités	Pistes	Gravillonnage	Pts chauds Unops	Gravill 1,5 kms	Pk 29	Digue Buses en régie	Ent Ph1	Ent Ph2	Entr Cler	0uvrages d'Art	Total
Kms réhab	643 Km	50 Km	14 Km	2 Km	1 Km		265 Km	248 Km	721 Km		
Total CC	149 CC	18 CC	6 CC	1 CC	1 CC	1 CC	10 CC	9 CC	15 CC	35 CC	245 CC
Total CE	446 CE	18 CE	19 CE	2 CE	2 CE	2 CE	27 CE	27 CE	31 CE	35 CE	574 CE
Total Cantonniers	8.730 Cant	364 Cant	423 Cant	57 Cant	100 Cant	34 Cant	552 Cant	539 Cant	570 Cant	70 Cant	11.437 Cant
Total HJ	990.003 HJ	28.575 HJ	22.029 HJ	2.102 HJ	3.499 HJ	1.150 HJ	166.791 HJ	136.152 HJ	145.587 HJ	7.228 HJ	1.503.115 HJ

12 ANNEXE 3. Coûts moyens et coûts unitaires observés :

I. Rehabilitation pistes	
Kms axe Bac Kazadi Musoko-Kabinda	101,760 Kms
Kms axe Kifuse-Tshofa	151,800 Kms
Kms axe Kapatamine-Mani-Kimabue	258,930 Kms
Kms axe BakwaM-Ngandajika	42,960 Kms
Kms axe Kalonda-Kaniange	31,120 Kms
Kms axe Tshofa-BifRN2	56,360 Kms
Kms axe Pts chauds 14 Kms ex-Unops	14,465 Kms
KMS TOTAL	657,395 Kms
COÛT TOTAL GENERAL	2.016.283 €
COÛT AU KM GENERAL	3.067 €
Coût total outillage	157.657 €
Coût outillage au Km	240 €
Coût total outillage + compacteurs	271.843 €
Coût outillage+ compacteurs au Km	414 €
Coût au Km+ outillage (général)	3.307 €
Coût au Km+outillage+OA (général)	4.112 €
Coût au Km+outillage+compacteur (général)	3.481 €
Coût au Km+outillage+ compacteur+OA (général)	4.286 €
Coût total axe Bac Kazadi Musoko-Kabinda	308.490 €
Coût total axe Kifuse - Tshofa	450.673 €
Coût total axe Kapatamine-Mani-Kimabue	746.824 €
Coût total axe BakwaM-Ngandajika	170.844 €
Coût total axe Kalonda-Kaniange	94.333 €
Coût total axe Tshofa-BifRN2	181.916 €
Coût total Pts chauds 14 Kms ex-Unops	44.691 €
Coût au Km axe Bac Kazadi Musoko-Kabinda	3.032 €
Coût au Km axe Kifuse - Tshofa	2.969 €
Coût au Km axe Kapatamine-Mani-Kimabue	2.884 €
Coût au Km axe BakwaM-Ngandanjika	3.977 €
Coût au Km axe Kalonda-Kaniange	3.031 €
Coût au Km axe Tshofa-BifRN2	3.228 €
Coût au Km Pts chauds 14 Kms ex-Unops	3.090 €
Coût au Km+OA Bac Kazadi Musoko-Kabinda	6.132 €
Coût au Km+OA axe Kifuse - Tshofa	3.802 €
Coût au Km+OA Kapatamine-Mani-Kimabue	3.222 €
Coût au Km+OA général	3.873 €

II. Ouvrages d'art						
II.1.Dalots						
		Longueur axe	Nombre	Coût moyen	Coût total	Coût/Km
Coûts axe Kifuse - Tshofa		151,800 Kms	32	3.820 €	122.250 €	833 €
Coûts axe K-Musoko - Kabinda		101,760 Kms	84	3.704 €	311.094 €	2.792 €
Total et moyenne général		253,560 Kms	116	3.736 €	433.344 €	1.743 €
II.2.Réhabilitation ponts						
coût pont BA 17ml	4.444 €					
coût au ml	261 €					
coût pont Métallique 27 ml	4.219 €					
coût au ml	156 €					
Coût total général	8.663 €					
Coût au ml général	197 €					
II.3. construction ponts						
coût total	62.830 €					
Coût au ml	4.833 €					
II.4. confection et pose buses+radier						
coût total	24.740 €					
Coût au ml	619 €					
II.5. coûts généraux OA						
Total OA Kifuse- tshofa tout type confondu	126.469 €					
Total OA K-Musoko - Kabinda tout type confondu	315.539 €					
Total OA Kapatamine-Mani-Kimabue tout type confondu	87.570 €					
Coût au Km axe K-Musoko - Kabinda	3.101 €					

Coût au Km axe Kifuse - Tshofa	833 €					
Coût au Km axe Kapatamine-Mani-Kimabue	338 €					
TOTAL GENERAL OA tout type confondu	529.578 €					
Coût au Km général	806 €					

III. Intervention mécanisée		
coût total	45.155 €	
coût au Km	14.376 €	
IV. Intervention semi mécanisée en régie		
coût des travaux	12.600 €	
carburant et lubrifiant (retirés du stock projet)	2.700 €	
coût total	15.300 €	
coût au Km	10.552 €	
V. Gravillonnage		
coût total	264.314 €	
coût au Km	5.303 €	
VI. Gravillonnage en régie		
coût des travaux	5669,2 €	
carburant et lubrifiant (retirés du stock projet)	700,8 €	
coût total	6.370 €	
coût au Km	4.247 €	
VII. Cloûtage aux noix de palme		
coût total	46.478 €	
coût par brouette de noix	0,75 €	
m² couvert par brouette	1,33 m²	
Kms revêtus	11,000 Kms	
coût au Km	4.225 €	
VIII. Bacs		
VIII.1. Bac Kazadi Musoko		
Etudes	2.835 €	2,37%
Suivi OR rampes	11.320 €	9,48%
Suivi OR rehabilitation Bac	2.689 €	2,25%
S/total études et suivi	16.844 €	14,11%
construction massifs	20.700 €	17,34%
travaux de protection pylônes	3.213 €	2,69%
rehabilitation bac	12.952 €	10,85%
construction rampes	65.682 €	55,01%
S/total travaux	102.547 €	85,89%
Total	119.391 €	100,00%
coût rampe au ml	1.314 €	
VIII.2. Bac Mani		
Etude OR	3.300 €	3,89%
Suivi OR rehabilitation Bac	1.000 €	1,18%
Mission faisabilité barge makole	1.152 €	1,36%
S/total études et suivi	5.452 €	6,42%
fourniture câble	2.380 €	2,80%
Placement câble	1.000 €	1,18%
Tirage barge	6.076 €	7,15%
réhabilitation bac	36.822 €	43,35%
construction massifs+ réhabilitation pylône	33.210 €	39,10%
S/total travaux	79.488 €	93,58%
Total	84.940 €	100,00%

IX. Etude socio-économique	
coût total	26.825 €
durée	24 mois
Kms couverts	657 Km
coût au Km par mois	1,70 €/Km/mois
X. Sensibilisation	
coût total	33.653 €
durée	6 mois
Kms couverts	721 Km
coût au Km par mois	7,78 €/Km/mois
coût par personne sensibilisée	0,12 €
XI. Formation à la pérennisation	
coût total	48.958 €
durée	5 jours
coût par CLER	1.484 €
coût par CLER par jour	297 €
XII. Formation en gestion	
coût total	31.815 €
durée	6 jours
Coût par individu	109 €
Coût par individu par jour	18 €
XIII. Formation technique en HIMO	
coût total	95.252 €
durée	21 jours
Coût par chef d'équipe	592 €
Coût par chef d'équipe par jour	28 €
XIV. Prévention SIDA	
coût total	14.900 €
Coût par individu sensibilisé	1,41 €
XV. Entretien	
Coût unitaire moyen général entretien courant	100,70 €/Km/mois
Coût unitaire moyen général entretien réhabilitant	214,00 €/Km/mois
Nombre de cantonnier moyen / Km entretien courant	2,19 cantonniers/Km
Nombre de cantonnier moyen / Km entretien réhabilitant	4,50 cantonniers/Km

Explication des 3 tableaux ci-dessous :
Par exemple pour l'axe Kapatamine-Mani-Kimabue, en se référant aux trois tableaux ci-dessous, pour un total de 11 mois d'entretien, le projet a débuté avec 107 €/ km/ mois pour 2,38 cantonnier/ km pendant 7 mois, puis on est passé à 95 €/ km/ mois pour 2,13 cantonnier/ km pendant 2 mois pour finir à 81 €/ km/ mois pour 1,78 cantonnier/ km pendant 2 mois.

Axes	**Evolution du coût d'entretien au Km par mois par axe (euro/Km/mois)**						Moyenne/ axe
	1	2	3	4	5	6	
Axe bac Kazadi Musoko-Kabinda	95	130	123	114	95	90	109,72
Axe Kifuse - Tshofa	91	86				71	85,17
Axe Kapatamine-Mani-Kimabue	107	95				81	100,09
Axe BakwaM-Ngandajika					95	90	92,50
Axe Kalonda-Kaniange					88	68	78,00
Axe Tshofa-BifRN2					88	70	79,00
Axe ex-Unops			191		95	84	150,40
Moyenne	100	99	110	109	92	80	100,70

Axes	**Evolution du nombre de cantonniers par Km par axe (cantonnier/Km)**						Moyenne/ axe
	1	2	3	4	5	6	
Axe bac Kazadi Musoko-Kabinda	1,94	3	2,8	2,5	2,04	1,93	2,41
Axe Kifuse - Tshofa	1,89	1,88				1,53	1,84
Axe Kapatamine-Mani-Kimabue	2,38	2,13				1,78	2,23
Axe BakwaM-Ngandajika					2,5	1,93	2,22
Axe Kalonda-Kaniange					1,9	1,48	1,69
Axe Tshofa-BifRN2					1,9	1,5	1,70
Axe ex-Unops			4		1,71	1,43	3,03
Moyenne	2,15	2,23	2,43	2,38	2,01	1,68	2,19

Axes	Durée en mois pour chaque coût/ km/ mois et cantonnier/ km suivant les axes						Mois total/ axe
	1	2	3	4	5	6	
Axe bac Kazadi Musoko-Kabinda	3 mois	3 mois	2 mois	6 mois	2 mois	2 mois	18 mois
Axe Kifuse - Tshofa	3 mois	13 mois				2 mois	18 mois
Axe Kapatamine-Mani-Kimabue	7 mois	2 mois				2 mois	11 mois
Axe BakwaM-Ngandajika					2 mois	2 mois	4 mois
Axe Kalonda-Kaniange					2 mois	2 mois	4 mois
Axe Tshofa-BifRN2					2 mois	2 mois	4 mois
Axe ex-Unops			6 mois		2 mois	2 mois	10 mois

Coût au Km des interventions suivant typologies							
Axes	Interventions/ Typologies		E.A	Reprofilage sans apport			
			SSA	VSA	SSA	SAS	FSA
	HJ Total	HJ au Km					
Axe Bac Kazadi Musoko-Kabinda	159.397 HJ	1566	2.273 €/Km		3.011 €/Km		
Axe Kifuse-Tshofa	232.592 HJ	1532	2.273 €/Km		3.014 €/Km		
Axe Kapatamine-Mani-Kimabue	376.344 HJ	1453		2.408 €/Km	2.687 €/Km	2.926 €/Km	3.145 €/Km
Axe BakwaM-Ngandajika	84.002 HJ	1955	2.177 €/Km		2.490 €/Km	2.848 €/Km	3.161 €/Km
Axe Kalonda-Kaniange	47.207 HJ	1517		2.288 €/Km	2.638 €/Km	2.998 €/Km	3.330 €/Km
Axe Tshofa-BifRN2	90.459 HJ	1605		1.879 €/Km	2.233 €/Km	2.413 €/Km	2.650 €/Km
Moyennes		1605	2.241 €/Km	2.192 €/Km	2.679 €/Km	2.796 €/Km	3.072 €/Km
Axes	Interventions/ Typologies		Réhabilitation				O.P
			SSA	SAS	DIGUE	FSA	SSA
	HJ Total	HJ au Km					
Axe Bac Kazadi Musoko-Kabinda	159.397 HJ	1566	3.733 €/Km				4.453 €/Km
Axe Kifuse-Tshofa	232.592 HJ	1532	3.737 €/Km				4.457 €/Km
Axe Kapatamine-Mani-Kimabue	376.344 HJ	1453	3.682 €/Km	3.961 €/Km	8.970 €/Km	4.459 €/Km	4.717 €/Km
Axe BakwaM-Ngandajika	84.002 HJ	1955	3.845 €/Km	4.187 €/Km		4.528 €/Km	4.899 €/Km
Axe Kalonda-Kaniange	47.207 HJ	1517	4.023 €/Km	4.371 €/Km	5.065 €/Km	4.703 €/Km	
Axe Tshofa-BifRN2	90.459 HJ	1605	3.850 €/Km	4.173 €/Km			4.563 €/Km
Moyennes		1605	3.812 €/Km	4.173 €/Km	7.017 €/Km	4.563 €/Km	4.618 €/Km

