



ORGANISATION INTERNATIONALE DU TRAVAIL

BUREAU SOUS-REGIONAL POUR L'AFRIQUE CENTRALE

**NOTE SUR L'ETAT D'AVANCEMENT DU PROJET
PILOTE D'ENTRETIEN DES ROUTES RURALES PAR
L'APPROCHE A HAUTE INTENSITE DE MAIN
D'ŒUVRE (PERR-HIMO)**

Avril 2007

1. Introduction

Cette note a pour objet de présenter l'état d'avancement du projet pilote d'entretien des routes rurales (PERR-HIMO) depuis décembre 2006 jusqu'en mars 2007.

Outre la mise en place de l'équipe du Bureau International du Travail, les activités du projet lors de cette période étaient focalisées sur les principaux points suivants :

- les réunions d'informations et d'échanges pour trouver une meilleure stratégie de démarrage du projet ;
- la reconnaissance des pistes HIMO sur le terrain pour faire l'état des lieux de ces pistes et réaliser une étude de faisabilité HIMO des axes visités ;
- l'élaboration du chronogramme des actions du projet pilote ;
- la préparation des études socio-économiques ;
- la formation des Surveillants des Bureaux d'Etudes Techniques (BET) et du personnel d'encadrement des PME ;
- la mise en œuvre du chantier école ;
- la formation des Ingénieurs du MINTP, des dirigeants des entreprises et des BET ;
- l'élaboration du journal PERR-HIMO infos ;
- le calage des travaux à exécuter par les entreprises à l'Ouest et au Centre.

2. Déroulement des activités du projet

Le démarrage du projet pilote a été marqué par la mise en place de l'Equipe de l'assistance technique du BIT et la mise en route du projet pilote par la formation des différents acteurs et le calage des travaux HIMO au Centre et à l'Ouest.

La première session de formation s'adressait aux surveillants des BET et au personnel d'encadrement des PME. Elle a eu lieu à l'Ecole Nationale Supérieure des Travaux Publics (ENSTP) pour la phase théorique, du 15 janvier au 26 janvier 2007 et sur chantier école à Mbassila (Sa'a) pour la phase pratique, du 29 janvier au 09 février 2007.

La deuxième session de formation était réservée aux Ingénieurs du Ministère des Travaux Publics et aux dirigeants des BET et des PME. Elle s'est déroulée à l'ENSTP pour la phase théorique du 13 février au 16 février 2007 et sur chantier école à Mbassila pour la phase pratique, du 20 au 22 février 2007.

La phase théorique de ces deux sessions de formation s'est bien déroulée même si les participants ont remarqué que la durée de formation (théorique et pratique) était relativement trop courte. Par contre, la phase pratique n'a pas abouti aux résultats escomptés dus aux difficultés rencontrées sur le chantier école.

D'autre part, deux missions de calage ont été effectuées par l'Expert du BIT, du 01 au 02 mars 2007, dans la province du Centre et du 06 au 09 mars 2007, dans la province de l'Ouest, pour apporter un appui technique aux missions officielles de calage des quantités du Ministère des Travaux Publics du 26 février au 12 mars 2007.

En ce qui concerne les pistes visitées au Centre, elles comportent moins de dégradations que celles visitées à l'Ouest : pistes circulables avec de faibles dégradations. Le traitement par points critiques peut être indiqué sauf sur des zones fréquentées par des camions transportant du sable. Cependant, il est recommandé de traiter l'assainissement sur toute la longueur afin de mieux assainir la chaussée.

D'une façon générale, les pistes visitées au Centre comportent moins de 50% de dégradations par rapport au linéaire à traiter; donc, il est possible de déterminer un chantier assisté pour chaque entreprise. Cependant, il faut vérifier les conditions suivantes :

- Disponibilité de la main-d'œuvre ;
- Distance à la carrière, si possible inférieure ou égale à 10 km ;
- La longueur totale des sections dégradées représente réellement moins de 50% de la longueur totale ;
- En prenant un rendement maximum de 2 km / mois et en tenant compte du délai de 6 mois, la longueur de chaque chantier assisté ne doit pas dépasser 12 km.

Par contre, les pistes visitées à l'Ouest présentent de fortes dégradations : difficilement circulables, parfois rocheuses, de 6 à 7 m de large (les pistes ayant plus de 5 m de large ne sont pas généralement indiquées pour les travaux HIMO), de trafic dense et lourd avec de poinçonnements élevés provenant des camionnettes surchargées, à pneus de faibles largeurs transportant des biens et des personnes. Le traitement par points critiques n'est pas indiqué. La plupart des pistes visitées nécessitent une réhabilitation totale (reprofilage et couche de roulement).

Ces pistes comportent en général, plus de 50% de dégradations, sauf le linéaire Galim – Bafandji – Balikoumbat (24 km) de l'entreprise Coba Construction qui comporte 31% de dégradations. Cette piste, remplissant les critères d'éligibilité, est proposée comme chantier assisté par le BIT même si le linéaire est plus important que les autres chantiers assistés.

Toutefois, il est recommandé de prendre comme chantiers de référence les pistes proposées pour les techniques HIMO des quatre autres entreprises de l'Ouest (Ets Sikabat, Afric Promo Sarl, Ets Esufi, Ets La croissance) ; ces pistes seront exécutées par les techniques HIMO sous la supervision des surveillants du bureau d'études techniques Karoch.

Par ailleurs, les activités du projet pour ce premier trimestre, ne se sont pas limitées uniquement à la formation et au calage ; mais aussi à la rédaction du journal d'information.

Le journal PERR-HIMO INFOS est un trimestriel rédigé par l'équipe en charge du projet au BIT en collaboration avec l'Unité de gestion du projet au MINTP.

