



RAPPORT FINAL PREPICO1-VOLET SANKURU
"PROGRAMME D'ENTRETIEN ET DE REHABILITATION DES ROUTES DE
DESSERTE AGRICOLE"
RD CONGO
CODE DGCG: NN 3004369
- RDC 07 091 11 -

1 CONTEXTE

Sur financement de l'agence britannique DFID, la CTB a réhabilité 720 km de routes rurales dans la province du Kasai-Oriental, dans les districts de Kabinda et de Tshilenge, ce qui a permis le désenclavement des territoires de Kabinda, Lubao, Ngandajika, Tshilenge et Katanda. Ledit projet a été clôturé le 31 octobre 2007.

Dans le cadre du volet 3 de PREPICO 1, la CTB poursuit le travail qu'elle a démarré sur Financement DFID. Avec comme objectif cette fois-ci d'assurer le désenclavement des zones à forte production agricole et de la zone de santé de Lusambo dans le district du Sankuru, par la réhabilitation et l'entretien de l'axe Lac Mukamba/Lusambo d'un total de 131 Km sur la RN 42 et de la bretelle entre la RN1 et Dimbelenge (34Km), soit un Total de 165 Km de routes rurales.

2 SITUATION ACTUELLE EN BREF

La réunion de son premier Comité de Pilotage (CdP) a eu lieu en date du 9 décembre 2008. Ce premier CdP a concrétisé le démarrage du volet et il a permis de formaliser les activités pour la première phase du PREPICO. Ainsi depuis le début du volet, il s'est tenu au total **six** CdP :

- 09 décembre 2008 ;
- 18 mars 2009 ;
- 10 juin 2009 ;
- 10 septembre 2009 ;
- 08 décembre 2009 ;
- Le 24 août 2010.

Après avoir installé complètement le staff technique et administratif au début du mois janvier 2009, il a été procédé immédiatement à l'élaboration de la planification financière, du planning des activités, ainsi que celui des Marchés Publics.

La période allant de janvier 2009 à mars 2009, a été consacré à l'élaboration de l'étude Baseline d'impact socio économique, des mémoires des travaux pour les axes à réhabiliter ainsi que de l'attribution des premières PNSP, le démarrage des travaux routiers proprement dit a commencé en début avril 2009.

Jusqu'en octobre 2010, toutes les activités prévues ont été réalisées complètement, à part les travaux de semi-mécanisation qui sont en cours d'exécution et prévus d'être clôturé en mars 2011.

Les réalisations du PREPICO1-VSAN, peuvent être résumées de la manière suivante :

1. Résultat 1, les activités suivantes ont été mises en œuvre :

- Réhabilitation par point chauds de l'axe « Lac Mukamba – Lusambo » .ces travaux ont été exécutés en deux phase, La 1^{ère} phase consistait à intervenir sur les 25,560 premiers km c.à.d.de Lac Mukamba à Dimbelenge (PNSP 655).Quant à la deuxième phase des travaux, elle a concerné la réhabilitation des 103,560 km entre Dimbelenge et Lusambo (AP-RDC 659).
- Réhabilitation respectivement des 26,340km de l'axe « baie Kasonga – port de Ndomba (PNSP 666) » et 45,170km de l'axe « Molowayi – Dimbelenge (PNSP 667)»
- Construction de 19 passages sous routes, repartis sur les axes de la manière suivante :
 - 9 passages sous route sur l'axe Dimbelenge – Lusambo,
 - 3 passages sous routes sur l'axe Lac Munkamba-Dimbelenge
 - 4 passages sous routes sur l'axe Baie Kasonga-port de Ndomba,
 - 3 passages sous routes sur l'axe Molowai-Dimbelenge.
- Achat de 2 ateliers mobiles pour les travaux en semi-mécanisés (2 tracteurs, 2 pelles chargeuses, 1 retro pelle, 1 lame niveleuse, 1 râtaux, 2 rouleaux compresseurs).Les travaux de semi – mécanisation sont en cours d'exécution, ils ont débutés en août 2010 et prendront fin en mars 2010.

Le linéaire total de routes réhabilitées totalise 200,630 km au lieu des 165 km prévus.

2. Résultat 2, les activités réalisées sont les suivantes :

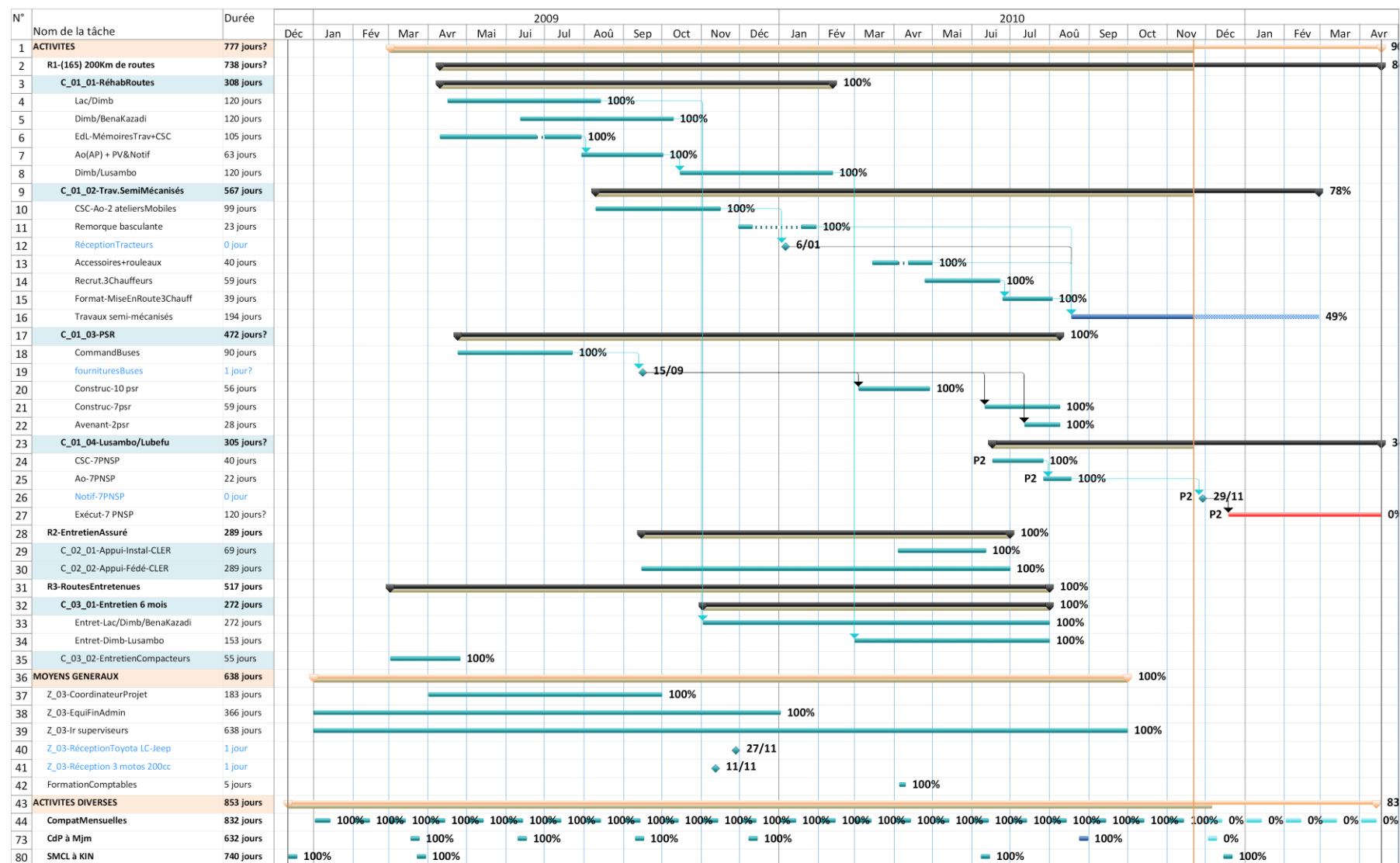
- formation et installation de 9 CLER par la DVDA (sur base d'une convention à prix coûtant de prestation de service) ;

- Sensibilisation des secteurs privés et public (FEC, Ministère de Développement Rural, FAO, COOPI, PRESAR, CARITAS,...) ;
 - Installation de 4 coordinations des CLER – COORDICLER (à Lusambo, Kabinda, Dimbelenge, Ngandajika).
 - Installation de la fédération des CLER – FEDECLER.
3. Résultats 3, les activités suivantes ont été réalisées :
- Travaux d'entretien simple : de novembre 2009 jusqu'en juillet 2010 sous le financement de PREPICO1. Actuellement les travaux sont en cours d'exécution sous financement de PREPICO2.
 - Installation de 9 barrières de pluies.
 - Remise en ordre de 8 compacteurs hérités du projet routier précédent (DFID), et achat de l'outillage pour les travaux d'entretien (outillage remis aux différents CLERS).

3 BILAN DE LA PLANIFICATION DES ACTIVITES

Aperçu des activités sur base réelle d'exécution

PREPICO-1-SAN



3.1 Analyse de la planification des activités

En 2009, le volet 3 du PREPICO a poursuivi les activités réalisées par le projet CTB/DFID dans le district de Kabinda. Il s'agit ici du désenclavement des zones à forte production agricole et de la zone de santé de Lusambo dans le district du Sankuru par la remise en état de praticabilité de son réseau routier principal. Le démarrage des activités du volet 3 du PREPICO1 a été effectif en début janvier 2009 avec la mise en place au complet de tout le personnel (staff technique et administratif).

Initialement le planning d'exécution des activités de ce volet prévoyait sa clôture en décembre 2009, par contre certains retards ont été constatés:

➤ **Adjudication publique RDC 659 « Dimbelenge-Lusambo »**

Au niveau du marché des travaux routiers le plus important qui est l'Adjudication Publique RDC 659 « Dimbelenge – Lusambo » Un temps non négligeable a été consommé lors de l'élaboration de la partie administrative du CSC (les préalables qui sont la fiche administrative et la partie technique ont été envoyés par le volet à la cellule des MP en date du 4 mars 2009, par contre ce marché a été publié le 8 mai 2009, une période de 2 mois s'est donc écoulée pour l'adoption du CSC, sans tenir compte à part le délai prévu pour la remise des offres, celui consacré pour l'évaluation technique de ces offres vu leur nombre importante, ainsi que l'élaboration du PV d'attribution par cellule des MP et l'obtention de l'AQDD auprès de la cellule juridique (remise offres le 16 juin 2009, notification des entreprises 27 août 2009). En réalité les travaux ont effectivement démarré le 31 septembre 2009 pour une durée de 120 jours calendriers.

➤ **Travaux de semi-mécanisation**

Au niveau des travaux de semi mécanisation ces derniers ont concernés particulièrement l'axe « Dimbelenge – Lusambo » et ont été conditionnés d'une part, par la fourniture au grand complet de tout le matériel prévu et de l'état d'avancement de la première phase des travaux en HIMO qui a connu un léger retard et d'autre part, par le recrutement et la formation des conducteurs d'engins. Les travaux de mécanisation ont donc démarrés effectivement au mois d'août.

Autres activités réalisées

- ↪ Visite exploratoire, récolte des premières données GPS des axes par les superviseurs et traitement données (élaborations en avant-projet de la carte du réseau sur ARCGIS)
- ↪ Appel à la concurrence pour l'étude Baseline, attribution, signature contrat de service, et remise rapport final par le prestataire.
- ↪ Tenue de 6 comités de pilotage et de 5 SMCL (1 en 2008, 2 en 2009 et 2 en 2010).
- ↪ Tenue de 19 réunions de coordination au sein l'UGV,
- ↪ Marchés publics : Élaboration des dossiers techniques (mémoires des travaux, prescriptions techniques, plans...) et fiches administratives pour les marchés des travaux routiers et fourniture (buses métalliques et engins de semi mécanisation); publication, remise offres, attribution et notifications aux entreprises (UGV, PFMT et cell. MP)
- ↪ Démarrage des travaux par les entreprises, suivi et contrôle des travaux par les Ingénieurs Superviseurs, y compris différentes réceptions conjointement avec l'UGV et la DVDA,
- ↪ Formations et installation des CLER par la DVDA,
- ↪ Evaluation des ouvrages d'art routiers, élaboration des prescriptions techniques pour la construction des passages sous routes en buses métalliques, et lancement des procédures d'attribution – PNSP (PFMT et UGV)
- ↪ élaboration du mémoire des travaux pour le traitement en semi-mécanisé des points chauds sur l'axe « Dimbelenge – Lusambo ».
- ↪ Tenue des réunions mensuelles avec les superviseurs sur l'avancement des travaux,
- ↪ Gestion administrative et financière du volet.

4 SUIVI DES INDICATEURS

4.1 Objectifs spécifique

« Réhabiliter un réseau de routes de dessertes agricole dans la province du Kasai-Oriental »

4.2 Résultats

Conformément au cadre logique du PREPICO1 pour le volet 3 du Kasai-Oriental, les résultats suivants ont été jugés nécessaires pour l'atteinte de l'objectif spécifique.

R.1/ Un réseau de 165 km de routes de desserte agricole est réhabilité.

R.2/ Les structures d'entretien dans la province sont appuyées.

R.3/ Le réseau réhabilité est entretenu.

4.3 Evolution des indicateurs

Augmentation du trafic de 50% :

Bien que non encore documenté, l'on peut affirmer sans crainte de se tromper que le trafic a augmenté, sur ce réseau (En effet, le trafic était quasiment inexistant sauf quelques passages sporadiques de camions) depuis l'amélioration de son état de praticabilité comparativement à sa situation avant réhabilitation, plus particulièrement au niveau de l'axe Baie Kasonga/RN1 – Dimbelenge qui véhicule désormais la majorité du trafic partant de la RN1 vers le port de Lusambo. Bien avant la réhabilitation des 45,170 km de cet axe, c'est la variante Tshiatshiatshia – Dimbelenge qui était la plus sollicitée malgré son état de praticabilité moins confortable. La plupart des commerçants se sont vus encouragés de réaffecter leurs véhicules sur les axes réhabilités car l'état du réseau n'occasionnant plus de panne.

Trafic est assuré en toute saison et le temps de parcours est considérablement réduit.

Le trafic est assuré en toute saison. Particulièrement sur les 104,560km de l'axe Dimbelenge – Lusambo, le temps de parcours est passé d'une semaine (voire 10 jours) pour les véhicules de grand tonnage à ½ journée entre la situation avant et après réhabilitation ; et pour les pick up de 2 jours minimum avant réhabilitation à 3h après réhabilitation.

La vitesse moyenne de parcours est maintenue selon les standards de la DVDA :

La vitesse moyenne (constatée pour le cas des camionnettes), elle est passée de 18km /h avant réhabilitation à 45 km/h de moyenne après réhabilitation.

Résultat 1 - un réseau de 165 km de routes de desserte agricole est réhabilité

Les indicateurs prévus pour ce résultat sont les suivants :

- Nombre de jours d'interruption du trafic en baisse
- Nombre d'homme/jour de travail sur les chantiers,
- Nombre de femmes sur les chantiers
- L'augmentation du nombre de PME et ONGD spécialisées dans les travaux en HIMO.

Evolution de ces indicateurs au 30 octobre 2009:

☑ Réhabilitation de 165 km de routes rurales.

Au total un linéaire de **200,63 km a été réhabilité soit 121,6% du linéaire prévu** dans le cadre logique .Il s'agit : des 25,560km entre le lac Mukamba et Dimbelenge, des 26,340 km entre Baie Kasonga et port de Ndomba, des 45,170km entre Molowaie et Dimbelenge.

Au niveau des sources de vérification, nous signalons ce qui suit :

Axes réhabilités	Sources de vérification
Lac Munkamba (RN1) - Dimbelenge	– Linéaire : 25,560km – Nombre de PME pour l'exécution : 4 – Nombre de lots : 5 lots – Nombre de PV de réceptions partielles : 15 – Nombre de PV de réception définitive : 5 – Nombre de rapport mensuels de suivi et contrôle des travaux : 4 – Nombre d'attachements journaliers : ± 600
Baie Kasonga (RN1) – port de Ndomba	– Linéaire : 26,340km – Nombre de PME pour l'exécution : 3 – Nombre de lots : 3 lots – Nombre de PV réceptions partielles : 9 – Nombre de PV de réception définitive : 3 – Nombre de rapport mensuels de suivi et contrôle des travaux : 4 – Nombre d'attachements journaliers : ± 360
Molowayi - Dimbelenge	– Linéaire : 45,170km – Nombre de PME pour l'exécution : 3 – Nombre de lots : 4 lots – Nombre de PV réceptions partielles : 12 – Nombre de PV de réception définitive : 4 – Nombre de rapport mensuels de suivi et contrôle des travaux : 4 – Nombre d'attachements journaliers : ± 480
Axes en cours de réhabilitation	Sources de vérification
Dimbelenge - Lusambo	– Linéaire : 103,560km – Nombre de PME pour l'exécution : 23 – Nombre de lots : 30 lots – Nombre de PV réceptions partielles : 92 – Nombre de PV de réception définitive : 23 – Nombre de rapport mensuels de suivi et contrôle des travaux : 5 – Nombre d'attachements journaliers : ± 3600.

S'agissant des ouvrages d'art. Mis à part les petits passages sous routes devant assurer le renforcement du drainage des axes précités, il n'a pas été identifié de gros ouvrages de franchissement d'obstacle (ponts, per tuis,...).

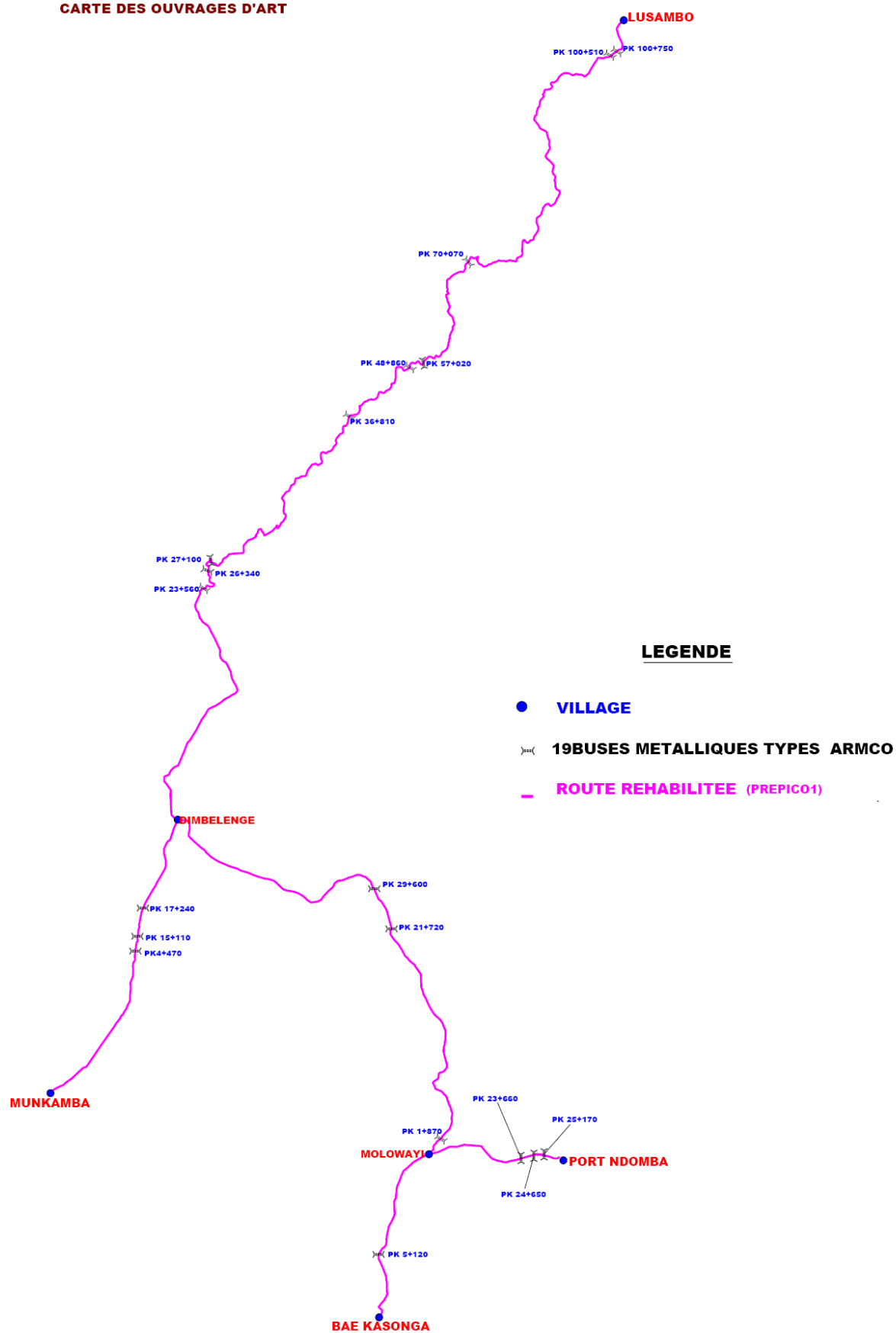
Par manque des matériaux de construction de bonne qualité sur l'ensemble du réseau, il a été arrêté de réaliser des passages sous routes en buses métalliques. Au total 19 passages sous routes seront réalisés. Les buses armco ont été fournies à partir de Kinshasa.