Légende
E.A: Entretien Améliorant
VSA: Village Sablo Argileux
SSA: Savane Sablo Argileuse
SAS: Savane Argilo Sablonneuse
FSA: Forêt Sablo Argileuse
SS: Savane Sablonneuse
OP: Ouverture de Piste
R.A.A: Reprofilage avec apport

Durées d'exécution par activités										
	Dates contrats					Dates effectives				
Activités	Signature	Début travaux	fin travaux	durée	réception définitive	Avance démarrage	Début travaux	fin travaux	durée	Récept défin
Réhab Phase 1	1/09/2005	10/09/2005	31/01/2006	143 j		7/09/2006	17/09/2005	7/03/2006	171 j	
Réhab Phase 2	3/04/2006	13/04/2006	31/07/2006	109 j		4/04/2006	14/04/2006	25/08/2006	133 j	
Réhab Phase 3	3/11/2006	13/11/2006	28/02/2007	107 j		7/11/2006	17/11/2006	23/03/2007	126 j	
14 Kms Unops	9/08/2007	19/08/2007	19/10/2007	61 j		9/08/2007	19/08/2007	22/10/2007	64 j	
OA Ph1	19/04/2006	29/04/2006	10/07/2006	72 j	12/02/2007	18/05/2006	28/05/2006	20/09/2006	115 j	14/03/2007
OA Ph2	20/10/2006	1/11/2006	28/02/2007	119 j	31/05/2007	24/10/2006	3/11/2006	19/03/2007	136 j	8/06/2007
Gravillonnage	3/11/2006	13/11/2006	31/01/2007	79 j		7/11/2006	17/11/2006	14/03/2007	117 j	
Bac KM Ph1	27/03/2006	13/04/2006	27/05/2006	44 j		27/03/2006	13/04/2006	7/06/2006	55 j	
Bac KM Ph2	25/07/2006	2/08/2006	16/09/2006	45 j		25/07/2006	2/08/2006	18/09/2006	47 j	
Rampes KM	20/07/2006	27/07/2006	9/09/2006	44 j	9/03/2007	24/07/2006	31/07/2006	12/10/2006	73 j	28/03/2007
Bac Mani	21/12/2006	27/12/2006	22/02/2007	57 j		21/12/2006	27/12/2006	24/12/2007	362 j	

13 ANNEXE 4: Evolution du budget par ligne budgétaire

Budget Line						supplém T% de change	supplm T% de change + reliquat de budget du FSU
		BUDGET INITIAL	BUDGET REVISE **1**	BUDGET REVISE **2**	BUDGET REVISE **3**	NEW BUDGET **D01**	NEW BUDGET **E01**
A_01_01	600 km de RR sont réhabilité en HIMO	1.800.000	1.860.000	1.960.000	1.965.664	1.965.664	1.970.861,23
A_01_02	Outillage de réhabilitation	180.000	260.000	285.000	272.404	272.404	272.404
A_01_03	60 km de RR sont réhabilité en mécanisé	750.000	700.000	490.000	445.900	485.900	485.900
A_01_04	Equip. & outill. Suivi/contrôle	15.000	15.000	5.000	3.066	3.066	3.066
A_01_05	Formation technique	50.000	70.000	100.000	103.500	103.500	103.500
A_01_06	Formation en gestion	20.000	20.000	20.000	23.200	23.200	23.200
A_01_07	Réhabilitation d'ouvrages d'art	900.000	681.000	540.000	507.000	507.000	507.000
A_01_08	Travaux bacs et débarcadères	150.000	150.000	175.000	210.000	210.000	210.000
A_01_09	Gestion & suivi/éval des travaux	180.000	120.500	55.000	51.300	51.300	51.300
	S/Total R1 - Réhabilitation	**4.045.000**	**3.876.500**	**3.630.000**	**3.582.034**	**3.622.034**	**3.627.231**
A_02_01	713 km de RR sont entretenus	210.000	380.000	580.000	606.052	632.965	717.531
A_02_02	Outillage d'entretien	60.000	0	0	0	0	0
A_02_03	Etude socio économique	30.000	30.000	30.000	15.300	15.300	15.300
A_02_04	Formation à la pérennisation	30.000	30.000	43.000	47.700	47.700	47.700
A_02_05	Sensibilisation	40.000	40.000	15.000	25.000	25.000	25.000
A_02_06	Gestion & suivi/éval des travaux	10.500	0	0	0	0	0
	S/Total R2 - Entretien	**380.500**	**480.000**	**668.000**	**694.052**	**720.965**	**805.531**
A_03_01	Actualisation carte réseau routier	30.000	30.000	25.000	20.100	20.100	20.100
A_03_02	Etudes diverses	25.000	25.000	10.000	3.000	3.000	3.000
A_03_03	Prévention SIDA	10.000	25.000	25.000	14.900	14.900	14.900
	S/Total R3 - Cartes, études, SIDA	**65.000**	**80.000**	**60.000**	**38.000**	**38.000**	**38.000**
	TOTAL ACTIVITES	**4.490.500**	**4.436.500**	**4.358.000**	**4.314.086**	**4.380.999**	**4.470.762**
B_01_01	Coordonateur du projet	288.000	278.000	278.000	283.500	283.500	283.500
B_01_02	Groupe électrogène	0	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000
	S/Total Z1 - Expert international	**288.000**	**288.000**	**288.000**	**293.500**	**293.500**	**293.500**
B_02_01	Expert nationaux	159.360	168.360	188.360	225.560	225.560	225.560
B_02_02	Consultant national	10.000	10.000	8.000	7.500	7.500	7.500
B_02_03	Consultant international	15.000	15.000	10.000	11.000	11.000	11.000
B_02_04	Missions locales	25.000	25.000	25.000	20.000	20.000	20.000
	S/Total Z2 - Experts nationaux	**209.360**	**218.360**	**231.360**	**264.060**	**264.060**	**264.060**
B_03_01	Fonctionnement véhicules & G.Electrogène	48.000	48.000	89.186	98.000	98.000	98.000
B_03_02	Fonctionnement bureau	28.800	38.800	40.000	48.000	48.000	48.000
B_03_03	Fonctionnement bureau (location et assurance)	0	35.000	45.000	27.700	27.700	27.700
B_03_04	Communications	16.800	16.800	18.000	13.200	13.200	13.200
B_03_05	Frais bancaire	7.200	7.200	11.000	14.700	14.700	14.700
B_03_06	Frais divers	4.800	4.800	4.850	7.650	7.650	7.650
	S/Total Z3 - Fonctionnement	**105.600**	**150.600**	**208.036**	**209.250**	**209.250**	**209.250**
B_04_01	Achat véhicules	70.000	63.000	63.000	63.000	63.000	63.000
B_04_02	Achat groupe électrogène projet	0	13.302	13.302	13.302	13.302	13.302
B_04_03	Achat motos	12.000	11.538	11.563	11.563	11.563	11.563
B_04_04	Achat vélos	8.400	5.824	5.824	5.824	5.824	5.824
B_04_05	Equipement informatique	20.000	15.236	19.275	19.275	19.275	19.275
B_04_06	Equipement bureau	19.000	20.500	24.500	29.000	29.000	29.000
	S/Total Z4 - Investissement	**129.400**	**129.400**	**137.464**	**141.964**	**141.964**	**141.964**
	TOTAL FONCTIONNEMENT	**732.360**	**786.360**	**864.860**	**908.774**	**908.774**	**908.774**
	GRAND TOTAL :	**5.222.860**	**5.222.860**	**5.222.860**	**5.222.860**	**5.289.773,00**	**5.379.536,42**
	Frais de gestion CTB 10 % :					**528.977**	**529.497,02**
						5.818.750,30 €	**5.909.033,44**
						£4.000.000	£4.062.064

Taux initial : 1,4362865 EURO pour 1 LivreSterling
Taux moyen final : 1,4546874608 EURO pour 1 LivreSter

14 ANNEXE 5 : Etat des dépenses par ligne budgétaire (y compris les engagés à ce jour et en attente du Rapport Final Financier).

Budget Line	MOIS / PERIODE / TRIMESTRE	BUDGET INITIAL	reliquat de budget du FSU NEW BUDGET **E01**	Dépensé ou engagé à ce jour
A_01_01	600 km de RR sont réhabilité en HIMO	1.800.000	1.970.861,23	2.016.361
A_01_02	Outillage de réhabilitation	180.000	272.404	273.217
A_01_03	60 km de RR sont réhabilité en mécanisé	750.000	485.900	322.030
A_01_04	Equip. & outill. Suivi/contrôle	15.000	3.066	3.066
A_01_05	Formation technique	50.000	103.500	100.983
A_01_06	Formation en gestion	20.000	23.200	33.312
A_01_07	Réhabilitation d'ouvrages d'art	900.000	507.000	526.337
A_01_08	Travaux bacs et débarcadères	150.000	210.000	205.446,99
A_01_09	Gestion & suivi/éval des travaux	180.000	51.300	64.429,56
	S/Total R1 - Réhabilitation	**4.045.000**	**3.627.231**	**3.545.183,01**
A_02_01	713 km de RR sont entretenus	210.000	717.531	708.314
A_02_02	Outillage d'entretien	60.000	0	0
A_02_03	Etude socio économique	30.000	15.300	26.825
A_02_04	Formation à la pérennisation	30.000	47.700	48.958
A_02_05	Sensibilisation	40.000	25.000	33.653
A_02_06	Gestion & suivi/éval des travaux	10.500	0	0
	S/Total R2 - Entretien	**380.500**	**805.531**	**817.751**
A_03_01	Actualisation carte réseau routier	30.000	20.100	12.238,67
A_03_02	Etudes diverses	25.000	3.000	0
A_03_03	Prévention SIDA	10.000	14.900	14.900
	S/Total R3 - Cartes, études, SIDA	**65.000**	**38.000**	**27.138,44**
B_01_01	Coordonateur du projet	288.000	283.500	310.552
B_01_02	Groupe électrogène	0	10.000	9.902
	S/Total Z1 - Expert international	**288.000**	**293.500**	**320.454**
B_02_01	Expert nationaux	159.360	225.560	254.774
B_02_02	Consultant national	10.000	7.500	8.158
B_02_03	Consultant international	15.000	11.000	22.664
B_02_04	Missions locales	25.000	20.000	21.426
	S/Total Z2 - Experts nationaux	**209.360**	**264.060**	**307.021,90**
B_03_01	Fonctionnement véhicules & G.Electrogène	48.000	98.000	109.188
B_03_02	Fonctionnement bureau	28.800	48.000	45.108,63
B_03_03	Fonctionnement bureau (location et assurance)	0	27.700	30.006,98
B_03_04	Communications	16.800	13.200	16.467,22
B_03_05	Frais bancaire	7.200	14.700	14.082,52
B_03_06	Frais divers	4.800	7.650	5.664,48
	S/Total Z3 - Fonctionnement	**105.600**	**209.250**	**220.517,67**
B_04_01	Achat véhicules	70.000	63.000	62.415
B_04_02	Achat groupe électrogène projet	0	13.302	13.302
B_04_03	Achat motos	12.000	11.563	11.563
B_04_04	Achat vélos	8.400	5.824	5.824
B_04_05	Equipement informatique	20.000	19.275	19.275
B_04_06	Equipement bureau	19.000	29.000	29.092
	S/Total Z4 - Investissement	**129.400**	**141.964**	**141.471**
	GRAND TOTAUX :	**5.222.860**	**5.379.536,42**	**5.379.536,42**
	Frais de gestion CTB 10 % :	**522.286**	**529.497,02**	529.497,02
		5.745.146 €	**5.909.033,44**	5.909.033,44
	Taux initial : 1,4362865 euro pour 1 pound	£4.000.000		
	Taux moyen final : 1,4546874608 euro pour 1 ponds			

