

Reg
Wilson

53



SOUS-PROJET

POUR LA REHABILITATION DES ENGINS
LOURDS ET DES ROUTES

6770041

RAPPORT MENSUEL D'ACTIVITES
(FEVRIER/MARS 1984)

DESTINE AU

DIRECTEUR DES TRAVAUX PUBLICS
N'DJAMENA, TCHAD

REDIGE PAR

HENRY J. TYSZKA
CONSEILLER TECHNIQUE
AFRICARE

I. DESCRIPTION DU SOUS-PROJET

Le but de ce sous-projet est double:

- A. Réparer les engins lourds destinés aux travaux routiers et appartenant au Ministère tchadien des Travaux Publics; et
- B. Réhabiliter certaines routes secondaires du Tchad.

La réparation des engins lourds et la réhabilitation des routes répondent aux besoins suivants:

1. Chaque année, au Tchad, la saison des pluies rend nécessaire un entretien permanent des routes. Or, depuis la guerre civile de 1979, elles n'ont pratiquement pas été entretenues.
2. La réfection des routes est considérée comme un objectif prioritaire par le nouveau gouvernement, pour compenser les effets de la guerre civile et de la sécheresse, et permettre les transports de vivres et la reprise des activités économiques et commerciales.

II. EXECUTION

Le plan d'exécution du projet a été soumis à USAID le 10 mars, tandis que sa version française était remise au Ministère des Travaux Publics le 26 mars. Une réunion des responsables des Travaux Publics est prévue pendant la première semaine d'avril pour discuter du calendrier des travaux.

Il n'est pas certain que les activités prévues puissent être entièrement réalisées à la date fixée pour la fin du projet. Les éléments susceptibles d'influencer la réussite du projet, sont la question de la main-d'oeuvre et les difficultés dans le domaine de l'exécution.

La question de la main-d'oeuvre a été traitée de manière exhaustive dans le rapport du mois de janvier. Depuis, la situation est restée, tout au plus, stationnaire.

Parmi les difficultés rencontrées dans le domaine de l'exécution, on relève une certaine répugnance à entreprendre ou à poursuivre des tâches pourtant nécessaires à la réalisation du projet. Le calendrier du projet présuppose l'exécution de ces tâches selon un ordre établi. Au rythme où ces tâches sont actuellement accomplies, il y a un risque de retard ou d'échec du projet.

III. BUTS ET OBJECTIFS

D'une manière générale, le projet n'a pas atteint les objectifs fixés, en raison surtout du manque de main-d'oeuvre et de coordination dans l'exécution des activités prévues.

IV. PROGRES REALISES

(L'ordre suivi est celui du plan d'exécution du projet)

(I.)

(A. ATELIER)

Les travaux de réparation du garage ont débuté, mais le manque de fonds au départ, a entravé l'exécution des réparations prioritaires.

Certains travaux avaient été entrepris dans la cour des Ti', mais ils ont été abandonnés.

(B. MAIN D'OEUVRE)

Pas d'accroissement sensible de la productivité depuis le rapport précédent. Un véhicule a été affecté au transport des ouvriers. Il n'est pas encore passé par la SCM (Subdivision Outillage Mécanique) pour que soient effectuées les réparations qui le rendront opérationnel.

(C. OUTILS ET EQUIPEMENT)

Des appels d'offres ont été lancés début mars auprès de 8 fournisseurs, deux en Europe et six à N'Djamena. A la fin mars, ils étaient restés sans réponse et il a fallu relancer les fournisseurs.

(D. GESTION)

- Inventaire engins lourds, évaluation et fiches de réparation: non terminés.
- Bibliothèque technique: non mise à jour.
- Comptabilité, systèmes d'achat et d'inventaire: réactivés.
- Plan d'opération de l'atelier: n'a pas débuté.
- Ordre de réparation des véhicules: rétabli.
- Entretien atelier et réparation du matériel de l'atelier: soit interrompu, soit non commencé.

(II.)

(A.) Programme de réparation des engins lourds non élaboré.