Les travaux de pose des passages sous route ont été réalisés en deux phases : la 1^{ère} phase a concerné les 97,07 km du réseau routier au sud de Dimbelenge, les endroits concernés sont les suivants : (i) Lac Mukamba – Dimbelenge : PK 4+470 , PK 15+110 , PK 17+240 (ii) ; (ii) Baie Kasonga – Port de Ndomba : PK 5+120 , PK 23+660 , PK 24+650 , PK 25+170 ; (iii) Molokai-Dimbelenge PK 1+870 , PK 21+720 , PK 29+600.

Quant à la 2^e phase, elle a concerné l'axe Dimbelenge-Lusambo aux droits suivants : PK 23+560, PK 26+640, PK 27+100, PK 36+810 ; PK 48+860 ; PK 57+620 ; PK 70+070 ; PK 100+510 et enfin le PK 100+750.

La procédure de passation a été faite suivant 2 PNSP , les travaux sur l'axe Dimbelenge-Lusambo ont connu un léger retard car conditionnés par la fin des travaux de réhabilitation ainsi que d'une identification en pleine période de pluie devant préciser les endroits indispensables pour la construction des passages sous route.

PREPICO1 - VOLET 3
CARTE DES OUVRAGES D'ART



☒ Nombre de jours d'interruption du trafic en baisse.

Il n'y a jamais eu en réalité une interruption de trafic.

☒ Nombre d'homme. Jour de travail sur les chantiers.

Le nombre d'homme-jour pour les travaux de réhabilitation se présente de la manière suivante :

Axes réhabilités	Linéaire	Total HJ
Lac Munkamba (RN1) - Dimbelenge	25,560 km	22.916
Baie Kasonga (RN1) – port de Ndomba	26,340km	28.806
Molowayi - Dimbelenge	45,170 km	43.849
Dimbelenge – Lusambo	103,560 km	250.300
total		

En tenant compte des travaux d'entretien, de semi-mécanisation, de construction de passages sous routes, le nombre total d'homme jour devra légèrement augmenté, toutes fois nous nous limitons au chiffres ci-dessus car la main d'œuvre reste prépondérante pour les travaux de réhabilitation.

☒ Nombre de femmes sur les chantiers.

Malgré la recommandation donnée aux structures d'utiliser au moins 30% de la main d'œuvre féminine, le constat réel renseigne que ce pourcentage est loin d'être atteint, car la main d'œuvre féminine est beaucoup plus utilisée :

- pour la cuisine,
- comme magasinière,
- pour les travaux préparatoires plus particulièrement ceux de débroussaillage pour lesquelles elles sont habituées et qui nécessitent moins d'efforts,
- pour l'approvisionnement du chantier en eaux (porteuses d'eau).

Nous estimons donc le pourcentage de participation féminine à 15 % de l'ensemble de la main d'œuvre.

☒ Augmentation du nombre de PME et ONGD spécialisées en HIMO.

Actuellement l'octroi des marchés s'est fait à travers les procédures des Marchés Publics, contrairement à ce qui se faisait dans les anciens projets routiers où l'on procéda à une simple sélection qualitative des ONGD /PME : le montant de chaque tronçon était fixé par le projet sur base des études menées au préalable , sur l'ensemble des structures devant participer aux travaux un quota en terme de pourcentage était accordé en fonction de leur appartenance à la zone d'intervention du projet .

Etaient considérées comme nouvelles structures celles directement concernées par les axes à réhabiliter qui d'habitude n'avaient pas d'expérience dans les travaux routiers et qui devaient dès lors bénéficier d'une formation technique en HIMO au niveau de leurs personnels.

Ce qui vient donc d'être rappelé nous conduit à parler pour l'instant d'anciennes et nouvelles structures par rapport à leurs expériences avec les projets routiers de la CTB, car en rapport au critère de sélection « expérience dans les travaux routiers en HIMO » repris dans les différents CSC, toutes les structures œuvrant pour le moment dans les travaux en disposent au minimum.

Ci-dessous la situation de chaque marché :

Intitulé du marché	Localisation de l'axe	Total PME/ONG	PME/ONG ayant travaillé avec anciens projets CTB	PME/ONG n'ayant pas travaillé avec anciens projets CTB
RDC 655	Lac Munkamba - Dimbelenge	4	4	0
RDC 666	Baie Kasonga – port de Ndomba	3	3	0
RDC 667	Molowayi - Dimbelenge	3	2	1
RDC 659	Dimbelenge - Lusambo	23	16	7

PREPICO1 - VOLET 3
CARTE REHABILITATION



LEGENDE

	RDC 655 (25,560 Km)
	RDC 666 (26,340 Km)
	RDC 667 (45,170 Km)
	RDC 659 (103,560 Km)
	DELIMITATION TRONCON
	PONT
	ADJUCATAIRE
Echelle	1/250,500

Résultat 2 – Les structures d’entretien dans la province sont appuyées

L’ancienne équipe constituant l’unité de gestion du volet transversal « entretien » a été responsable de ce résultat.

Les indicateurs prévus sont les suivants :

- CPER créé et appuyé.
- Fédération des CLER créée et appuyée.
- Système institutionnel d’entretien opérationnel
- Nombre de CLER mis en place
- Niveau d’autonomisation des CLER.

Concernant l’évolution de ces indicateurs au 30 octobre 2010, nous nous limiterons au 2 derniers pour lesquels nous nous sommes investis.