15 ANNEXE 6 : Personnel de la prestation

Type de personnel (titre, nom et genre)	Durée de recrutement (date début et fin)	Commentaires
1. Personnel national mis à disposition par le Pays Partenaire *Lazare NGOY, ingénieur routiers de la DVDA (M) ;* *Jean paul KABWE, ingénieur routier de la DVDA (M).*	 8/10/2006 – 31/10/2007 8/10/2006 – 31/10/2007	RAS
2. Personnel d'appui recruté localement *Dany KIBIKONDA, ingénieur résident (M) ;* *Mathurin LUBUMA, ingénieur superviseur (M)* *Bernard KABUKALA, ingénieur superviseur (M) ;* *Gérard BAFUKA, ingénieur superviseur (M) ;* *Samuel NSIMBA, ingénieur superviseur (M) ;* *Prosper MATONDO, ingénieur superviseur, (M) ;* *Michel MISEKA, ingénieur superviseur (M).*	 1/03/2005 – 21/12/2007 1/03/2005 – 31/10/2007 1/03/2005 – **décédé en cours de projet.** 1/09/2005 – 30/03/2007 9/01/2006 – 21/12/2007 8/11/2006 – 31/10/2007 1/04/2007 – 31/10/2007	**Malade de longue durée dès le début du projet.**
3. Personnel d'encadrement recruté localement *Véronique LAINI, comptable (F) ;* *Benoît YOMBO, secrétaire (M) ;* *Anne MWILA, caissière (F) ;;* *Patience BWILA, magasinière (F) ;* *Jeannot MUYA, chauffeur (M) ;*	 1/08/2005 – 31/10/2007 15/03/2005 – 31/10/2007 15/06/2005 – 31/10/2007 1/09/2005 – 31/10/2007 15/03/2005 – 31/10/2007	RAS

Evariste TSHIALONGWA, chauffeur (M).	3/11/2005- 31/10/2007	
4. Personnel International (hors CTB) *Néant*		
5. Expert en Coopération Internationale (CTB) *Christian TOCH, chef de projet (M)*	1/04/2005 – 31/10/2007	Émargement sur 2 projets à partir 01/04/2007

16 ANNEXE 7 : Sous-traitance et appels d'offres

Répertoire général des contrats du projet CTB - DFID-Routes Rurales - RDC/04/0171T

N° de contrat		Type du marché	Début du marché	Fin du marché	ONG/Structures	Représentant	Montants
01-01	RR1/08/2005	Réh-Routes - Phase 1	1 septembre 2005	31 janvier 2006	CAFTRO	John KAYAMBA	15.042 €
02-01	RR1/08/2005	Réh-Routes - Phase 1	1 septembre 2005	31 janvier 2006	EGMK	MWAMBA Nsana	14.831 €
03-01	RR1/08/2005	Réh-Routes - Phase 1	1 septembre 2005	31 janvier 2006	AJD	Jules TSHISWAKA Tshimanga	13.986 €
04-01	RR1/08/2005	Réh-Routes - Phase 1	1 septembre 2005	31 janvier 2006	NEW IEDC	Jean NSHIMBA Kabunda Benyi	14.197 €
05-01	RR1/08/2005	Réh-Routes - Phase 1	1 septembre 2005	31 janvier 2006	ARPOKA	Louis MUNTU Nkaya	15.253 €
06-01	RR1/08/2005	Réh-Routes - Phase 1	1 septembre 2005	31 janvier 2006	EJRI	John TSHABOLA Kashama	15.042 €
07-01	RR1/08/2005	Réh-Routes - Phase 1	1 septembre 2005	31 janvier 2006	BPC	Jean VANGU Lusala	14.831 €
08-01	RR1/08/2005	Réh-Routes - Phase 1	1 septembre 2005	31 janvier 2006	CODACO	TSHIBANGU Mulomba	15.042 €
09-01	RR1/08/2005	Réh-Routes - Phase 1	1 septembre 2005	31 janvier 2006	BGR	Emmanuel SULU	13.986 €
10-01	RR1/08/2005	Réh-Routes - Phase 1	1 septembre 2005	31 janvier 2006	ASERC	Alain KWENGE Mayikondo	15.042 €
11-01	RR1/08/2005	Réh-Routes - Phase 1	1 septembre 2005	31 janvier 2006	ACDMIR	Cathérine MIANDA	14.408 €
12-01	RR1/08/2005	Réh-Routes - Phase 1	1 septembre 2005	31 janvier 2006	BEICO	MULABA kapanga	15.042 €
13-01	RR1/08/2005	Réh-Routes - Phase 1	1 septembre 2005	31 janvier 2006	UCOBAT	KAPANGA tshitengie	14.831 €
14-01	RR1/08/2005	Réh-Routes - Phase 1	1 septembre 2005	31 janvier 2006	KBC	Dominique TSHIMANGA Mbumbu	15.042 €
15-01	RR1/08/2005	Réh-Routes - Phase 1	1 septembre 2005	31 janvier 2006	RCRC	Laurianne KAMWANYA Tshiswaka	15.042 €
16-01	RR1/08/2005	Réh-Routes - Phase 1	1 septembre 2005	31 janvier 2006	JRP	Wivine NSEYA Badiebiabo Nga	15.042 €
17-01	RR1/08/2005	Réh-Routes - Phase 1	1 septembre 2005	31 janvier 2006	ADDIK	EHUNGA Tawakapua Kapita	15.042 €
18-01	RR1/08/2005	Réh-Routes - Phase 1	1 septembre 2005	31 janvier 2006	PRDK	LEMBA KAT	14.831 €
19-01	RR1/08/2005	Réh-Routes - Phase 1	1 septembre 2005	31 janvier 2006	CRDS	Louis NIKITA Kabeya Tshibamba	14.831 €
20-01	RR1/08/2005	Réh-Routes - Phase 1	1 septembre 2005	31 janvier 2006	ODRI	LOKENGO Nzaba	15.042 €
21-01	RR1/08/2005	Réh-Routes - Phase 1	1 septembre 2005	31 janvier 2006	APLP	TSHIBANGU Ilunga	15.042 €
22-01	RR1/08/2005	Réh-Routes - Phase 1	1 septembre 2005	31 janvier 2006	BDFIC	Jean de Dieu MIKWARI Beal	15.465 €
23-01	RR1/08/2005	Réh-Routes - Phase 1	1 septembre 2005	31 janvier 2006	CRCI	Raoül MWAMBA	14.831 €
24-01	RR1/08/2005	Réh-Routes - Phase 1	1 septembre 2005	31 janvier 2006	ACER	Félix MWIMBI	15.253 €
25-01	RR1/08/2005	Réh-Routes - Phase 1	1 septembre 2005	31 janvier 2006	LABOYOCO	Elie LUNTONADIO	14.408 €
26-01	RR1/08/2005	Réh-Routes - Phase 1	1 septembre 2005	31 janvier 2006	TGCA	Norbert KANYINDA CMT	13.986 €
27-01	RR1/08/2005	Réh-Routes - Phase 1	1 septembre 2005	31 janvier 2006	AMADI	Lydie MWAYUMA Abdalah	14.620 €
28-01	RR1/08/2005	Réh-Routes - Phase 1	1 septembre 2005	31 janvier 2006	EDCTA	Etienne KASALA	14.408 €
29-01	RR1/08/2005	Réh-Routes - Phase 1	1 septembre 2005	31 janvier 2006	BETRADER	MUYIMU Pome	14.831 €
30-01	RR1/08/2005	Réh-Routes - Phase 1	1 septembre 2005	31 janvier 2006	ARK	Dominique MBUYI Tshiala	15.042 €
31-01	RR1/08/2005	Réh-Routes - Phase 1	1 septembre 2005	31 janvier 2006	EFDIKA	Marceline KIBAMBE	14.620 €
32-01	RR1/08/2005	Réh-Routes - Phase 1	1 septembre 2005	31 janvier 2006	COGET	André GONDA Basansa Di Masamba	14.831 €
33-01	RR1/08/2005	Réh-Routes - Phase 1	1 septembre 2005	31 janvier 2006	UNICO	Alain KITENGE Mbuyi	15.042 €
34-01	RR1/08/2005	Réh-Routes - Phase 1	1 septembre 2005	31 janvier 2006	DEK	Pasteur KANGOLO Kasongo	14.620 €
35-01	RR1/08/2005	Réh-Routes - Phase 1	1 septembre 2005	31 janvier 2006	DIDR	Marcel KALALA Luboya	14.831 €
36-01	RR1/08/2005	Réh-Routes - Phase 1	1 septembre 2005	31 janvier 2006	GTD	Samuel MWAMBI Nsumbu	14.831 €
37-01	RR1/08/2005	Réh-Routes - Phase 1	1 septembre 2005	31 janvier 2006	ADEK	J.P.MUKANYA	15.042 €
38-01	RR1/08/2005	Réh-Routes - Phase 1	1 septembre 2005	31 janvier 2006	COGER	Gérard MPOYO Bin Kitengie	14.197 €
39-01	RR1/08/2005	Réh-Routes - Phase 1	1 septembre 2005	31 janvier 2006	GIRD	Willy MULAJA Tshiakatumba	15.253 €
40-01	RR1/08/2005	Réh-Routes - Phase 1	1 septembre 2005	31 janvier 2006	ACD	Marcel TSHIHATA Mbuyi	14.620 €
41-01	RR1/08/2005	Réh-Routes - Phase 1	1 septembre 2005	31 janvier 2006	RDP	MBAYA Mukenyi	14.831 €
42-01	RR1/08/2005	Réh-Routes - Phase 1	1 septembre 2005	31 janvier 2006	ADDIM	Joachim KAZADI Kalombo	15.253 €
43-01	RR1/08/2005	Réh-Routes - Phase 1	1 septembre 2005	31 janvier 2006	CDKA	Abbé Jean Bosco MBUYU	15.042 €
44-01	RR1/08/2005	Réh-Routes - Phase 1	1 septembre 2005	31 janvier 2006	AFD	Régine TSHISAU Bukasa	13.986 €
45-01	RR1/08/2005	Réh-Routes - Phase 1	1 septembre 2005	31 janvier 2006	ACR	Robert MBUYI Mukudi	15.042 €
46-01	RR1/08/2005	Réh-Routes - Phase 1	1 septembre 2005	31 janvier 2006	COVODER	Jean BILA Katembu	14.408 €
47-01	RR1/08/2005	Réh-Routes - Phase 1	1 septembre 2005	31 janvier 2006	CADR	KABWE Mukaba	13.775 €
48-01	RR1/08/2005	Réh-Routes - Phase 1	1 septembre 2005	31 janvier 2006	ATUD	Godefroid KUBENGU Mudilamika	14.197 €
49-01	RR1/08/2005	Réh-Routes - Phase 1	1 septembre 2005	31 janvier 2006	APR	MBO Kembe	13.352 €
50-01	RR1/08/2005	Réh-Routes - Phase 1	1 septembre 2005	31 janvier 2006	SIDKA	Félicien LUMPUNGU Ilunga Kiampango	14.197 €
51-01	RR1/08/2005	Réh-Routes - Phase 1	1 septembre 2005	31 janvier 2006	ESURCONGO	Jean Claude KALOMBO Ndala	14.197 €
52-01	RR1/08/2005	Réh-Routes - Phase 1	1 septembre 2005	31 janvier 2006	ECOGEC	KITETE Kasendwe	13.352 €
53-01	RR1/08/2005	Réh-Routes - Phase 1	1 septembre 2005	31 janvier 2006	ARCF	Bienvenu TSHIABUILA Kadiata	13.775 €
54-01	RR1/08/2005	Réh-Routes - Phase 1	1 septembre 2005	31 janvier 2006	CODELO	Abbé François KABUNDJI	15.253 €
55-01	HIMO/08/2005	Formation HIMO - Ph 1	13 septembre 2005	3 octobre 2005	GEI	Freddy KAZADI	16.150 €
56-01	HIMO/08/2005	Formation de Chefs d'Equipe - Ph 1	14 septembre 2005	4 octobre 2005	DVDA	Michel DUNIA	15.614 €
57-01	ET/09/2005	Etudes de faisabilité pour la réhabilitation du bac de Kazadi-Musokko	29 septembre 2005	14 octobre 2005	Office des Routes	J.J.R. NKONKO KIMALUA	2.835 €
58-02	ET/11/2005	Etudes d'impact socio économique	1er décembre 2005	15 janvier 2006	GEI	Freddy KAZADI	26.500 €
59-01	Sida/12/2005	Prévention VIH/Sida Ph1	6 décembre 2005	31 janvier 2006	DIES	Madame Nicole MUKADI	8.218 €
60-01	ET/12/2005	Etude ouvrage d'art et points chauds Ph1	6 décembre 2005	6 janvier 2006	J. BUKOLABUABU KAZADI	Joseph BUKOLABUABU KAZADI	1.825 €
61-01	GEST/01/2006	Formation en gestion Ph1	30 janvier 2006	4 février 2006	INADES	Sylvain NTUMBA	4.500 €
62-01	SPV/01-2006	Prestataire de suivi contrôle	9 janvier 2006	9 avril 2006	Samuel NSIMBA	Samuel NSIMBA	1.100 $
63/02	ENT1/03/2006	Entretien Ph1	6 mars 2006	6 juin 2006	AJD		1.827 €
64/02	ENT1/03/2006	Entretien Ph1	6 mars 2006	6 juin 2006	JRP	Wivine NSEYA	1.905 €
65/02	ENT1/03/2006	Entretien Ph1	6 mars 2006	6 juin 2006	ACDMIR	Catherine MIANDA	1.827 €
66/02	ENT1/03/2006	Entretien Ph1	6 mars 2006	6 juin 2006	ADDIK	EHUNGA TAWAKAPUA	1.164 €
67/02	ENT1/03/2006	Entretien Ph1	6 mars 2006	6 juin 2006	ADDIK		798 €
68/02	ENT1/03/2006	Entretien Ph1	6 mars 2006	6 juin 2006	PRDK	M. LEMBA KAT.	1.866 €

69/02	ENT1/03/2006	Entretien Ph1	6 mars 2006	6 juin 2006	**CODELO**		1.437 €
70/02	ENT1/03/2006	Entretien Ph1	6 mars 2006	6 juin 2006	**EFDIKA**	Marcelline KIBAMBE	2.178 €
71/02	ENT1/03/2006	Entretien Ph1	6 mars 2006	6 juin 2006	**COGET**		2.217 €
72/02	ENT1/03/2006	Entretien Ph1	6 mars 2006	6 juin 2006	**DEK**	Pasteur KANGOLO KASONGO	2.256 €
73/02	ENT1/03/2006	Entretien Ph1	6 mars 2006	6 juin 2006	**CDKA**	Abbé Jean Bosco MBUYO	2.256 €
74/02	ENT1/03/2006	Entretien Ph1	6 mars 2006	6 juin 2006	**APR**	MBO-KEMBE	2.139 €
75/02	ENT1/03/2006	Entretien Ph1	6 mars 2006	6 juin 2006	**ECOGEC**	KITETE KASENDWE	2.451 €
76/01	BAC1/03/2006	Réh-Bac Kazadi-Musoko Ph 1	27 mars 2006	11 avril 2006	**REMCO**	Ildelphonse KALALA	3.840 €
77/02	HIMO/03/20065	Formation des Chefs d'Equipes - Ph 2	28 mars 2006		**DVDA**	Michel DUNIA	16.217 €
78/03	HIMO/03/2006	Formation des Chefs d'Equipes - Ph 2	28 mars 2006		**GEI**	Freddy KAZADI	16.250 €
79/03	CLER/03/2006	Formation et Installation des Clers Ph 1	29 mars 2006		**DVDA**	Michel DUNIA	16.224 €
80/01	RR2/04/2006	Réh-Routes - Rurales Ph2	3 avril 2006	31 juillet 2006	**BADMR**	NYEMBA BIJANU	13.082 €
81/01	RR2/04/2006	Réh-Routes - Rurales Ph2	3 avril 2006	31 juillet 2006	**DFMR**	Marie KAJA	13.257 €
82/01	RR2/04/2006	Réh-Routes - Rurales Ph2	3 avril 2006	31 juillet 2006	**ROMOC**	Emmanuel KAZADI	15.376 €
83/01	RR2/04/2006	Réh-Routes - Rurales Ph2	3 avril 2006	31 juillet 2006	**APADEKA**	Sylvain MUTOMBO	13.057 €
84/01	RR2/04/2006	Réh-Routes - Rurales Ph2	3 avril 2006	31 juillet 2006	**ADRI**	Benoît MBAYA BISUKU	11.406 €
85/01	RR2/04/2006	Réh-Routes - Rurales Ph2	3 avril 2006	31 juillet 2006	**ARAMAR**	Eddy KENGA KAMENGA	13.293 €
86/02	RR2/04/2006	Réh-Routes - Rurales Ph2	3 avril 2006	31 juillet 2006	**ASERC**	Alain KWENGE Mayikondo	11.749 €
87/01	RR2/04/2006	Réh-Routes - Rurales Ph2	3 avril 2006	31 juillet 2006	**ACODECO**	MULUMBA TSHINKANKA	11.752 €
88/01	RR2/04/2006	Réh-Routes - Rurales Ph2	3 avril 2006	31 juillet 2006	**BENVI**	LUTUMBA KABAMBA	12.262 €
89/01	RR2/04/2006	Réh-Routes - Rurales Ph2	3 avril 2006	31 juillet 2006	**UCORER**	MBALA KAMWENA	15.815 €
90/01	RR2/04/2006	Réh-Routes - Rurales Ph2	3 avril 2006	31 juillet 2006	**CAFD**	Raoül LAULA BUSHIRI	16.025 €
91/01	RR2/04/2006	Réh-Routes - Rurales Ph2	3 avril 2006	31 juillet 2006	**SECOMIRU**	Alain MUKADI	12.442 €
92/01	RR2/04/2006	Réh-Routes - Rurales Ph2	3 avril 2006	31 juillet 2006	**CPDIL**	Véronique CIBOLA	12.445 €
93/01	RR2/04/2006	Réh-Routes - Rurales Ph2	3 avril 2006	31 juillet 2006	**AIAR**	Albert MANZITA NSONGO	14.477 €
94/01	RR2/04/2006	Réh-Routes - Rurales Ph2	3 avril 2006	31 juillet 2006	**FRADEC**	ANDOY MPENGELE	12.283 €
95/01	RR2/04/2006	Réh-Routes - Rurales Ph2	3 avril 2006	31 juillet 2006	**FOEMIM**	Benel KALALA YA PANU	14.652 €
96/01	RR2/04/2006	Réh-Routes - Rurales Ph2	3 avril 2006	31 juillet 2006	**GPI**	Eric MUTAMBAYI	11.782 €
97/01	RR2/04/2006	Réh-Routes - Rurales Ph2	3 avril 2006	31 juillet 2006	**ILADEF**	Trésor KAPUMBA	11.785 €
98/01	RR2/04/2006	Réh-Routes - Rurales Ph2	3 avril 2006	31 juillet 2006	**ADICO**	Kathy KANKOLONGO	16.183 €
99/01	RR2/04/2006	Réh-Routes - Rurales Ph2	3 avril 2006	31 juillet 2006	**OVODA**	Edmond LUNGONGO	10.774 €
100/01	RR2/04/2006	Réh-Routes - Rurales Ph2	3 avril 2006	31 juillet 2006	**PROCOBA**	Léonard SABWE TSHIBANGU	10.777 €
101/02	RR2/04/2006	Réh-Routes - Rurales Ph2	3 avril 2006	31 juillet 2006	**ARK**	Dominique MBUYI Tshikala	10.780 €
102/01	RR2/04/2006	Réh-Routes - Rurales Ph2	3 avril 2006	31 juillet 2006	**CONSTAF**	John KAYAMBA	10.782 €
103/01	RR2/04/2006	Réh-Routes - Rurales Ph2	3 avril 2006	31 juillet 2006	**ODS**	Bertrand LUKOSHA	12.306 €
104/01	RR2/04/2006	Réh-Routes - Rurales Ph2	3 avril 2006	31 juillet 2006	**DIDR**	Marcel KALALA LUBOYA	12.816 €
105/01	RR2/04/2006	Réh-Routes - Rurales Ph2	3 avril 2006	31 juillet 2006	**ARUDEB**	Jean Jules NGOYI	10.453 €
106/02	RR2/04/2006	Réh-Routes - Rurales Ph2	3 avril 2006	31 juillet 2006	**AFD**	Régine TSHISAU Bukasa	10.962 €
107/01	RR2/04/2006	Réh-Routes - Rurales Ph2	3 avril 2006	31 juillet 2006	**EGC**	Clovis KALALA SHIMATU	10.796 €
108/01	RR2/04/2006	Réh-Routes - Rurales Ph2	3 avril 2006	31 juillet 2006	**CARN**	Isaac KAYEMBE	11.475 €
109/02	RR2/04/2006	Réh-Routes - Rurales Ph2	3 avril 2006	31 juillet 2006	**ODRI**	Léandre LEKONGO	11.478 €
110/01	RR2/04/2006	Réh-Routes - Rurales Ph2	3 avril 2006	31 juillet 2006	**FDC**	Louise MIANDA	12.833 €
111/01	RR2/04/2006	Réh-Routes - Rurales Ph2	3 avril 2006	31 juillet 2006	**KIMU**	Père Christophe KASONGO	12.499 €
112/01	RR2/04/2006	Réh-Routes - Rurales Ph2	3 avril 2006	31 juillet 2006	**VACS**	Paul KANKU KATANI	12.840 €
113-01	RR2/04/2006	Réh-Routes - Rurales Ph2	3 avril 2006	31 juillet 2006	**GRIBD**	Jean-Pierre KAMAKAMA	14.136 €
114/01	RR2/04/2006	Réh-Routes - Rurales Ph2	3 avril 2006	31 juillet 2006	**AFEDK**	Hélène LUBWIMI	10.480 €
115/01	RR2/04/2006	Réh-Routes - Rurales Ph2	3 avril 2006	31 juillet 2006	**CODIMIR**	Victor CIAMALA NSENDA	11.158 €
116/02	RR2/04/2006	Réh-Routes - Rurales Ph2	3 avril 2006	31 juillet 2006	**BEICO**	MULABA KAPANGA	11.837 €
117/02	RR2/04/2006	Réh-Routes - Rurales Ph2	3 avril 2006	31 juillet 2006	**ARPOKA**	Louis MUNTU Nkaya	11.502 €
118/01	RR2/04/2006	Réh-Routes - Rurales Ph2	3 avril 2006	31 juillet 2006	**UFDC**	Eliane MAMBOLEO	10.829 €
119/01	RR2/04/2006	Réh-Routes - Rurales Ph2	3 avril 2006	31 juillet 2006	**AMMAUS**	Jean-Paul KABWE	11.508 €
120/01	RR2/04/2006	Réh-Routes - Rurales Ph2	3 avril 2006	31 juillet 2006	**FIDEC**	Sylvie NGALULA	12.355 €
121/01	RR2/04/2006	Réh-Routes - Rurales Ph2	3 avril 2006	31 juillet 2006	**ADILU**	Justin KABEYA NKONGOLO	12.696 €
122/01	RR2/04/2006	Réh-Routes - Rurales Ph2	3 avril 2006	31 juillet 2006	**ADFK**	MUELA MUSONGIELA	12.361 €
123/02	RR2/04/2006	Réh-Routes - Rurales Ph2	3 avril 2006	31 juillet 2006	**RDP**	MBAYA MUKENDI	11.012 €
124/02	RR2/04/2006	Réh-Routes - Rurales Ph2	3 avril 2006	31 juillet 2006	**UNICO**	Alain KITENGE Mbuyi	10.676 €
125/01	RR2/04/2006	Réh-Routes - Rurales Ph2	3 avril 2006	31 juillet 2006	**CST**	Sœur Elisabeth MWANZA	12.538 €
126/01	RR2/04/2006	Réh-Routes - Rurales Ph2	3 avril 2006	31 juillet 2006	**ODIK**	Jean KIMUANGA YAMPUNGUE	12.203 €
127/01	RR2/04/2006	Réh-Routes - Rurales Ph2	3 avril 2006	31 juillet 2006	**ODR**	Marcel NYEMBO NUMBI	12.206 €
128/01	RR2/04/2006	Réh-Routes - Rurales Ph2	3 avril 2006	31 juillet 2006	**WWK**	Abbé J.C. NYONGONYI	13.392 €
129/01	RR2/04/2006	Réh-Routes - Rurales Ph2	3 avril 2006	31 juillet 2006	**AIPODEC**	KALONJI TSHIMANGA	10.695 €
130/01	RR2/04/2006	Réh-Routes - Rurales Ph2	3 avril 2006	31 juillet 2006	**UCOKAS**	BONDO TSHIBINDA	11.429 €
131/02	RR2/04/2006	Réh-Routes - Rurales Ph2	3 avril 2006	31 juillet 2006	**KBC**	Dominique TSHIMANGA Mbumbu	12.246 €
132/02	RR2/04/2006	Réh-Routes - Rurales Ph2	3 avril 2006	31 juillet 2006	**RCRC**	Laurianne KAMWANYA Tshiswaka	12.111 €
133/01	RR2/04/2006	Réh-Routes - Rurales Ph2	3 avril 2006	31 juillet 2006	**AGRCO**	Jean Bernard MUTOMBO	12.114 €
134/01	RR2/04/2006	Réh-Routes - Rurales Ph2	3 avril 2006	31 juillet 2006	**DIGRAND-CO**	Madame Catho MAYAKU KIBI	10.426 €
135/01	RR2/04/2006	Réh-Routes - Rurales Ph2	3 avril 2006	31 juillet 2006	**APODEK**	LUTUMBA KABAMBA	11.105 €
136/01	RR2/04/2006	Réh-Routes - Rurales Ph2	3 avril 2006	31 juillet 2006	**UFKSM**	Josée KATUNGIE KIBAMBE	11.108 €
137/01	RR2/04/2006	Réh-Routes - Rurales Ph2	3 avril 2006	31 juillet 2006	**ADIMIREC**	Lazare NGOY KABUABUA	11.618 €
138/01	OA1/04/2006	Construction Ouvrages d'art Ph1	19 avril 2006	20 septembre 2006	**DRIEJT**	Ir Alphadaut MWAMBA MUKUNA	14.246 €
139/01	OA1/04/2006	Construction Ouvrages d'art Ph1	19 avril 2006	20 septembre 2006	**SOGIN**	Victor MALAMU ILUNGA	18.762 €
140/01	OA1/04/2006	Construction Ouvrages d'art Ph1	19 avril 2006	20 septembre 2006	**EJC**	TSHIBALA TSHIBALA	14.394 €
141/01	OA1/04/2006	Construction Ouvrages d'art Ph1	19 avril 2006	20 septembre 2006	**BBA**	Bienfait BINEGO	13.777 €
142/01	OA1/04/2006	Construction Ouvrages d'art Ph1	19 avril 2006	20 septembre 2006	**GERDA**	KAZADI KASA	13.808 €
143/01	OA1/04/2006	Construction Ouvrages d'art Ph1	19 avril 2006	20 septembre 2006	**COPIREC**	R. TEKO LONGO	13.132 €
144/01	OA1/04/2006	Construction Ouvrages d'art Ph1	19 avril 2006	20 septembre 2006	**BATICO**	Abel LOMBE	13.173 €
145/01	OA1/04/2006	Construction Ouvrages d'art Ph1	19 avril 2006	20 septembre 2006	**APEKA**	Jean Marie MWEMBO MUTAMBA	13.896 €
146/01	OA1/04/2006	Construction Ouvrages d'art Ph1	19 avril 2006	20 septembre 2006	**ADIMIRCO**	Jacques LUTUMBA	14.623 €
147/01	OA1/04/2006	Construction Ouvrages d'art Ph1	19 avril 2006	20 septembre 2006	**Star Construction**	Benoît KADIMA MPAMPAKAJA	13.969 €
148/01	OA1/04/2006	Construction Ouvrages d'art Ph1	19 avril 2006	20 septembre 2006	**APEDE**	Marcel TSHITENDA	14.708 €