(B.) Inventaire des pièces détachées non commencé.

Quelques listes de pièces détachées ont bien été ébauchées, mais pas de façon complète. Quelques pièces indispensables à la réparation des engins lourds ou du matériel destiné à l'atelier ont été achetées. Certaines des pièces ainsi achetées n'ont pas été utilisées et sont stockées dans le local des pièces de rechange.

(C.) Bien que deux engins dont la réparation avait été jugée prioritaire n'aient pas encore été remis en état de marche, les équipes ont été affectées à d'autres engins non-prioritaires. Quoi qu'il en soit, il n'est pas recommandé de poursuivre les réparations tant que le garage et le matériel qui s'y trouve ne sont pas eux-mêmes nettoyés et remis en état.

(1.)

REHABILITATION DES ROUTES

Des contacts préalables ont été établis par le Conseiller technique avec les Travaux Publics d'une part, et avec CARE TCHAD d'autre part. Une réunion conjointe pour l'établissement d'un plan de travail n'a pas encore eu lieu.

Dans les autres domaines du projet, des progrès n'ont pu être enregistrés pour l'une ou l'autre des raisons ci-dessous:

1. Les activités mentionnées plus haut n'ont pas été menées à bien, alors qu'elles sont préalables à la suite des activités.
2. Le programme des opérations ne prévoit pas encore d'activités dans ces secteurs.

V. PRINCIPALES REALISATIONS

Préparation du plan d'opération du projet.

Démarrage de l'atelier roulant (non-opérationnel car les travaux de réparation ont été arrêtés).

Travaux sur tracteur à chenille (non-opérationnel, interruption des travaux de réparation).

VI. RETARDS ET DIFFICULTES RENCONTREES

- A. Niveau de productivité de la main-d'oeuvre inacceptable (retards, absentéisme).
- B. Mauvaise répartition des tâches: en fait, toutes les tâches retombent sur le contremaître du garage. Il passe pratiquement tout son temps à motiver les ouvriers et à essayer de maintenir la productivité au meilleur niveau possible, ce qui lui laisse peu de temps pour d'autres tâches de coordination, pourtant indispensables.

5,

2. L'absence de réponse de la part des fournisseurs locaux et européens aux appels d'offres lancés pour l'achat d'outils. On peut s'attendre à ce que cela se reproduise après que les outils et les pièces de rechange auront été commandés.

Ce manque de réaction peut être dû au fait que l'USATO n'ait pas été mentionné en tant qu'acheteur (cela avait été suggéré, mais il n'en a pas été tenu compte).

- Au début, on élaborait et exécutait un planning à très court terme (quotidien ou hebdomadaire), surtout pendant le premier mois, c.à.d. en janvier.
- Le 23 février, un plan de travail détaillé a été remis au SOM, qui l'a enregistré. Aucun résultat apparent n'a été observé.
- Le 15 mars, le Conseiller technique a eu un entretien avec le Directeur de la SOM concernant l'absence de progrès du projet. Il a été informé que la SOM attendait des directives de la Direction des Travaux Publics, mais qu'il pouvait entreprendre personnellement les activités requises, comme les opérations de récupération.
- Le 22 mars, un programme d'exécution a été présenté au Directeur de la SOM et à son adjoint, sous la forme d'un grand tableau. Il fut confirmé au Conseiller technique que la SOM attendait bien des directives des Travaux Publics.
- Le 26 mars, un programme de travail officiel était soumis au Directeur des Travaux Publics. Une réunion générale était prévue pour la première semaine d'avril - mais n'a pas encore eu lieu.

6.

VII. AUTRES CONTRIBUTIONS (non-USAID)

A. AFRICAPE

Contributions apportées conformément au volet "assistance technique" de ce projet, et n'ayant pour la plupart pas subi de retard.

D. CARE TCHAD

Afin d'accélérer la réparation de l'équipement indispensable, cinq gros engins des Travaux Publics ont été confiés à CARE TCHAD, qui a commencé à y travailler dans son propre garage, avec ses propres fonds. