



Projet MITWABA/00056402

Réhabilitation de la Route Lwambo-Mitwaba

---

**RAPPORT D'AVANCEMENT**

**DU 01 JUILLET AU 30 SEPTEMBRE 2007**

Claude THUREAU  
CTP UNOPS  
LUBUMBASHI  
Octobre 2007

## SOMMAIRE

1. Introduction générale
2. Consistance du programme
3. Avancement des travaux de réhabilitation des axes routiers et des ouvrages d'art
4. Aspect logistique
5. Sensibilisation à l'entretien et pérennisation des actions
  - 5.1 Contexte
  - 5.2 Objectifs
  - 5.3 Actions entreprises
6. Impact sur l'environnement et mesures d'atténuation
7. Sécurité, hygiène et soins primaires sur chantiers
8. Collaboration avec les différents partenaires
  - 8.1 Autorités
  - 8.2 Office des routes et Direction des Voies de Desserte Agricole (DVDA)
  - 8.3 Sous-traitants
  - 8.4 Le PAM
9. Commentaires à propos des dépenses
10. Difficultés rencontrées
11. Suggestions et recommandations
12. Annexes

Chronogramme des activités  
Etat des dépenses au 30 septembre 2007

## 1. Introduction générale

La crise humanitaire au Katanga est liée à deux éléments majeurs: les opérations militaires des FARDC contre les Mayi-Mayi qui ont provoqué le déplacement de plus de 200 000 personnes et les inondations de fin 2006 début 2007 qui ont sinistré plusieurs dizaines de milliers de personnes. Ce sont les enfants en bas âge qui subissent en premier les conséquences de cette dramatique situation.

Les agences des Nations Unies et les ONG humanitaires éprouvent les pires difficultés à atteindre les populations nécessiteuses à cause de l'état catastrophique des routes d'accès vers les zones d'intervention. De ce fait, les opérations mises en œuvre par les opérateurs demandent des délais d'intervention importants lorsque celles-ci sont entreprises.

Afin de palier en partie à ce problème, le PAM a sollicité l'UNOPS en lui demandant de mettre à profit son expérience de réhabilitation des routes selon la méthode à haute intensité de mains d'œuvre pour contribuer au soutien des acteurs humanitaires et à la survie des populations déplacées, retournées et sinistrées.

Le projet se propose de contribuer au désenclavement de Mitwaba et du fameux "triangle de la mort" par la réhabilitation de la route Lwambo - Mitwaba (285km).

La réhabilitation de la route Lwambo - Mitwaba permettra d'une part, de rétablir la circulation à destination de Mitwaba pour faciliter l'accès à cette région à tous les intervenants humanitaires dans le but d'apporter un appui aux populations déplacées et retournées et permettre au PAM d'acheminer dans de meilleures conditions ses produits et, d'autre part, de créer des emplois temporaires en grande quantité, tant pour les hommes que pour les femmes, afin de favoriser la réinsertion des populations dans leur milieu et favoriser la résurgence de flux financiers générés par la reprise des activités agricoles et commerciales.

Par ailleurs, OIM intervenant sur deux ponts au-delà de Mitwaba vers le nord, l'ouverture de l'axe Lwambo-Mitwaba permettra de faciliter l'accès vers les territoires de Malemba-Nkulu et Manono dont les populations sont aussi dans l'attente des opérateurs humanitaires.

D'autre part, afin de permettre au PAM et aux ONG humanitaires de desservir avec une meilleure efficacité les populations victimes des inondations et consécutivement de choléra et de malnutrition, le projet effectuera la réhabilitation de la piste de l'aérodrome de Bukama.

Les bénéficiaires principaux sont : (i) Environ 102.000 personnes retournées dans le triangle qui bénéficieront de l'appui des agences des Nations Unies, notamment le PAM, et des ONG humanitaires (ii) toute la population résidente de la zone de Mitwaba dont l'évacuation de la production sera assurée et aura accès aux intrants agricoles et aux produits manufacturés, et (iii) L'ensemble de la population désœuvrée dans l'aire du projet, le long de l'axe routier Lwambo - Mitwaba, qui profitera d'une création d'emplois estimée à environ 300.000 personnes/jour (P/J) générées par les

travaux de réhabilitation utilisant autant que possible les techniques à haute intensité de main d'œuvre.