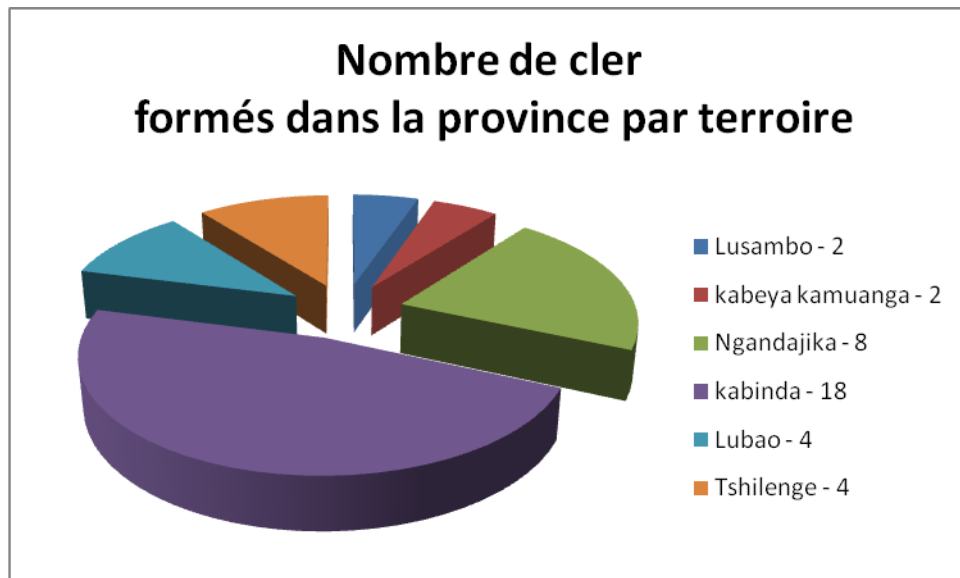
☑ Nombre de CLER mis en place.

Le tableau ci-dessous reprend la liste des CLER formés et installés durant l’année 2009 en collaboration avec la DVDA/Kasaï-Oriental sur les différents axes que compte le PREPICO Volet 3. Au total 9 CLER ont été formés

Nom du CLER	Axe concerné	Siège PK	secteur	territoire	district	Province
Baie Kasonga	Baie K-port Ndomba	Pk0	tshiatshiatshia	Kabeya kamuanga	Tshilenge	Kasaï-or
Molowayi 2	Baie K-port Ndomba	Pk13	tshiatshiatshia	Kabeya kamuanga	Tshilenge	Kasaï-or
Mutanga	Molowayi-Dimbelenge	Pk 17	Lubi	Dimbelenge	Luluwa	Kasaï -oc
Bana ba Ntumba	Molowayi-Dimbelenge	Pk 20	Lubi	Dimbelenge	Luluwa	Kasaï -oc
Dimbelenge	Lac M-Dimbelenge	Pk 25,560	Lubi	Dimbelenge	Luluwa	Kasaï -oc
Lac Munkamba	Lac M-Dimbelenge	Pk 0	Lac Munkamba	Dimbelenge	Luluwa	Kasaï -oc
Mutombo Dibwe	Dimbelenge-Lusambo	Pk 20	Kunduyi	Dimbelenge	Luluwa	Kasaï -oc
Lusambo	Dimbelenge-Lusambo	Pk 103,560	Cité de Lusambo	Lusambo	Sankuru	Kasaï-or
Km 60	Dimbelenge-Lusambo	Pk 45	Lubi	Lusambo	Sankuru	Kasaï-or

Le tableau ci-dessus renseigne que sur les 9 CLER, 4 font partie de la province du Kasaï – oriental et les 5 autres du Kasaï occidental. Ceci s’explique par le fait que 110,73km du réseau sur les 200,07 km (soit 55%), traverse la province du Kasaï-Occidental ; contrainte liée au raccordement du réseau en réhabilitation avec la RN1.

Un total de 43 CLER vient d’être atteint ensemble avec les 34 CLER installés et formés par le projet DFID. Quant à la Fédération Provinciale de CLER (FPC) du Kasaï – oriental, elle pourra compter à la fin du Volet 3 au total **38 CLER** qui se répartissent comme suit dans les différents territoires : Lusambo (2) ; Kabeya kamuanga (2) ; Ngandajika (8) ; Kabinda (18), Lubao (4).territoire de Tshilenge (4)



☒ Niveau d'autonomisation des CLER.

De la même manière que cela fut le cas des anciens CLER de DFID, ceux qui viennent d'être installés et formés dans le cadre du Volet 3 devront également adopter et notarié leurs statuts en tant qu'ASBL. Ils seront donc membres non seulement des Coordinations de CLER de leur territoire respectif, mais également de la Fédération provinciale.

Le volet 3 du PREPICO1 a encadré et accompagné les CLERS durant la période allant de novembre 2009 en juillet 2010. Le volet continue à préconiser la mise en place de véritables mécanismes de recouvrement des ressources locales pour l'entretien (AGR) et que les CLER puissent aussi être appuyés par le FONER et le FRER, une fois ces institutions opérationnelles.

Résultat 3 –Le réseau réhabilité est entretenu

Les indicateurs prévus sont les suivants :

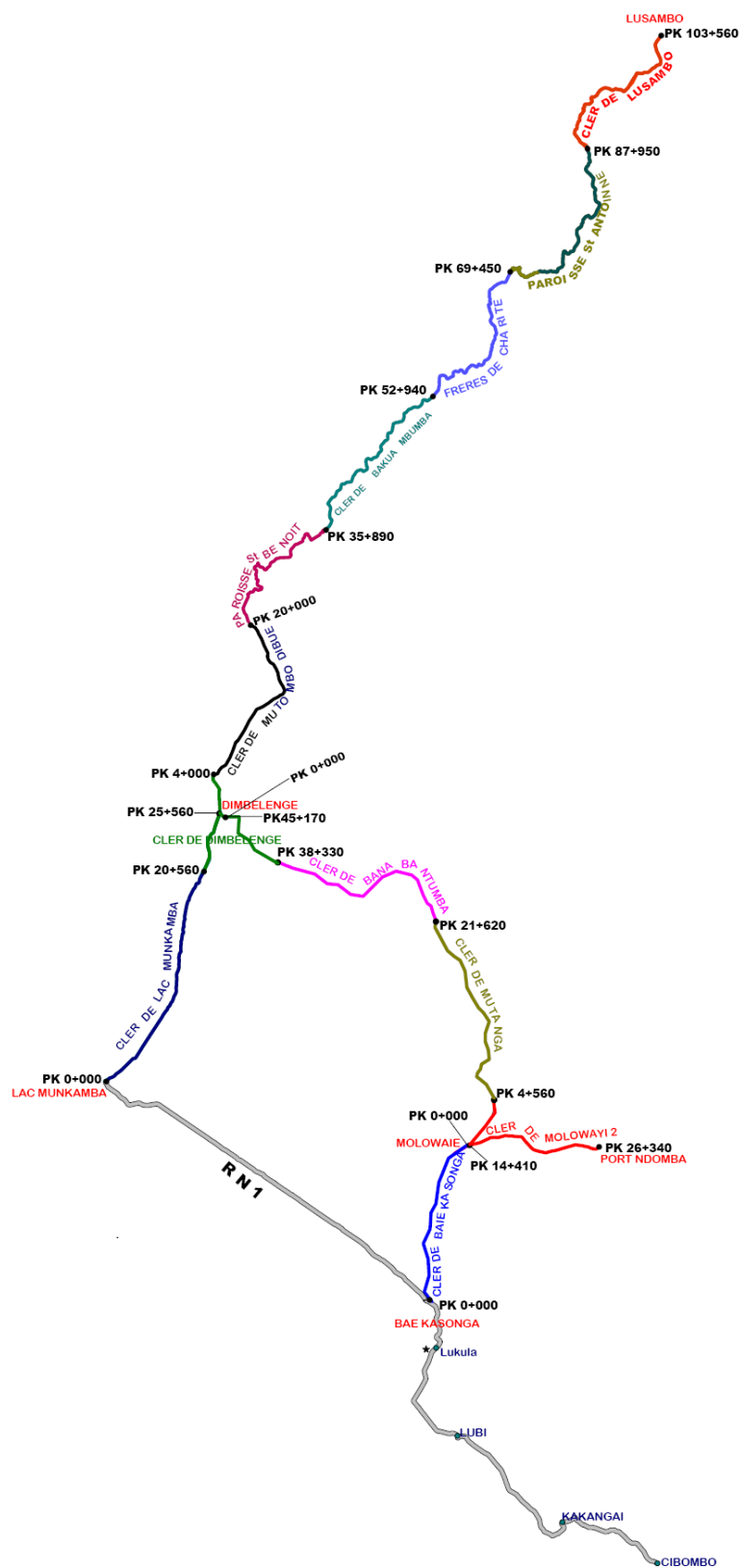
- Entretien courant des 165 km de routes rurales après la réhabilitation,
- Fréquence de l'entretien courant en hausse,
- PV de réunion de coordination des CLERS.

☒ Entretien courant des 165km de routes rurales après la réhabilitation

☒ Fréquence de l'entretien courant en hausse

PV de réunion des CLERS

PREPICO1 -VOLET3
CARTE ENTRETIEN



5 APPRECIATION DES CRITERES DE SUIVI (VOLET 3)

5.1 Efficience

La prestation est satisfaisante sur le plan coût – efficacité par rapport à l'intervention mécanisé car en réhabilitant les routes par l'approche à haute intensité de la main d'œuvre (HIMO), on opte pour une utilisation maximale des ressources locales dans le but de créer plusieurs emplois , de former une main d'œuvre locale abondante , de stimuler la participation de la population, et de favoriser l'utilisation des petits matériel locaux en réduisant l'utilisation d'équipement lourds et de matériaux importés à son minimum faisant des économie en devises .

Quant aux ressources de la prestation, elles sont aussi estimées suffisantes :

- Sur le plan financier, les procédures des marchés publics appliquées, favorisant la concurrence ont permis d'obtenir auprès des prestataires des montant favorables.
- Au niveau des ressources humaines ,la difficulté majeure se rapporte à la main d'œuvre: la densité de la population, l'activité lucrative de creuser les diamants et l'indisponibilité de celle-ci pendant les campagnes culturelles (labour, semis, sarclage et récolte).Pour pallier à toutes ces carences les entrepreneurs se voient obligés d'importer ponctuellement de la main d'œuvre (en provenance de Mbuji-Mayi , Mwene Ditu , Luputa,...) ce qui engendre des déplacements des populations de leurs lieux d'habitation avec la prise en charge des soins médicaux et de la ration alimentaire.
- Concernant le matériel de cantonnage, il est en charge des entreprises car pris en compte dans le coût des travaux (au niveau des offres).Par ailleurs, le projet a mis à contribution 8 de ces compacteurs hérités de l'ancien projet DFID

5.2 Efficacité

Nous estimons que les ressources de la prestation on été utilisées efficacement et optimalisées pour l'obtention des résultats attendus :

- ➡ Le fait d'adapter pour chaque axe, le type d'intervention par rapport à la dégradation constatée - cas de l'axe Dimbelenge-Lusambo où la réhabilitation s'est suivi de la semi mécanisation en raison de la présence des points chauds et de l'agressivité du trafic, de même que l'option de réaliser des passages sous routes en buses métalliques adaptées aux réalités du terrain (aussi facilement récupérables et réutilisables en cas de force majeure) facilitera la maintenance qui nécessitera peu d'effort et de moyens appropriés
- ➡ Les travaux d'entretien simple exécutés par les CLER sur l'ensemble du réseau réhabilité font partis du résultat 2.Ces travaux qui sont entrain de se poursuivre sous PREPICO2 permettront une bonne consolidation des axes. Toutefois sur la base de l'expérience des projets antérieurs –DFID1 et 2, quelle que soit la bonne qualité de réalisation des travaux de réhabilitation, après qu'une route réhabilitée soit sollicitée à très longue durée surtout pour notre cas où le trafic est très agressif, il faudra songer – en plus de l'entretien routinier – à un entretien périodique avec un gravillonnage ou reprofilage avec apport de bon matériaux (selon la typologie du site) effectué en point à temps, de même qu'un entretien améliorant systématique afin de maintenir le standard des chaussées.

Il serait aussi souhaitable de rendre effective l'installation du FRER et le démarrage de ses activités afin d'assurer l'entretien des axes du PREPICO. Ce qui permettra même la poursuite après projet de l'entretien des routes déjà en cours au niveau du **résultat 3**.

5.3 Durabilité

Le volet 3 du PREPICO, comme l'ensemble des volets de réhabilitation, a été conçu de manière à s'appuyer entièrement sur du local : main-d'œuvre, matériaux, techniques. Ce qui est de nature à assurer une durabilité dans le temps puisque le tout est à la portée de population locale.

Toutefois, des retards dans les procédures de marchés publics pourraient être de nature à réduire cet effet positif si par exemple les procédures ne permettaient les achats dans les temps impartis au projet.

La durabilité du Volet 3 du PREPICO1 sera assurée par:

- ✚ L'approche HIMO qui offre également les avantages suivants :
 - a) Elle favorise et encourage l'adhésion des populations à la recherche de solutions aux problèmes qui les concernent (approche participative);
 - b) 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;
 - c) 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;
 - d) Elle permet de toucher un grand nombre de bénéficiaires.
- ✚ Le choix des ouvrages d'art définitifs en souple mieux adaptés à la réalité du terrain et qui nécessitent peu d'entretien.
- ✚ L'implication du secteur privé et de la société civile (CLER –Coordination – Fédération), formés, entre autre, par le service spécialisé de l'état la DVDA, le tout soutenu par un Comité Provincial d'Entretien Routier dans lequel le secteur privé et la société civile sont tout autant représenté. Cette présence massive de structures non étatiques assurera une grande durabilité aux résultats ainsi obtenus par le volet 3.