149/01	OA1/04/2006	Construction Ouvrages d'art Ph1	19 avril 2006	20 septembre 2006	**SADI**	Ir Jean Baptiste CILUMBA BALEKELAYI	14.062 €
150/01	OA1/04/2006	Construction Ouvrages d'art Ph1	19 avril 2006	20 septembre 2006	**ADIR**	Daniel MBUYI	14.160 €
151/01	OA1/04/2006	Construction Ouvrages d'art Ph1	19 avril 2006	20 septembre 2006	**BDFIC**	Ir Jean de Dieu MIKWARI BEAL	14.929 €
152/01	OA1/04/2006	Construction Ouvrages d'art Ph1	19 avril 2006	20 septembre 2006	**GETRACO**	Marc MWAKABAKA	14.268 €
153/01	OA1/04/2006	Construction Ouvrages d'art Ph1	19 avril 2006	20 septembre 2006	**ADRC**	Dieudonné MUKENDI KABENGU	13.481 €
154/01	OA1/04/2006	Construction Ouvrages d'art Ph1	19 avril 2006	20 septembre 2006	**EGMK**	MWAMBA Nsana	15.156 €
155/01	OA1/04/2006	Construction Ouvrages d'art Ph1	19 avril 2006	20 septembre 2006	**SPLENDEUR**	Célestin MUKUNAYI YAMAD	14.577 €
156/01	OA1/04/2006	Construction Ouvrages d'art Ph1	19 avril 2006	20 septembre 2006	**ADIMIR**	Dr Dieudonné MUTOMBO KONY	15.935 €
157/01	OA1/04/2006	Construction Ouvrages d'art Ph1	19 avril 2006	20 septembre 2006	**CERHADA**		15.383 €
158/01	OA1/04/2006	Construction Ouvrages d'art Ph1	19 avril 2006	20 septembre 2006	**DAFS**	Adelard MULAMPU	15.089 €
159/01	OA1/04/2006	Construction Ouvrages d'art Ph1	19 avril 2006	20 septembre 2006	**EGFCO**		17.371 €
160/01	MO1/06/2006	Maîtrise d'Œuvre rampes Bac KM	20 juin 2006	20 septembre 2006	**Office des Routes**	Jimmy TSHIDIBI MANDE	13.000 €
161/02	BAC/07/2006	Travaux de Réhabilitation des Bacs	24 juillet 2006	28 août 2006	**REMCO**	Ildephonse KALALA	8.512 €
162/03	MO2/07/2006	Maîtrise d'Œuvre rampes Bac KM	18 juillet 2006	9 août 2006	**Office des Routes**	Jimmy TSHIDIBI MANDE	1.689 €
163/01	rampe1/07/2006	Construction rampe d'accès au bac	19 juillet 2006	3 septembre 2006	**ETRACO**	Emmanuel KAZADI	35.460 €
164/02	rampe1/07/2006	Construction rampe d'accès au bac	19 juillet 2006	3 septembre 2006	**SOGIN**	Victor MALAMU ILUNGA	30.222 €
165/02	RR2/04/2006	Réh-Routes - Rurales Ph2	3 avril 2006	31 juillet 2006	**ODS**	Bertrand LUKOSHA	4.732 €
166/01	SPV/01-2006	Prestataire de suivi contrôle	15 juillet 2006	15 novembre 2006	**Mass TSHIANGALA**	Mass TSHIANGALA	1.100 $
167/01	SPV/01-2006	Prestataire de suivi contrôle	15 juillet 2006	15 novembre 2006	**Constant LAWINO**	Constant LAWINO	1.100 $
168/01	SPV/07-2006	Prestataire de suivi contrôle	25 juillet 2006	25 octobre 2006	**Dieudonné MAKASI**	Dieudonné MAKASI	1.300 $
169/02	GEST/08/2006	Formation des cadres gérant des structures	28 août 2006	2 septembre 2006	**INADES**	Sylvain NTUMBA	5.395 €
170/02	OA2/08/2006	Construction ouvrages d'art neufs	21 août 2006	22 novembre 2006	**GETRACO**	Basile KIBALA	21.906 €
171/02	OA2/08/2006	Construction ouvrages d'art neufs	21 août 2006	22 novembre 2006	**DRIEJT**	ILUNGA MATAMBA KHATI	19.121 €
172/02	OA2/08/2006	Construction ouvrages d'art neufs	21 août 2006	22 novembre 2006	**COPIREC**	TEKO LONGO	21.803 €
173/01	ENT2/10/2006	Entretien Ph2	10 octobre 2006	10 janvier 2007	**Mission Catholique de Kamende**	Abbé Jean Claude NYONGONYI	2.707 €
174/02	ENT2/10/2006	Entretien Ph2	10 octobre 2006	10 janvier 2007	**CAFD**	Raoül LAULA BUSHIRI	2.551 €
175/01	ENT2/10/2006	Entretien Ph2	10 octobre 2006	10 janvier 2007	**Mission Catholique de Kalonda**	Abbé Christian TSHOSHA	2.902 €
176/02	ENT2/10/2006	Entretien Ph2	10 octobre 2006	10 janvier 2007	**OVODA**	Edmond LUNGONGO	624 €
177/02	ENT2/10/2006	Entretien Ph2	10 octobre 2006	10 janvier 2007	**OVODA**	Edmon LUNGONGO	2.005 €
178/01	ENT2/10/2006	Entretien Ph2	10 octobre 2006	10 janvier 2007	**AFACRED**	Ir Angèle MWALABO	156 €
179/01	ENT2/10/2006	Entretien Ph2	10 octobre 2006	10 janvier 2007	**AFACRED**	Ir Angèle MWALABO	2.941 €
180/01	ENT2/10/2006	Entretien Ph2	10 octobre 2006	10 janvier 2007	**Paroisse St Albain Bakoma**	Père Crispin KAZADI	2.707 €
181/02	ENT2/10/2006	Entretien Ph2	10 octobre 2006	10 janvier 2007	**KIMU**	Père Christophe KASONGO	3.058 €
182/01	ENT2/10/2006	Entretien Ph2	10 octobre 2006	10 janvier 2007	**Mission Catholique Kamana**	Abbé Placide KITENGIE	2.668 €
183/01	ENT2/10/2006	Entretien Ph2	10 octobre 2006	10 janvier 2007	**LIKAPHU**	Polydor MPOLE	2.161 €
184/02	ENT2/10/2006	Entretien Ph2	10 octobre 2006	10 janvier 2007	**UFKSM**	Sébastien NGOY NGOY	1.693 €
185/04	CLER/10/2006	Formation et Installation des Clers Ph 2	10 octobre 2006		**DVDA**	Michel DUNIA BAFOLOKI	16.659 €
186/02	OA1/10/2006	Ouvrages d'art supplémentaire	1 novembre 2006	28 février 2007	**SADI**	Ir J.B. CILUMBA BALEKELAYI	16.352 €
187/02	OA1/10/2006	Ouvrages d'art supplémentaire	1 novembre 2006	28 février 2007	**Star Construction**	Benoît KADIMA MPAMPAKAJA	16.506 €
188/02	OA1/10/2006	Ouvrages d'art supplémentaire	1 novembre 2006	28 février 2007	**ADIMIRCO**	Jacques LUTUMBA	16.543 €
189/02	OA1/10/2006	Ouvrages d'art supplémentaire	1 novembre 2006	28 février 2007	**GERDA**	KAZADI KASA	16.637 €
190/02	OA1/10/2006	Ouvrages d'art supplémentaire	1 novembre 2006	28 février 2007	**ADIR**	Daniel MBUYI	16.726 €
191/02	OA1/10/2006	Ouvrages d'art supplémentaire	1 novembre 2006	28 février 2007	**APEDE**	Marcel TSHITENDA	16.869 €
192/02	OA1/10/2006	Ouvrages d'art supplémentaire	1 novembre 2006	28 février 2007	**ADRC**	Dieudonné MUKENDI KABENGU	17.270 €
193/02	OA1/10/2006	Ouvrages d'art supplémentaire	1 novembre 2006	28 février 2007	**DAFS**	Ir Alphadaut MULAMPU MUMBIMI	17.416 €
194/02	OA1/10/2006	Ouvrages d'art supplémentaire	1 novembre 2006	28 février 2007	**EGMK**	MUAMBA NSANA	17.545 €
195/05	HIMO/10/2006	Formation des chefs d'Equipes - Ph3	18 octobre 2006		**DVDA**	Michel DUNIA BAFOLOKI	16.531 €
196/04	OA2/10/2006	Construction et pose des buses	1 novembre 2006		**Office des Routes**	Jimmy TSHIDIBI MANDE	25.778 €
197/04	HIMO/10/2006	Formation des chefs d'Equipes - Ph3	24 octobre 2006		**GEI**	Freddy KAZADI	14.496 €
198/02	RR3/11/2006	Réh-Routes - Rurales Ph3	6 novembre 2006	6 mars 2007	**GPI**	Erick MUTAMBAYI	7.843 €
199/01	RR3/11/2006	Réh-Routes - Rurales Ph3	6 novembre 2006	6 mars 2007	**ACODEK**	Nathalie KETA	8.365 €
200/01	RR3/11/2006	Réh-Routes - Rurales Ph3	6 novembre 2006	6 mars 2007	**ADICO2**	Kathy KANKOLONGO	7.528 €
201/02	RR3/11/2006	Réh-Routes - Rurales Ph3	6 novembre 2006	6 mars 2007	**DIZRK**	Florimond MBIKAYI	8.719 €
202/02	RR3/11/2006	Réh-Routes - Rurales Ph3	6 novembre 2006	6 mars 2007	**SECOMIRU**	Alain MUKADI	8.051 €
203/01	RR3/11/2006	Réh-Routes - Rurales Ph3	6 novembre 2006	6 mars 2007	**CRIE**	Blaise TSHIKUDI	8.735 €
204/02	RR3/11/2006	Réh-Routes - Rurales Ph3	6 novembre 2006	6 mars 2007	**ROMOC**	Emmanuel KAZADI	8.912 €
205/02	RR3/11/2006	Réh-Routes - Rurales Ph3	6 novembre 2006	6 mars 2007	**UFDC**	Eliane MAMBOLEO	8.582 €
206/01	RR3/11/2006	Réh-Routes - Rurales Ph3	6 novembre 2006	6 mars 2007	**DDB**	Alidor TSHIVUADI	7.745 €
207/01	RR3/11/2006	Réh-Routes - Rurales Ph3	6 novembre 2006	6 mars 2007	**CORUDEV**	MUAMBA TSHIBALA	8.598 €
208/02	RR3/11/2006	Réh-Routes - Rurales Ph3	6 novembre 2006	6 mars 2007	**FRADEC**	ANDOY MPENGELE	7.592 €
209/01	RR3/11/2006	Réh-Routes - Rurales Ph3	6 novembre 2006	6 mars 2007	**COPDC**	TSHIAMALA MUDIBU	4.659 €
210/01	RR3/11/2006	Réh-Routes - Rurales Ph3	6 novembre 2006	6 mars 2007	**ERPDCO**	NSELE KAMA KAMA	7.945 €
211/01	RR3/11/2006	Réh-Routes - Rurales Ph3	6 novembre 2006	6 mars 2007	**AFEBAC**	BILONDA NKONGOLO	8.629 €
212/01	RR3/11/2006	Réh-Routes - Rurales Ph3	6 novembre 2006	6 mars 2007	**CADI1**	Alain KWENGE Mayikondo	8.299 €
213/01	RR3/11/2006	Réh-Routes - Rurales Ph3	6 novembre 2006	6 mars 2007	**AFODEIK**	Souzane MUSHIYA	8.983 €
214/02	RR3/11/2006	Réh-Routes - Rurales Ph3	6 novembre 2006	6 mars 2007	**CADI2**	TSHIANYI MPUNGA	8.315 €
215/01	RR3/11/2006	Réh-Routes - Rurales Ph3	6 novembre 2006	6 mars 2007	**ADMR**	Natacha MOKO MUZINGA	7.478 €
216/01	RR3/11/2006	Réh-Routes - Rurales Ph3	6 novembre 2006	6 mars 2007	**LCPM**	Jean KAMASHI	7.317 €
217/02	RR3/11/2006	Réh-Routes - Rurales Ph3	6 novembre 2006	6 mars 2007	**UCOKAS**	BONDO TSHIBINDA	8.001 €
218/02	RR3/11/2006	Réh-Routes - Rurales Ph3	6 novembre 2006	6 mars 2007	**UCORER**	MBALA KAMWENA	10.548 €
219/02	RR3/11/2006	Réh-Routes - Rurales Ph3	6 novembre 2006	6 mars 2007	**BENVI**	Evariste NYAMABU	8.927 €
220/02	RR3/11/2006	Réh-Routes - Rurales Ph3	6 novembre 2006	6 mars 2007	**FDC**	Louise MIANDA	9.797 €
221/01	RR3/11/2006	Réh-Routes - Rurales Ph3	6 novembre 2006	6 mars 2007	**RFC**	Patrick LOMBE	8.965 €
222/02	RR3/11/2006	Réh-Routes - Rurales Ph3	6 novembre 2006	6 mars 2007	**ARAMAR**	Eddy KENGA KAMENGA	9.652 €
223/02	RR3/11/2006	Réh-Routes - Rurales Ph3	6 novembre 2006	6 mars 2007	**BADMR**	NYEMBA BIJANU	9.594 €
224/01	RR3/11/2006	Réh-Routes - Rurales Ph3	6 novembre 2006	6 mars 2007	**LE BATISSEUR**	MBUYI TSHIMPANGILA	9.170 €
225/02	RR3/11/2006	Réh-Routes - Rurales Ph3	6 novembre 2006	6 mars 2007	**DFMR**	Marie KAJA	9.351 €
226/01	RR3/11/2006	Réh-Routes - Rurales Ph3	6 novembre 2006	6 mars 2007	**PROFFA**	BUELA TSHIKEBA	9.363 €
227/01	RR3/11/2006	Réh-Routes - Rurales Ph3	6 novembre 2006	6 mars 2007	**OVAD**	Erick MBOMA	9.376 €
228/02	RR3/11/2006	Réh-Routes - Rurales Ph3	6 novembre 2006	6 mars 2007	**ACER**	Félix MWIMBI	8.882 €