## 2. Consistance du programme

Synthèse des pistes et ouvrages d'art

N°	Désignation	Quantités	Observations
01	Axe routier Lwambo - Mitwaba	165 Km	Intervention par "point à temps"
02	Ouvrages d'art <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Construction de dalots de 60</li> <li>➤ Construction de dalots de 80</li> <li>➤ Construction de dalots doubles</li> <li>➤ Construction de dalots de 100</li> <li>➤ Curage buses de 80</li> <li>➤ Curage buses de 180</li> <li>➤ Construction pont Kipandula</li> <li>➤ Construction pont Lufira</li> <li>➤ Réhabilitation pont Rwateshi</li> <li>➤ Réhabilitation pont Mumbolo</li> <li>➤ Réhabilitation 4 ponts</li> <li>➤ Consolidation pont Dikulwe</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>3</li> <li>15</li> <li>1</li> <li>2</li> <li>16</li> <li>2</li> <li>5 m</li> <li>5 m</li> <li>14,5 m</li> <li>17,2 m</li> <li>61,3 m</li> <li>60 m</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Construction et/ou</li> <li>rehabilitation</li> <li>Intervention provisoire</li> </ul>
03	Piste de l'aéroport de Bukama	1 500 m sur 55 m	A réhabiliter

## 3. Avancement des travaux de réhabilitation des axes routiers et des ouvrages d'art

A ce jour, les travaux de réhabilitation proprement dits n'ont pas débuté. Le démarrage est prévu pour le 15 octobre 2007.

Par contre, tout le travail préparatoire a été effectué.

Plusieurs réunions ont été tenues avec le PAM et SADRI et un protocole a été établi pour définir les conditions dans lesquelles chacun des partenaires doit intervenir, tout en sachant que cette première expérimentation se doit de respecter une certaine souplesse afin d'ajuster les procédures au fur et à mesure que les besoins pourraient se faire sentir.

De même, des réunions de concertations ont lieu tous les quinze jours depuis le 06 juillet 2007 avec l'Office des routes à Lubumbashi. Ces réunions ont permis de déterminer une collaboration dans le cadre de travaux mécanisés nécessaires car irréalisables en HIMO.

Sur le terrain, une mission conjointe avec l'Office des routes de Lubumbashi a été effectuée du 05 au 09 septembre 2007. Elle avait pour objet de reprendre les études

techniques des travaux à effectuer afin de préparer les DAO (Dossiers d'Appel d'Offres). Se déroulant en fin de saison sèche, elle a aussi permis d'avoir une appréhension beaucoup plus sérieuse des travaux d'ouvrages d'art à effectuer et d'ajuster ainsi les travaux au budget prédéfini.

La préparation des DAO s'est achevée par leur publication le 22 septembre 2007. Les soumissions ont fait l'objet d'un dépouillement en séance public le 29 septembre 2007. Quatre-vingt quinze (95) dossiers ont été reçus pour les réhabilitations de piste et trente cinq (35) pour les ouvrages d'art.

Les contrats de travaux sont en cours d'élaboration.

Un nouveau chronogramme des activités est joint en annexe. Il tient compte de la situation actuelle.

#### **4. Aspect logistique**

Conformément aux prévisions budgétaires, le projet à procéder à l'acquisition d'équipement et de matériels afin de mener à bien sa mission.

Hormis deux (2) véhicules et les compacteurs commandés directement à l'étranger par le CDOC Kinshasa, le reste des équipements a été acheté localement ; il s'agit des équipements informatiques et de reproduction, du mobilier et de l'outillage nécessaires aux ONG/PME devant faire les travaux.