6 MESURES ET RECOMMANDATIONS

6.1 Synthèse des critères d'appréciation

- ✚ Pour le critère –**Efficience**, les moyens mis en œuvre par le Volet 3 du PREPICO sont en adéquation totale avec les attentes pour les différents résultats prévus dans le cadre logique.
- ✚ Pour le critère - **Efficacité**, les activités des différents résultats sont en cours de réalisation
- ✚ Pour le critère- Durabilité, l'appropriation des actions par les bénéficiaires est entrain de se matérialiser à partir de l'approche HIMO. A travers son

Volet 5, la CTB devra encore accompagner les structures provinciales d'entretien jusqu'au fonctionnement acceptable du FRER et du FONER.

6.2 Recommandations

A la Coopération Technique Belge (CTB)

- ✚ Assurer la formation des chefs de chantier, des chefs d'équipe et en gestion d'entreprise.
- ✚ Doter les Coordinations de CLER des légères brigades mécanisées devant ai der non seulement pour un entretien mécanisé là où le problème de la main d'œuvre se pose et en cas de fortes dégradations, mais également dans la mise en œuvre des AGR efficaces et durables

Au Gouvernement provincial du Kasai Oriental

- ✚ Créer, installer et rendre opérationnel le CPER à brève échéance;
- ✚ Reconnaître juridiquement les CLER.

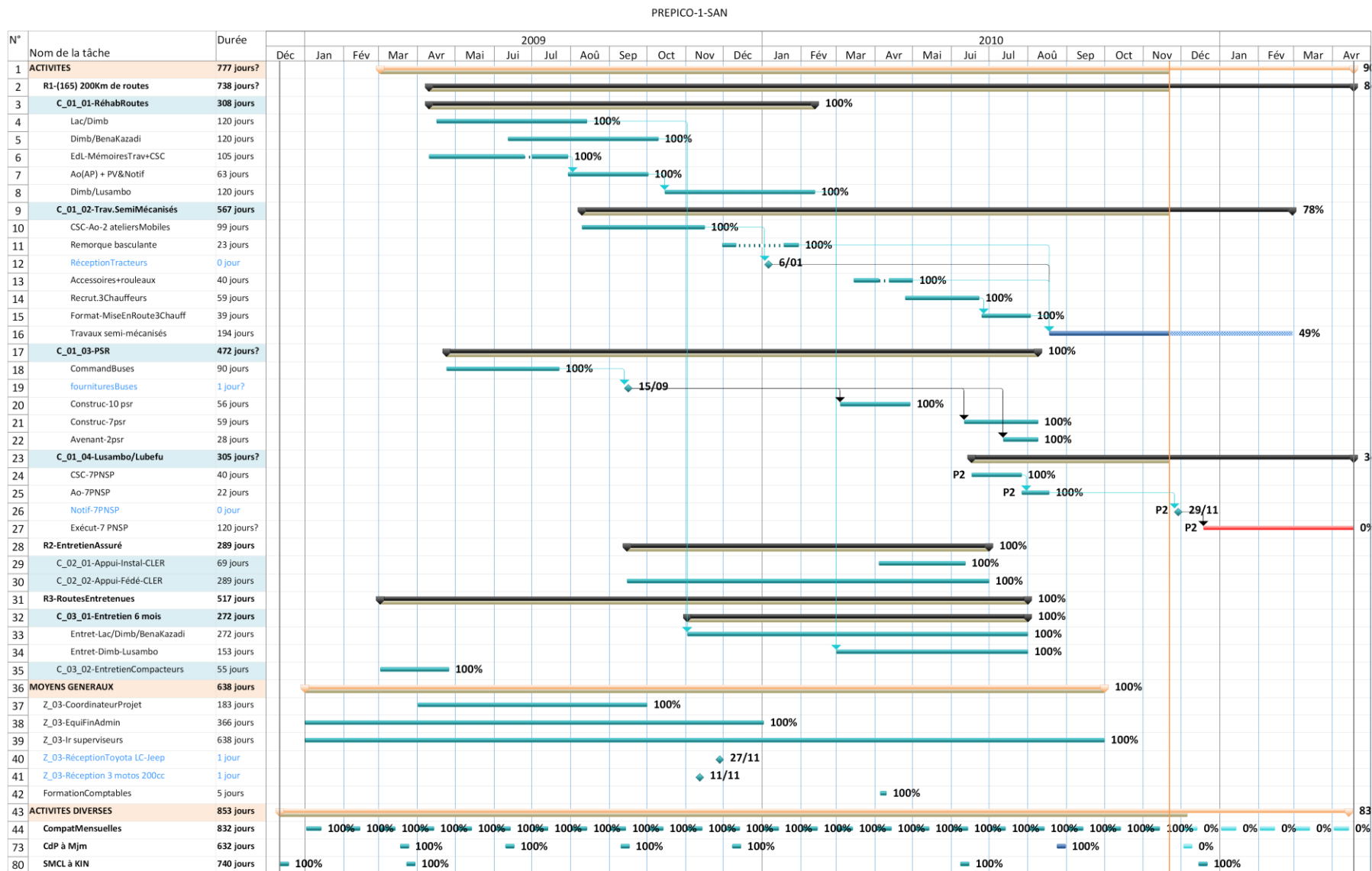
Au Gouvernement central

- ✚ Privatiser certains tronçons réhabilités
- ✚ Prioriser l'affecter de l'argent du FONER sur des réseaux routiers déjà réhabilités

SIGNATURES :

Responsable national de l'exécution	Responsable CTB de l'exécution
Gérard BAFUKA	Christian TOCH