229/01	RR3/11/2006	Réh-Routes - Rurales Ph3	6 novembre 2006	6 mars 2007	**REDET**	Solomo NGOIE	9.570 €
230/02	RR3/11/2006	Réh-Routes - Rurales Ph3	6 novembre 2006	6 mars 2007	**AIPODEC**	KALONJI TSHIMANGA	8.412 €
231/01	RR3/11/2006	Réh-Routes - Rurales Ph3	6 novembre 2006	6 mars 2007	**FONDAL**	Albert NGANDU	9.593 €
232/01	RR3/11/2006	Réh-Routes - Rurales Ph3	6 novembre 2006	6 mars 2007	**AJDIK**	Victor KADINDUE	8.930 €
233/01	RR3/11/2006	Réh-Routes - Rurales Ph3	6 novembre 2006	6 mars 2007	**OJEDEV**	José LUBAMBA	9.449 €
234/01	RR3/11/2006	Réh-Routes - Rurales Ph3	6 novembre 2006	6 mars 2007	**DCI**	Marcel BIKAYI	9.461 €
235/01	RR3/11/2006	Réh-Routes - Rurales Ph3	6 novembre 2006	6 mars 2007	**CHGK**	BIBO CIAMBU	9.811 €
236/01	RR3/11/2006	Réh-Routes - Rurales Ph3	6 novembre 2006	6 mars 2007	**PADIK**	Gertrude NDONDO	11.179 €
237/01	RR3/11/2006	Réh-Routes - Rurales Ph3	6 novembre 2006	6 mars 2007	**FORPADET**	Christine BAKO SOKI	11.533 €
238/01	RR3/11/2006	Réh-Routes - Rurales Ph3	6 novembre 2006	6 mars 2007	**GECOGECIM**	Evariste MULUMBA	9.434 €
239/02	RR3/11/2006	Réh-Routes - Rurales Ph3	6 novembre 2006	6 mars 2007	**ARUDEB**	Jean Jules NGOY	10.668 €
240/01	RR3/11/2006	Réh-Routes - Rurales Ph3	6 novembre 2006	6 mars 2007	**ACN**	Emery YALUBUA	9.503 €
241/01	RR3/11/2006	Réh-Routes - Rurales Ph3	6 novembre 2006	6 mars 2007	**ALABOK**	Jeanne KALOBO	11.562 €
242/01	RR3/11/2006	Réh-Routes - Rurales Ph3	6 novembre 2006	6 mars 2007	**ALPDCRK**	Janvion KIBAMBE	11.255 €
243/01	RR3/11/2006	Réh-Routes - Rurales Ph3	6 novembre 2006	6 mars 2007	**BBJ**	David KABONGO	9.254 €
244/01	RR3/11/2006	Réh-Routes - Rurales Ph3	6 novembre 2006	6 mars 2007	**ESPA**	Sandrine KASENDUE	11.647 €
245/02	RR3/11/2006	Réh-Routes - Rurales Ph3	6 novembre 2006	6 mars 2007	**ADILU**	Justin KABEYA NKONGOLO	9.815 €
246/02	RR3/11/2006	Réh-Routes - Rurales Ph3	6 novembre 2006	6 mars 2007	**ODR**	Marcel NYEMBO NUMBI	11.195 €
247/03	GEST/11/2006	Formation en gestion Ph3	13 novembre 2006	18 novembre 2006	**INADES Formation**	Sylvain NTUMBA	4.817 €
248/02	GRAV1/11/2006	Gravillonnage KM-K	3 novembre 2006	3 mars 2007	**CONSTAF**	TEKO LONGO	13.947 €
249/01	GRAV1/11/2006	Gravillonnage KM-K	3 novembre 2006	3 mars 2007	**CAPEFECO**	Madeleine TSHILOMBO	12.194 €
250/02	GRAV1/11/2006	Gravillonnage KM-K	3 novembre 2006	3 mars 2007	**ODS**	Bertrand LUKOSHA	13.168 €
251/02	GRAV1/11/2006	Gravillonnage KM-K	3 novembre 2006	3 mars 2007	**APRK**	ILUNGA NYEMBUE	10.996 €
252/01	GRAV1/11/2006	Gravillonnage KM-K	3 novembre 2006	3 mars 2007	**GAEJD**	AMZAT YAFARI	13.046 €
253/02	GRAV1/11/2006	Gravillonnage KM-K	3 novembre 2006	3 mars 2007	**GIRD**	Dieudonné MONGI	13.264 €
254/02	GRAV1/11/2006	Gravillonnage KM-K	3 novembre 2006	3 mars 2007	**ARCF**	Clovis KALALA SHIMATU	14.749 €
255/02	GRAV1/11/2006	Gravillonnage KM-K	3 novembre 2006	3 mars 2007	**ACR**	Robert MBUYI Mukudi	13.302 €
256/01	GRAV1/11/2006	Gravillonnage KM-K	3 novembre 2006	3 mars 2007	**BSTR**	Boniface TSHIBASU	14.787 €
257/01	GRAV1/11/2006	Gravillonnage KM-K	3 novembre 2006	3 mars 2007	**ADEMCRIB**	François MUDITA	17.289 €
258/02	GRAV1/11/2006	Gravillonnage KM-K	3 novembre 2006	3 mars 2007	**EGC**	MULAJA TSHAKATUMBA	13.502 €
259/01	GRAV1/11/2006	Gravillonnage KM-K	3 novembre 2006	3 mars 2007	**DEMIR**	Trésor KAPUMBA	13.947 €
260/02	GRAV1/11/2006	Gravillonnage KM-K	3 novembre 2006	3 mars 2007	**ILADEF**	Albert MULENGA	17.289 €
261/01	GRAV1/11/2006	Gravillonnage KM-K	3 novembre 2006	3 mars 2007	**ACDIM**	Floribert BUANGA	21.298 €
262/01	GRAV1/11/2006	Gravillonnage KM-K	3 novembre 2006	3 mars 2007	**ORIES**	Jean Marie KAYINDOMBE	12.188 €
263/02	GRAV1/11/2006	Gravillonnage KM-K	3 novembre 2006	3 mars 2007	**ADIMIREC**	KABUABUA NGOYI	10.547 €
264/02	GRAV1/11/2006	Gravillonnage KM-K	3 novembre 2006	3 mars 2007	**NEW IEDC**	Jean NSHIMBA Kabunda Benyi	16.109 €
265/02	GRAV1/11/2006	Gravillonnage KM-K	3 novembre 2006	3 mars 2007	**CODIMIR**	Victor CIAMALA NSENDA	17.793 €
266/02	Sida3/11/2006	Prévention VIH/Sida Ph3	1 décembre 2006	3 décembre 2006	**DIES**	Madame Nicole MUKADI	3.997 €
267/06	CLER3/11/2006	Formation et Installation des Clers Ph 3	7 novembre 2006		**DVDA**	Michel DUNIA BAFOLOKI	4.780 €
268/01	CLER1/12/2006	Protocole d'appui CLER	1 décembre 2006		**CLER de Kazadi Musoko**		2.184 €
269/01	CLER1/12/2006	Protocole d'appui CLER	1 décembre 2006		**CLER de Munienge**		1.849 €
270/01	CLER1/12/2006	Protocole d'appui CLER	1 décembre 2006		**CLER de Kapatamine**		1.677 €
271/01	CLER1/12/2006	Protocole d'appui CLER	1 décembre 2006		**CLER de Kabinda**		1.989 €
272/01	CLER1/12/2006	Protocole d'appui CLER	1 décembre 2006		**CLER de Lukalaba**		1.693 €
273/01	CLER1/12/2006	Protocole d'appui CLER	1 décembre 2006		**CLER de Tshibata**		1.381 €
274/01	CLER1/12/2006	Protocole d'appui CLER	1 décembre 2006		**CLER de Kasansa**		1.264 €
275/01	CLER1/12/2006	Protocole d'appui CLER	1 décembre 2006		**CLER de Bakwa-Mulumba**		2.356 €
276/01	CLER1/12/2006	Protocole d'appui CLER	1 décembre 2006		**CLER de Bena-Nsona**		1.888 €
277/01	CLER1/12/2006	Protocole d'appui CLER	1 décembre 2006		**CLER de Ngandajika II**		1.927 €
278/01	CLER1/12/2006	Protocole d'appui CLER	1 décembre 2006		**CLER de Ngandajika**		1.810 €
279/01	CLER1/12/2006	Protocole d'appui CLER	1 décembre 2006		**CLER de Mande Kaseki**		1.693 €
280/01	Abojur/11/2006	Abonnement judiciaire	1 novembre 2006		**Cabinet d'Avocats**	Me J.P. MUTOMBO HUTA	400 €
281/01	SPV/11-2006	Prestataire de suivi contrôle			**Prosper MATONDO**	Prosper MATONDO	
282/03	BAC2/12/2006	Travaux de Réhabilitation des Bacs	20 décembre 2006	21 janvier 2007	**REMCO**	Pontien TSHIBANGU NSENGA	33.287 €
283/05	MASS2/12/2006	Construction massifs d'ancrage de deux rives Bac mani	20 décembre 2006	20 janvier 2007	**Office des Routes**	Jimmy TSHIDIBI MANDE	33.210 €
284/01	AS/01/2007	Animation et sensibilisation pour une gestion participative des infrastructures	24 janvier 2007	5 juin 2007	**CRONGD**	Nestor MUAMBA KASAMPU	25.572,31 €
285/04	GEST/01/2007	Formation en gestion CLER			**INADES Formation**	Sylvain NTUMBA	8.596,48 €
286/06	INTMEC/02/2007	Intervention mécanisée aux points chauds	14 février 2007	25 février 2007	**Office des Routes**	Jimmy TSHIDIBI MANDE	11.501 €
287/01	ENT2/01/2007	Entretien Ph2	11 janvier 2007	11 avril 2007	**MC NGIEVULULU**	Abbé Gervais NUMBI	2.707 €
288/06	CLER/05/2007	Formation & Installation CLERS	14 mai 2007	18 juin 2007	**DVDA**	Michel DUNIA	11.295 €
289/07	INTMEC/02/2007	Intervention mécanisée aux points chauds			**Office des Routes**	Jimmy TSHIDIBI MANDE	38.093 €
290/01	CLER2/06/2007	Protocole d'appui CLER			**CLER de Bakwa-Mulumba CILEO**		2.083 €
291/01	CLER2/06/2007	Protocole d'appui CLER			**CLER de Ngandajika III**		2.005 €
292/01	CLER2/06/2007	Protocole d'appui CLER			**CLER de Mandungu**		2.473 €
293/01	CLER2/06/2007	Protocole d'appui CLER			**CLER de Balunga**		2.395 €
294/01	CLER2/06/2007	Protocole d'appui CLER			**CLER de Kalonda**		2.668 €
295/02	AS/06/2007	Animation et sensibilisation pour une gestion participative des infrastructures Ph2	26 juin 2007	26 septembre 2007	**CRONGD**	Germain MULUMBA	12.567 €
296/05	GEST/06/2007	Formation en gestion CLER	9 juillet 2007	15 juillet 2007	**INADES Formation**	Sylvain NTUMBA	7.068 €
297/01	CLER4/07/2007	Protocole d'appui CLER	1 août 2007	30 septembre 2007	**CLER de KIFUSE**		2.083 €
298/01	CLER4/07/2007	Protocole d'appui CLER	1 août 2007	30 septembre 2007	**CLER de BASHIMIKE**		2.356 €
299/01	CLER4/07/2007	Protocole d'appui CLER	1 août 2007	30 septembre 2007	**CLER de PENGE**		2.161 €
300/01	CLER4/07/2007	Protocole d'appui CLER	1 août 2007	30 septembre 2007	**CLER de EYIMENO**		2.161 €
301/01	CLER4/07/2007	Protocole d'appui CLER	1 août 2007	30 septembre 2007	**CLER de TSHOFA**		2.044 €
302/01	CLER4/07/2007	Protocole d'appui CLER	1 août 2007	30 septembre 2007	**CLER de KAMENDE**		2.122 €
303/01	CLER4/07/2007	Protocole d'appui CLER	1 août 2007	30 septembre 2007	**CLER de KASAMBA**		1.966 €
304/01	CLER4/07/2007	Protocole d'appui CLER	1 août 2007	30 septembre 2007	**CLER de MBO**		2.161 €
305/01	CLER4/07/2007	Protocole d'appui CLER	1 août 2007	30 septembre 2007	**CLER de MANI**		1.615 €
306/01	CLER4/07/2007	Protocole d'appui CLER	1 août 2007	30 septembre 2007	**CLER de NGIEVULULU**		1.264 €
307/01	CLER4/07/2007	Protocole d'appui CLER	1 août 2007	30 septembre 2007	**CLER de KABOYA**		1.810 €