Si ces équipements ne sont pas encore tous livrés, les procédures d'acquisition sont, elles, toutes engagées. L'outillage utilisé dans le cadre des travaux HIMO sera livré dans la seconde semaine d'octobre 2007 pour permettre le lancement des travaux vers le 15 octobre 2007.

#### **5. Sensibilisation à l'entretien et pérennisation des actions**

##### 5.1 Contexte

Sans entretien régulier, et quelle que soit la qualité de la construction, toutes les routes sont condamnées à se détériorer et, en fin de compte, à disparaître.

##### 5.2 Objectifs

Les actions de sensibilisation ont pour buts de permettre:

- la conscientisation des communautés de base pour la prise en charge de l'entretien des routes réhabilitées;
- la mobilisation locale des ressources nécessaires à l'entretien;
- la redynamisation des Comités Locaux d'Entretien des Routes (CLER) ou l'incitation à leur création;
- la sensibilisation et l'appel à l'implication des autorités locales dans l'organisation de l'entretien avec les communautés de base. A ce titre, la

préoccupation majeure du projet demeure la pérennisation des actions par des entretiens réguliers.

Il est à noter que les termes du document de projet UNOPS/PAM ne prévoient pas d'entretien mais seulement des actions de sensibilisation à l'entretien.

### 5.3 Actions entreprises

A ce stade de nos activités, les démarches de sensibilisation n'ont pas fait l'objet d'une organisation planifiée.

Cependant, à chacun de leurs déplacements sur l'axe Lwambo-Mitwaba, les ingénieurs routiers provinciaux rencontrent les autorités locales et les populations. Ces rencontres permettent d'expliquer la présence des ingénieurs de l'UNOPS, le but poursuivi et la manière de procéder pour réaliser les travaux routiers en HIMO. C'est aussi un moment privilégié pour expliquer l'intervention du PAM dans la fourniture des produits alimentaires à travers l'ONG SADRI.

C'est avec le démarrage des travaux que la sensibilisation à l'entretien routier deviendra effective.

## 6. Impact sur l'environnement et mesures d'atténuation

L'évaluation d'impacts environnementaux, assortie des mesures destinées à en minimiser les effets sur l'environnement est devenu désormais une exigence incontournable pour les marchés de travaux, de fournitures et services financés par des bailleurs de fonds.

En dépit de la diversité des conditions locales propres à chaque province et à chaque chantier (végétation, nature du sol, topographie, climat, hydraulique, etc...) l'analyse des fiches d'évaluation des sites avant travaux réalisée par les ingénieurs de l'UNOPS montre que la réhabilitation des pistes rencontre presque partout, deux types de problèmes majeurs liés à la protection de l'environnement.

Le premier, c'est la nécessité de prendre en compte les obstacles naturels ou imposés non déplaçables, le second, la nécessité de contourner ou de protéger les zones sensibles telles que: les villages, les zones de végétations recelant des espèces rares ou menacées, les paysages ou sites naturels protégés ou susceptibles de l'être, les terres agricoles et les vergers, les sites archéologiques ou historiques, les zones contenant des biotopes particuliers, les eaux de surface ou souterraines, etc...

D'une manière générale, les travaux de réhabilitation des pistes et des ouvrages d'art entrepris par le projet n'affectent pas de façon significative la qualité de l'environnement du fait que les sites et les arbres remarquables sont rarement sur l'emprise des voies.

Dans tous les cas, pour l'abattage d'arbre, l'entrepreneur doit préalablement obtenir l'autorisation de l'IRP. D'une manière générale, l'entrepreneur est lié par les dispositions des clauses environnementales du dossier d'appel d'offres (article 28).

## **7. Sécurité, hygiène et soins primaires sur chantiers**

Sur les chantiers du projet, les accidents corporels sont relativement rares puisque l'équipement lourd et les machines sont absents et les cadences de travail normales. Encore faut-il prendre des précautions, essentiellement pour assurer:

- une bonne organisation du chantier (choix du site, accès en bon état, stockage des matériaux et des équipements bien entretenus);
- l'utilisation des travailleurs qualifiés ayant une formation professionnelle suffisante;
- l'application stricte des consignes de travail par la main d'œuvre.

L'hygiène dépend largement de la qualité des installations des services sociaux sur le chantier comme l'alimentation des travailleurs. Le chef de chantier doit toutefois effectuer des contrôles périodiques pour s'assurer, par exemple, que les déchets et ordures ne soient pas abandonnés sur le lieu de travail, que les lieux d'aisance soient correctement entretenus et que les prises d'eau soient sans pollution.

Cependant, même si toutes les mesures de sécurité et d'hygiène dictées par l'expérience ont été prises, il peut arriver qu'une ou plusieurs personnes du chantier soient victimes d'accident mineur ou de maladie. Il est alors indispensable de donner les premiers soins immédiatement sur le chantier même. A cet effet, un minimum de précautions doit être pris, entre autres: une formation aux premiers soins du chef de chantier et la disposition d'une trousse de premier secours.

Cette tâche incombe entièrement à l'entrepreneur conformément aux dispositions du contrat. Donc, l'entrepreneur assume entièrement ses responsabilités quant à l'application de la réglementation du travail, de la législation sociale, des conditions de vie, des soins médicaux et de la sécurité.

## **8. Collaboration avec les différents partenaires**

### **8.1 Autorités**

Cette collaboration se situe à plusieurs niveaux :

- au niveau provincial : l'UNOPS participe depuis le début aux réunions mensuelles du cadre de concertation mis en place à l'initiative de OCHA en juin 2007 avec le Gouvernement provincial. Ces réunions permettent d'une part de se connaître mais aussi et surtout, de savoir qui fait quoi et de connaître les difficultés et les besoins de chacun. Grâce à ces réunions, les contacts entre l'UNOPS et l'Office des routes ont été facilités.

- au niveau des territoires et des villages: à chaque déplacement sur l'axe Lwambo-Mitwaba, les ingénieurs routiers provinciaux de l'UNOPS prennent contact avec les autorités locaux. Ces rencontres sont importantes pour la sensibilisation à l'entretien routier mais aussi pour faire connaître la méthode HIMO et faciliter l'embauche des villageois par les ONG/PME chargées de l'exécution des travaux.

## 8.2 Office des routes et Direction des Voies de Desserte Agricole (DVDA)

Deux (2) fois par mois, une réunion de concertation a lieu au bureau de l'UNOPS afin de faire le point sur l'avancé de la mise en œuvre des travaux.

Une mission conjointe UNOPS/Office des routes a été effectuée du 05 au 09 septembre 2007 sur l'axe Lwambo-Mitwaba afin de finaliser les études techniques des travaux à réaliser. Cette mission a permis l'engagement de l'Office des routes dans la prise en charge des travaux mécanisés de l'axe Lwambo-Mitwaba avec le concours du Gouvernorat provincial du Katanga.

Le 29 septembre 2007 l'Office des routes a participé à l'ouverture des soumissions des ONG/PME et à leur cotation.

Pour sa part, la DVDA, partenaire habituel de l'UNOPS, n'a pas encore eu à intervenir. Ce sera le cas lors des formations des Comités Locaux d'Entretien Routier (CLER).

Le développement de la collaboration entre l'UNOPS et les services techniques provinciaux est un point particulièrement positif et précurseur des futures relations entre le Gouvernorat du Katanga avec l'ensemble des agences onusiennes présentes dans la Province.

## 8.3 Sous-traitants

La centaine d'ONG/PME avec laquelle traite l'UNOPS, est composée de structures techniques professionnelles formées et habituées à contracter sur ce type de travaux.

Nos relations sont franches et cordiales et ne posent pas de difficultés.

## 8.4 Le PAM

Le PAM est pour nous un nouveau partenaire. Ce partenariat est une première expérience et, de ce fait, nécessite une concertation importante. La définition de nos relations a fait l'objet d'un protocole d'accord signé en juin 2007. Régulièrement et chaque fois que besoin se fait sentir, des réunions sont organisées chez l'un ou l'autre des deux partenaires. Elles permettent de faire le point sur l'avancée de la mise en œuvre des travaux, de répondre aux interrogations de chacun et d'ajuster les plannings d'action. Ces réunions se déroulent dans la plus grande sérénité.