7.1 Planning des activités



7.2 Planning Financier

Voir Budget Execution last 4 Years_RDC0709111

7.3 Registre des Marchés publics

REGISTRE DES MARCHES PUBLICS -PREPICO1

PROJET : RDC 07 09111 - VOLET SANKURU

Número du marché	Intitulé du marché	Briève description du marché	Type du marché	Devise	Montant estimé	Montant réalisé	Mode d'exécution	Code(s) Budgétaire(s)	Fournisseur(s)	Mode de passation
PREPICO1-SER001/2008	Etude base-line d'impact socio-économique	collecte des données socio-économiques , aux enquêtes de trafic et aux analyses d'une série d'aspect divers pour obtenir une image la plus réaliste possible de la situation avant démarrage du PREPICO1	service	EUR	10.000	7.199,40	regie	Z_03_13	GEI	PNSP
RDC 655	Réhabilitation des 25,560km de l'axe "lac Munkamba-Dimbelenge"	remise en état de praticabilité de l'axe Lac Munkamba - Dimbelenge en intervenant sur la plateforme à l'aide de la méthode HIMO.	travaux	EUR	66.000	49.769,98	regie	C_01_01	ARUDEB , ADICO , GIRD et ODS	PNSP
RDC 659	Réhabilitation des 103,560km de l'axe Dimbelenge-Lusambo	remise en état de praticabilité de l'axe Dimbelenge - lusambo en intervenant sur la plateforme à l'aide de la méthode HIMO.	travaux	EUR	327.000	418.874,79	regie	C_01_01	23 entreprises	AP
RDC666	Entretien réhabilitant et reprofilage des 26,340 km de l'axe Baie Kasonga-port de Ndomba	remise en état de praticabilité de l'axe Baie kasonga- port de Ndomba en intervenant sur la plateforme à l'aide de la méthode HIMO.	travaux	EUR	47.500	58.025,46	regie	C_01_01	ARK , AJD , ODR	PNSP
RDC 667	Entretien réhabilitant et reprofilage des 36,330 km de l'axe molowai - bena kapuki.	remise en état de praticabilité de l'axe Lac Molowaie-bena kapuki en intervenant sur la plateforme à l'aide de la méthode HIMO.	travaux	EUR	65.400	63.144,77	regie	C_01_01	EGC , CARID , OVODA	PNSP
RDC 662	fourniture des buses ARMCO	fourniture des éléments de buses métalliques emboîtable pour la réalisation des passages sous routes.	fourniture	EUR	46.000	48.162,00	regie	C_01_03	LUNT VISI	PNSP
PREPICO1-FOUR001/2009	fourniture de deux rouleaux compresseurs	fourniture de 2 rouleaux compresseurs pour les travaux de semi-mécanisations.	fourniture	USD	12.000	10435,20\$	regie	C_01_02	REMCO	PNSP
PREPICO1-VSAN 2009/TRAV01	marché des travaux de construction de 10 passages sous routes en buse ARMCO sur les axes routiers réhabilités dans le sud de Dimbelenge	pose des buses ARMCO , construction desavaloirs, murs de tête et dissipateurs sur les axes :Baiekasonga-port ndomba,molowaie-benakapuki,Lacmunkamba-Dimbelenge.	travaux	EUR	22.000	20.008,52	regie	C_01_03	SADI	PNSP
PREPICO1-VSAN2010/TRAV02	marché des travaux de construction de 7 passages sous routes en buse ARMCO sur l'axe Dimbelenge - Lusambo	pose des buses ARMCO , construction desavaloirs, murs de tête et dissipateurs sur l'axe Dimbelenge - Lusambo	travaux	EUR	22.000	19.000,09	regie	C_01_03	SADI	PNSP
PREPICO1-VSAN2010/TRAV02 avenant	avenant pour 2 passages supplémentaires	pose des buses ARMCO , construction desavaloirs, murs de tête et dissipateurs sur l'axe Dimbelenge - Lusambo	travaux	EUR	5.500	5.460,24	regie	C_01_03	SADI	PNSP

Suite du registre.

REGISTRE DES MARCHES PUBLICS -PREPICO1

PROJET : RDC 07 09111 - VOLET SANKURU



AGENCE BELGE
DE DEVELOPPEMENT

Milestones (réalisés ou planifiés)								
Numéro du marché	Intitulé du marché	Brève description du marché	Etat d'avancement	Remarques	Date(s) / période(s) Preparation Cahier de charges	Date(s) / période(s) Publication - remise CSC aux candidats	Date(s) / Période(s) d'Attribution	Date(s) / Période(s) d'Exécution
PREPICO1-SER001/2008	Etude base-line d'impact socio-économique	collecte des données socio-économiques , aux enquêtes de trafic et aux analyses d'une série d'aspect divers pour obtenir une image la plus réaliste possible de la situation avant démarrage du PREPICO1	marché clôturé	nous avons procédé par appel à la concurrence	29/10/2008	31/10/2008	09/12/2008	Du 10/12/2008 Au 23/12/2008
RDC 655	Réhabilitation des 25,560km de l'axe "lac Munkamba-Dimbelenge"	remise en état de praticabilité de l'axe Lac Munkamba - Dimbelenge en intervenant sur la plateforme à l'aide de la méthode HIMO.	marché clôturé	marché à 5 lots attribué à 4 prestataires	16/02/2009	20/02/2009	19/03/2009	Du 06/04/2009 Au 19/08/2009
RDC 659	Réhabilitation des 103,560km de l'axe Dimbelenge-Lusambo	remise en état de praticabilité de l'axe Dimbelenge - lusambo en intervenant sur la plateforme à l'aide de la méthode HIMO.	marché clôturé	marché à 30 lots attribué à 23 prestataires	04/03/2009	08/05/2009	27/08/2009	Du 30/09/2009 Au 03/03/2010
RDC666	Entretien réhabilitant et reprofilage des 26,340 km de l'axe Baie Kasonga-port de Ndomba	remise en état de praticabilité de l'axe Baie kasonga- port de Ndomba en intervenant sur la plateforme à l'aide de la méthode HIMO.	marché clôturé	marché à 3 lots attribué à 3 prestataires	31/03/2009	09/04/2009	22/05/2009	Du 5/06/2009 Au 27/10/2009
RDC 667	Entretien réhabilitant et reprofilage des 36,330 km de l'axe molowai - bena kapuki.	remise en état de praticabilité de l'axe Lac Molowaie-bena kapuki en intervenant sur la plateforme à l'aide de la méthode HIMO.	marché clôturé	marché à 4 lots attribué à 3 prestataires	31/03/2009	09/04/2009	22/05/2009	Du 5/06/2009 Au 26/10/2009
RDC 662	fourniture des buses ARMCO	fourniture des éléments de buses métalliques emboîtable pour la réalisation des passages sous routes.	marché clôturé		16/03/2009	24/03/2009	22/04/2009	Du 11/04/2009 Au 15/09/2009
PREPICO1-FOUR001/2009	fourniture de deux rouleaux compresseurs	fourniture de 2 rouleaux compresseurs pour les travaux de semi-mécanisations.	marché clôturé	cas de monopole car l'entreprise REMCO étant la seule pour l'exécution de ce genre de marché à Mbujimayi.	5/06/2009	8/06/2009	10/08/2009	Du 11/08/2009 Au 19/09/2009
PREPICO1-VSAN 2009/TRAV01	marché des travaux de construction de 10 passages sous routes en buse ARMCO sur les axes routiers réhabilités dans le sud de Dimbelenge	pose des buses ARMCO , construction desavaloirs, murs de tête et dissipateurs sur les axes:Baiekasonga-port ndomba,molowaie-benakapuki,Lacmunkamba-Dimbelenge.	marché clôturé		10/10/2009	26/11/2009	19/02/2010	Du 3/03/2010 Au 3/05/2010
PREPICO1-VSAN2010/TRAV02	marché des travaux de construction de 7 passages sous routes en buse ARMCO sur l'axe Dimbelenge - Lusambo	pose des buses ARMCO , construction desavaloirs, murs de tête et dissipateurs sur l'axe Dimbelenge - Lusambo	marché clôturé		20/04/2010	22/04/2010	1/06/2010	Du 11/06/2010 Au 10/08/2010
PREPICO1-VSAN2010/TRAV02 avenant	avenant pour 2 passages supplémentaires	pose des buses ARMCO , construction desavaloirs, murs de tête et dissipateurs sur l'axe Dimbelenge - Lusambo	marché clôturé	le montant de l'avenant est estimé à 29% du montant initial du marché.			12/07/2010	Du 15/07/2010 Au 5/08/2010

8 BILAN DES FINANCES