308/01	CLER4/07/2007	Protocole d'appui CLER	1 août 2007	30 septembre 2007	**CLER de BAKOMA**		1.927 €
309/01	CLER4/07/2007	Protocole d'appui CLER	1 août 2007	30 septembre 2007	**CLER de KAMANA**		1.927 €
310/01	CLER4/07/2007	Protocole d'appui CLER	1 août 2007	30 septembre 2007	**CLER de KIMABUE**		1.654 €
311/01	CLER4/07/2007	Protocole d'appui CLER	1 août 2007	30 septembre 2007	**CLER de KIBANDILA**		2.473 €
312/01	CLER4/07/2007	Protocole d'appui CLER	1 août 2007	30 septembre 2007	**CLER de NGIEVULULU**		897 €
313/01	CLER4/07/2007	Protocole d'appui CLER	1 août 2007	30 septembre 2007	**CLER de MANI**		468 €
314/01	CLER4/07/2007	Protocole d'appui CLER	1 août 2007	30 septembre 2007	**CLER de NGIEVULULU**		78 €
315/02	RR4/08/2007	Réh-Routes - Rurales Ph4	10 août 2007	30 septembre 2007	**CDCO**	Elie KASANGANA	5.093 €
316/02	RR4/08/2007	Réh-Routes - Rurales Ph4	10 août 2007	30 septembre 2007	**APADEKA**	Jean Sylvain MUTOMBO	6.929 €
317/02	RR4/08/2007	Réh-Routes - Rurales Ph4	10 août 2007	30 septembre 2007	**ATUD**	Godefroid KUBENGU	6.848 €
318/02	RR4/08/2007	Réh-Routes - Rurales Ph4	10 août 2007	30 septembre 2007	**ADRI**	Benoît MBAYA BISUKU	5.094 €
319/02	RR4/08/2007	Réh-Routes - Rurales Ph4	10 août 2007	30 septembre 2007	**AFD**	Régine TSHISAU Bukasa	4.916 €
320/02	RR4/08/2007	Réh-Routes - Rurales Ph4	10 août 2007	30 septembre 2007	**UFKSM**	Josée KATUNGIE KIBAMBE	4.917 €
321/02	RR4/08/2007	Réh-Routes - Rurales Ph4	10 août 2007	30 septembre 2007	**ROMOC**	Emmanuel KAZADI	5.635 €
322/02	RR4/08/2007	Réh-Routes - Rurales Ph4	10 août 2007	30 septembre 2007	**RDP**	MBAYA MUKENDI	5.259 €
323/01	CLER4/07/2007	Protocole d'appui CLER	1 août 2007	30 septembre 2007	**CLER de NZAJI**		874 €
TOTAL	**323**						

17 ANNEXE 8 : Liste des Equipements acquis par la prestation

REMARQUE : ces mêmes listes sont transmises à DFID avec les « propositions de cessions »

INVENTAIRE DES BIENS MOBILIERS							
Permanent/consommable	Code inventaire	Article	Fournisseur	Date	Entrée	Prix	Destinataire
Hérité routes UE		Bureau à 1 caisson	Hérité routes UE	15/04/2004	5	0	Projet DFID/RR
Hérité routes UE		Chaises garnies	Hérité routes UE	15/04/2004	11	0	Projet DFID/RR
Hérité routes UE		Chaises non garnies	Hérité routes UE	15/04/2004	7	0	Projet DFID/RR
Hérité routes UE		Etagère à 3 tablettes	Hérité routes UE	15/04/2004	2	0	Projet DFID/RR
Hérité routes UE		Etagère à 5 tablettes	Hérité routes UE	15/04/2004	1	0	Projet DFID/RR
Hérité routes UE		Petit canapé à 7 places	Hérité routes UE	15/04/2004	4	0	Projet DFID/RR
Hérité routes UE		Petite table de 1,70m/45	Hérité routes UE	15/04/2004	3	0	Projet DFID/RR
Hérité routes UE		Petite table de salon	Hérité routes UE	15/04/2004	2	0	Projet DFID/RR
Hérité routes UE		Photocopieuse canon	Hérité routes UE	15/04/2004	1	0	Projet DFID/RR
Hérité routes UE		Imprimante HP laser 1200	Hérité routes UE	15/04/2004	1	0	Projet DFID/RR
Hérité routes UE		Table de salon	Hérité routes UE	15/04/2004	1	0	Projet DFID/RR
Hérité DFID/FSU		Antenne Parabolique	Hérité DFID/FSU	20/06/2007	1	0	Projet DFID/RR
Hérité DFID/FSU		Coffre fort	Hérité DFID/FSU	20/06/2007	1	0	***DECLASSE***
Hérité DFID/FSU		Coffre PF	Hérité DFID/FSU	20/06/2007	2	0	Projet DFID/RR
Hérité DFID/FSU		GE Perkins de 18 Kva	Hérité DFID/FSU	20/06/2007	1	0	Projet DFID/RR
Hérité DFID/FSU		GE Perkins de 27 Kva	Hérité DFID/FSU	20/06/2007	1	0	Projet DFID/RR
Hérité DFID/FSU		Imprimante Brother HL5170DN	Hérité DFID/FSU	20/06/2007	1	0	Projet DFID/RR
Hérité DFID/FSU		Imprimante HP PSC 3740	Hérité DFID/FSU	20/06/2007	1	0	Projet DFID/RR
Hérité DFID/FSU		Modem Internet	Hérité DFID/FSU	20/06/2007	1	0	Projet DFID/RR
Hérité DFID/FSU		Moto pompe	Hérité DFID/FSU	20/06/2007	1	0	Projet DFID/RR
Hérité DFID/FSU		Onduleur Internet	Hérité DFID/FSU	20/06/2007	1	0	Projet DFID/RR
Hérité DFID/FSU		Photocopieuse Canon iR2270	Hérité DFID/FSU	20/06/2007	1	0	***En panne***
Hérité DFID/FSU		Portable ACER ASPIRE1801	Hérité DFID/FSU	20/06/2007	1	0	***En pcs détachées***
Hérité DFID/FSU		Projecteur bimeur ViewSonic PJ552	Hérité DFID/FSU	20/06/2007	1	0	Projet DFID/RR
Hérité DFID/FSU		Router Linksys (Hub)	Hérité DFID/FSU	20/06/2007	1	0	Projet DFID/RR
Hérité DFID/FSU		Scanner HP 5590	Hérité DFID/FSU	20/06/2007	1	0	Projet DFID/RR
Permanent	192	Antenne Parabolique	Global	6/06/2005	1	6000	Projet
Permanent	42	Armoire	Don Bosco	8/07/2005	1	117	BWILA
Permanent	43	Armoire	Don Bosco	8/07/2005	1	117	TOCH
Permanent	44	Armoire	Don Bosco	8/07/2005	1	117	MWILA
Permanent	638	Blocs moteur	MUAMBA MUDISHI	2/08/2005	28	4	Projet
Permanent	4	Bureau à 1 caisson	Don Bosco	17/06/2005	1	85	MWILA
Permanent	5	Bureau à 1 caisson	Don Bosco	17/06/2005	1	85	YOMBO
Permanent	6	Bureau à 1 caisson	Don Bosco	17/06/2005	1	85	MWILA
Permanent	7	Bureau à 1 caisson	Don Bosco	17/06/2005	1	85	NSIMBA
Permanent	8	Bureau à 1 caisson	Don Bosco	17/06/2005	1	85	LUBUMA
Permanent	3	Bureau à 2 caissons	Don Bosco	17/06/2005	1	109	TOCH
Permanent	1	Bureau à 2 caissons	Don Bosco	17/06/2005	1	109	LAINI
Permanent	2	Bureau à 2 caissons	Don Bosco	17/06/2005	1	109	KIBIKONDA
Permanent	17	Chaise de bureau en bois	Don Bosco	17/06/2005	2	12	Projet
Permanent	19	Chaise en bois	Don Bosco	17/06/2005	10	12	Projet
Permanent	45	Chaise garnie	Don Bosco	8/07/2005	1	18	YOMBO
Permanent	46	Chaise garnie	Don Bosco	8/07/2005	1	18	LAINI
Permanent	47	Chaise garnie	Don Bosco	8/07/2005	2	18	TOCH
Permanent	48	Chaise garnie	Don Bosco	8/07/2005	2	18	KIBIKONDA
Permanent	49	Chaise garnie	Don Bosco				
Permanent	50	Chaise garnie	Don Bosco				
Permanent	51	Chaise garnie	Don Bosco				
Permanent	52	Chaise garnie	Don Bosco				
Permanent	467	Chaise garnie	Don Bosco				
Permanent	54	Chaise roulante	Quin Bondo				
Permanent	55	Chaise roulante	Quin Bondo				
Permanent	56	Chaise roulante	Quin Bondo				
Permanent	57	Chaise roulante	Quin Bondo				
Permanent	58	Chaise roulante	Quin Bondo				
Permanent	59	Chaise roulante	José Compar				
Permanent	60	Chaise roulante	José Compar				
Permanent	61	Chaise roulante	José Compar				
Permanent	897	Citerne de 1,75 m³	REMCO (USI				
Permanent	896	Citerne de 3,5 m³	REMCO (USI				
Permanent	1923	Citerne de 3,5 m³	REMCO (USI				
Permanent	89	Coffre fort	SOGEKIN				
Permanent	313	Coffre PF	Dieu m'a don				
Permanent	639	Containers	MUAMBA MU				
Permanent	23	Etagère	Don Bosco				
Permanent	35	Etagère	Don Bosco				
Permanent	36	Etagère	Don Bosco				
Permanent	37	Etagère	Don Bosco				
Permanent	38	Etagère	Don Bosco				
Permanent	39	Etagère	Don Bosco				
Permanent	40	Etagère	Don Bosco				
Permanent	41	Etagère	Don Bosco				
Permanent	469	Etagère	Don Bosco				
Permanent	1921	Extincteur					
Permanent	364	Frigo de 140 litres	Beltexco				