## 9. Commentaires à propos des dépenses

A ce niveau de l'avancement du projet, nos dépenses représentent 13,03%. Cependant, ce pourcentage ne représente pas la réalité par rapport au chronogramme d'activité. En effet, de nombreuses commandes sont en cours, non livrées et donc non payées. C'est le cas notamment des achats de véhicules et de l'outillage. Cela doublerait le pourcentage de nos dépenses.

Les contrats de travaux, qui représente une grande part du budget, vont être consommés en grande partie au cours du prochain trimestre.

Comme expliqué précédemment, l'évaluation technique des travaux en fin de saison sèche a permis de constater des dégradations très importantes sur certains ouvrages



d'art. Aussi, afin de palier à cette difficulté, nous serons dans l'obligation de procéder à une révision budgétaire au court des prochains mois, pour renforcer la ligne budgétaire « Travaux des Ouvrages d'Art ».

## **10. Difficultés rencontrées**

Comme souvent, nos principales difficultés résident dans l'évaluation des travaux à un moment donné (t) par rapport aux saisons de pluie et à une exécution des travaux à un moment (t+1).

En effet, lors de l'évaluation des travaux à réaliser afin de préparer le budget du projet initial, il n'est pas possible de tenir compte du moment par rapport à la saison des pluies ou la saison sèche. Bien souvent, et c'est encore le cas cette fois-ci, une nouvelle évaluation en saison sèche (période d'étiage) permet de se rendre compte véritablement des dégradations subies par les ouvrages d'art principalement au niveau des culées et des piles intermédiaires. Afin de rester dans le budget imparti et tout en respectant les règles de l'art des travaux, nous devons réduire le niveau de nos interventions, soit en diminuant les travaux sur chaque ouvrage (ex : peinture), soit en réduisant le nombre d'ouvrages sur lequel nous intervenons.

## **11. Suggestions et recommandations**

Il serait souhaitable de prendre en compte la saison dans l'évaluation et la réalisation des travaux, surtout pour les ouvrages d'art.

Compte tenu des dernières évaluations techniques effectuées en saison sèche, des travaux supplémentaires devraient être engagés pour sécuriser le transport sur cet axe. Cela concerne surtout le pont de Dikulwe (60 m) qui représente un véritable danger et qui mériterait une reconstruction complète.



Etat des dépenses au 30 septembre 2007



-

**Award Id:** 00047109

**Report Date:** 9/30/2007

**Award Title:** Road Rehabilitation Lwambo - Mitwaba

**Year:** 2007

Project	Key Activities	Start	Responsible			Budget Descr	Ops Amount	Expenditure	% Delivery	
			Division	Department						
<b>00056402</b>	<b>Road Rehabilitation Lwambo - Mitwaba</b>									
	Coordination & Gestion	22/5/07	UNOPS	CDOC	Africa Office	61200	Salaries Costs - GS Staff	18,000.00	0.00	0.00%
			UNOPS	CDOC	Africa Office	71200	International Consultants	120,000.00	0.00	0.00%
			UNOPS	CDOC	Africa Office	71300	Local Consultants	131,600.00	31,500.00	23.94%
			UNOPS	CDOC	Africa Office	71600	Travel	28,000.00	0.00	0.00%
			UNOPS	CDOC	Africa Office	72100	Contractual Services- Companies	440,000.00	0.00	0.00%
			UNOPS	CDOC	Africa Office	72200	Equipment and Furniture	359,400.00	113,252.00	31.51%
			UNOPS	CDOC	Africa Office	74500	Miscellaneous Expenses	13,700.00	0.00	0.00%
			<b>TOTAL</b>	<b>(First Quarter - July to September 07)</b>				<b>1,110,700.00</b>	<b>144,752.00</b>	