Ce journal a pour but de donner un bref aperçu des activités déjà accomplies ou à accomplir dans le cadre de la mise en œuvre du projet.

Le premier numéro qui date de février 2007, relate les activités menées de janvier 2007 à février 2007 avec un regard jeté sur le démarrage effectif des travaux par les entreprises adjudicataires des premiers marchés HIMO.

3. Recommandations

La réalisation de ces différentes actions pendant le premier trimestre a permis de faire les recommandations en fonction des activités prévues :

Actions à réaliser	Problèmes	Recommandations
Formation des cadres techniques des bureaux d'études et des entreprises	Les participants ont remarqué que la durée de formation était trop courte	Adopter la durée de 6 semaines de formation pour les cadres (trois semaines de théorie et trois semaines de pratique).
Mise en œuvre d'un chantier école	Trop de dysfonctionnements rencontrés sur chantier école tels que problèmes de matériel, outillage, paiement de salaires	Le Ministère des Travaux Publics devra prendre directement en charge la mise en œuvre d'un chantier école.
Avant le démarrage des travaux	Le Comité de Routes de Mbassila a travaillé sans contrat pendant la première semaine de travaux du chantier école ; ce qui a créé de problèmes entre l'entreprise et le Comité	Les entreprises adjudicataires des marchés HIMO doivent mettre en place le contrat de sous-traitance avec le Comité de Routes Rurales et de le faire signer par les trois parties (CRR, PME et BET) avant le début des travaux.
Paiement hebdomadaire des salaires	L'entreprise Evins n'a pas respecté la date fixée pour le paiement des salaires des ouvriers	Il est recommandé aux entreprises adjudicataires des marchés HIMO d'effectuer le paiement hebdomadaire des salaires des ouvriers sans aucun retard pour éviter la démotivation et la démobilisation des ouvriers.
Horaire de travail Définition des tâches	L'entreprise a démarré souvent le chantier au-delà de 7 heures Les tâches de certains ouvriers n'étaient pas précises : une même personne peut être affectée à la carrière, à la chaussée pendant une même journée	Les entreprises doivent commencer les travaux sur chantier très tôt le matin et bien définir les tâches des ouvriers pour les motiver
Moyens à mettre en place	Lot de matériel incomplet : dès fois pas de camion benne, pas de compacteur	Chaque entreprise doit mettre en place un minimum de moyens pour faire fonctionner correctement son chantier (moyens financier, matériel, outillage).
Moyen matériel adéquat	Lot de matériel inadéquat : pick-up utilisé pour le transport des matériaux à la place de camion benne ; citerne de 1000 l ; compacteur vétuste de faible poids	Les entreprises doivent mettre en place de matériel adéquat pour l'exécution des travaux : Matériel en bon état type (minimum) <ul style="list-style-type: none"> ○ 1 camion benne 3-4 m³ ○ 1 camion citerne ou citerne tractée de 3000 l ○ 1 compacteur vibrant de 1,2 tonne ○ 1 moto pompe

Actions à réaliser	Problèmes	Recommandations
Travaux d'entretien à l'Ouest	Les pistes à l'Ouest sont souvent très dégradées, trafic dense et lourd avec des poinçonnements élevés	Vu le niveau de dégradations des pistes à l'Ouest et la densité du trafic, il est recommandé, pour les prochaines campagnes de travaux, de traiter les pistes en réhabilitation totale pour améliorer le niveau de services et leur durée de vie.
Gestion de chantier par les dirigeants	Les dirigeants des entreprises lors de la formation pratique sur terrain ont noté que la rareté de présence du dirigeant sur chantier a occasionné certaines lacunes sur terrain	La présence fréquente du chef d'entreprise sur le terrain est indispensable pour comprendre les problèmes qui se posent sur chantier afin de pouvoir les résoudre dans les meilleurs délais.
Disponibilité de la main-d'œuvre	La disponibilité de la main-d'œuvre est un des premiers critères de faisabilité de l'approche HIMO	L'étude de faisabilité socio-économique doit être faite à temps par les BET pour connaître la disponibilité de la main-d'œuvre
Délai d'exécution	Il est difficile aux entreprises titulaires des marchés HIMO d'atteindre un rendement normal pendant cette phase pilote	Il est demandé à l'Administration d'accorder une certaine souplesse dans le délai d'exécution des travaux dans le cadre de cette phase pilote
Programmation des travaux HIMO	La main-d'œuvre est peu disponible si les travaux coïncident avec le calendrier agricole	Il est recommandé de tenir compte du calendrier agricole lors de la programmation des travaux HIMO pour favoriser la disponibilité de la main-d'œuvre.
Prix aberrants	Les marchés des entreprises HIMO comportent des prix aberrants qui peuvent entraîner des problèmes pendant l'exécution des travaux	Il est recommandé aux entreprises de se référer aux mémentos techniques pour les prochaines soumissions afin d'éviter des prix aberrants.
Zones très enclavées	Les participants à la formation ont émis leur souhait que l'Administration tienne compte des zones enclavées lors de la programmation des travaux	Il est demandé à l'Administration de tenir compte des zones très enclavées dans la programmation des travaux
Prix unitaires HIMO	Des prix unitaires sur les marchés HIMO ne sont pas adaptés aux travaux HIMO tels que le prix «Reprofilage compactage y compris fossés et exutoires»	Il est recommandé pour les prochaines campagnes d'utiliser les prix unitaires HIMO tels que le curage des fossés, la création de fossés, le remblai / déblai, le reprofilage léger / lourd, la couche de roulement

Enfin, il est recommandé de mener, avant le démarrage des travaux, une étude socio-économique et de trafic qui servira de référence pour l'étude d'impact après la réalisation des infrastructures.