Permanent	10	Petite table	Don Bosco	17/06/2005	1	29	MWILA
Permanent	200	Photocopieuse Canon IR2270	Global	6/06/2005	1	4749	Projet
Permanent	117	Projecteur bimeur ViewSonic PJ552	Global	6/06/2005	1	1149	Projet
Permanent	88	Relieuse	Sapro	10/05/2005	1	415	YOMBO
Permanent	72	Rogneuse	Sapro	10/05/2005	1	28	YOMBO
Permanent	142	Router Linksys (Hub)	Global	6/06/2005	1	300	Projet
Permanent	84	Scanner HP 5590	Global	6/06/2005	1	420	YOMBO
Permanent	91	Split de 12.000 BTU	Duty Free	18/05/2005	1	425	Projet
Permanent	92	Split de 12.000 BTU	Duty Free	18/05/2005	1	425	Projet
Permanent	93	Split de 12.000 BTU	Duty Free	18/05/2005	1	425	Projet
Permanent	1782	Split de 18.000 BTU	Afrovision	12/02/2007	1	780	Projet
Permanent	1781	Split de 24.000 BTU	Afrovision	12/02/2007	1	950	Projet
Permanent	94	Split de 9.000 BTU	Duty Free	18/05/2005	1	303	Projet
Permanent	95	Split de 9.000 BTU	Duty Free	18/05/2005	1	303	Projet
Permanent	96	Split de 9.000 BTU	Duty Free	18/05/2005	1	303	Projet
Permanent	1783	Split de 9.000 BTU	Afrovision	12/02/2007	1	470	Projet
Permanent	18	Table à 10 places	Don Bosco	17/06/2005	1	85	Projet
Permanent	15	Table basse	Don Bosco	17/06/2005	1	29	Projet
Permanent	16	Table basse	Don Bosco	17/06/2005	1	29	MWILA
Permanent	470	Table de réunion	Don Bosco	20/10/2004	1	0	Projet
Permanent	11	Table pour ordinateur	Don Bosco	17/06/2005	1	38	YOMBO
Permanent	12	Table pour ordinateur	Don Bosco	17/06/2005	1	38	LAINI
Permanent	276	Table pour ordinateur	Roger Kalala	15/08/2005	1	38	TOCH
Permanent	298	Table pour ordinateur	Roger Kalala	17/08/2005	1	38	KIBIKONDA
Permanent	53	Table projecteur bimeur	Don Bosco	8/07/2005	1	33	Projet
Permanent	85	Tableau blanc mural	Sapro	10/05/2005	1	84	TOCH
Permanent	86	Tableau blanc mural	Sapro	10/05/2005	1	84	KIBIKONDA
Permanent	87	Tableau flip shart	Sapro	10/05/2005	1	0	Projet
Permanent	1779	Tableau Pliable	Représentation CTB	14/02/2007	1	0	Projet
Permanent	1922	Tente 9 pl. équipée (lits, clim, tube)	MONUC	28/03/2007	1	0	Projet
Permanent	90	Tire fort (3,20 tonnes)	BRICO CENTER	12/05/2005	3	860	Projet
NB : le mobilier reste dans les bureaux de la base mais dans l'hypothèse d'une 2e phase DFID-RR les biens repris dans le présent inventaires passe à la 2e phase							
(*) en réparation à Kinshasa							

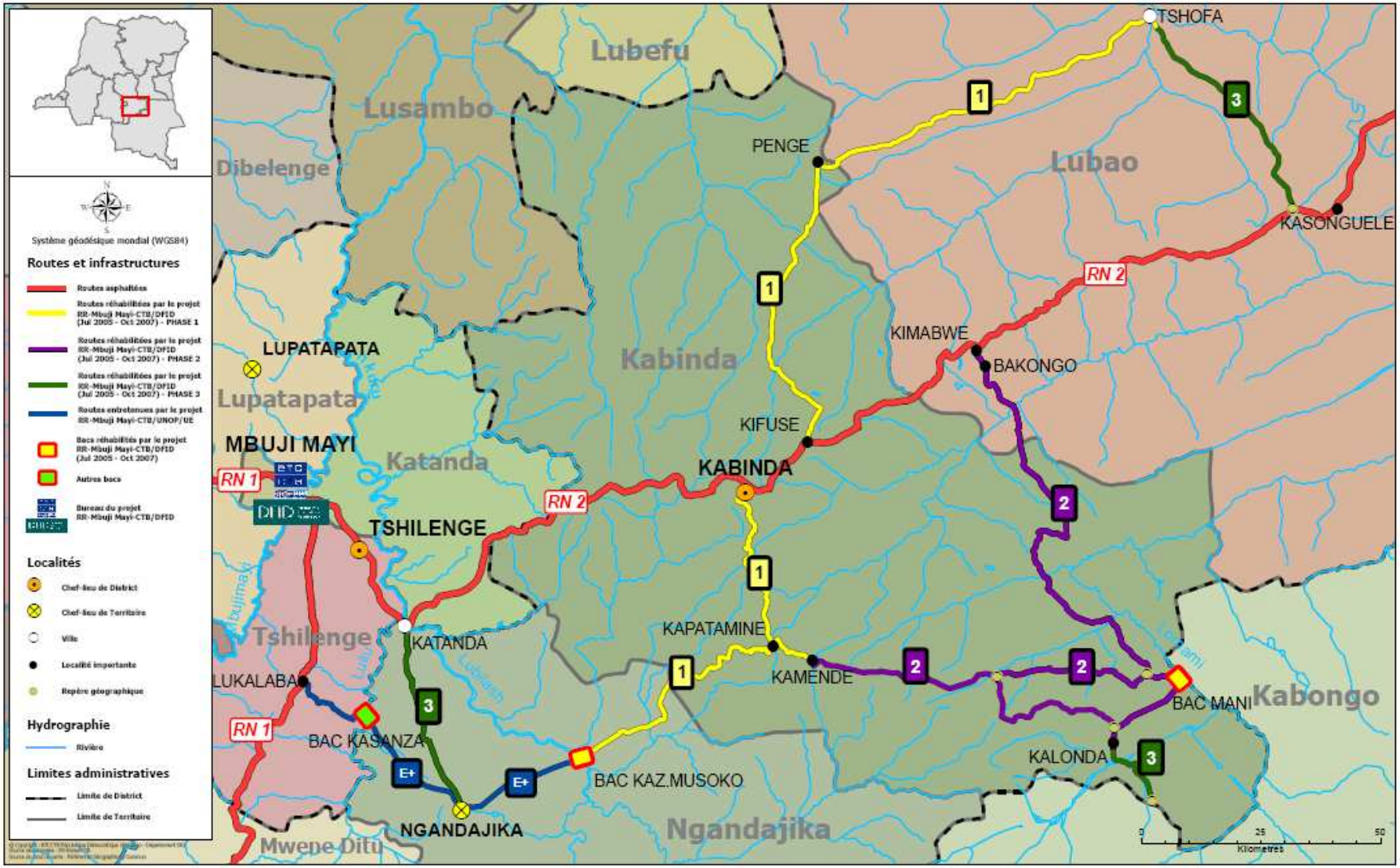
INVENTAIRE DU CHARROI						
Permanent/consommable	Article	Fournisseur	Date	Entrée	PrixUnitaire	Destinataire
Hérité DFID/FSU	Camion Mercedes	Héritage DFID/FSU	20/06/2007	1	0	Projet DFID/RR
Hérité DFID/FSU	Jeep Nissan Patrol 017.IT.007	Héritage DFID/FSU	20/06/2007	1	0	Projet DFID/RR
Hérité DFID/FSU	Moto Yamaha DT 125	Héritage DFID/FSU	20/06/2007	1	0	Projet DFID/RR
Hérité DFID/FSU	Pick Up Nissan Patrol 017.IT.004	Héritage DFID/FSU	20/06/2007	1	0	Projet DFID/RR
Inventaire Véhicule	Compacteur VIBROMAX Type W72	MATERA	10/10/2005	(*)10	11332	Projet
Inventaire Véhicule	Jeep Nissan Patrol 017 IT 006	DEMIMPEX	6/02/2006	(**)1	31135	Projet
Inventaire Véhicule	Moto Yamaha DT 125	Prodimpex	29/06/2005	1	2900	PROSPER
Inventaire Véhicule	Moto Yamaha DT 125	Prodimpex	29/06/2005	1	2900	J-PAUL KABWE
Inventaire Véhicule	Moto Yamaha DT 125	Prodimpex	29/06/2005	1	2900	MISEKA
Inventaire Véhicule	Moto Yamaha DT 125	Beltexco	16/08/2005	1	2889	LUBUMA
Inventaire Véhicule	Moto Yamaha DT 125	Prodimpex	25/07/2006	1	2697	NSIMBA
Inventaire Véhicule	Moto Yamaha DT 125	Prodimpex	25/07/2006	1	2697	NGOY
Inventaire Véhicule	Pick Up Nissan Patrol 017 IT 005	DEMIMPEX	29/01/2006	1	24640	Projet
(*) 8 compacteurs sont en bon état, le moteur d'1 compacteur est toujours en réparation chez REMCO, 1 compacteur est déclassé sans moteur.						
(**) en attente d'un nouveau pont déjà commandé et payé chez ATC à Kin.						

INVENTAIRE DES ATTRIBUES A						
Permanent/consommable	Article	Fournisseur	Date	Entrée	Prix	Destinataire
Attribué à	GPS MAP 60 CS	Formar Electronics	6/09/2005	1	578	TOCH
Attribué à	GPS E-trex Vista + Mini-PannSolaire	Formar Electronics	6/09/2005	(*)1	224	LUBUMA
Attribué à	GPS E-trex Vista + Mini-PannSolaire	Formar Electronics	6/09/2005	(**)1	224	BAFUKA
Attribué à	Nikon+manuel+CD+notice+custode	Ali Photo	1/06/2005	1	331	LUBUMA
Attribué à	Nikon+manuel+CD+notice+custode	Ali Photo	1/06/2005	1	331	KIBIKONDA
Attribué à	Nikon+manuel+CD+notice+custode	Ali Photo	1/06/2005	1	331	TOCH
Attribué à	Nikon+manuel+CD+notice+custode	Ali Photo	1/06/2005	1	331	BAFUKA
Attribué à	Portable ACER ASPIRE1801	Global	6/06/2005	1	1378	TOCH
Attribué à	Portable ACER ASPIRE1801	Global	6/06/2005	1	1378	KIBIKONDA
Attribué à	Portable ACER ASPIRE1801	Global	6/06/2005	1	1378	NSIMBA
Attribué à	Portable TOSHIBA L20-101	ENERBO	9/04/2006	1	1550	*DECLASSE*
Attribué à	Portable TOSHIBA L20-101	ENERBO	9/04/2006	1	1550	BAFUKA
(*) le mini panneau solaire reste à la base CTB						
(**) le mini panneau solaire est déclassé						

18 ANNEXE 9 : Carte

Belgische Technische Coöperatie - Coopération Technique Belge

REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO :

Issued : 23 Feb 2008

Zone d'intervention du projet Routes Rurales dans la Province Kasaï Oriental (Financement DFID) - Phases du projet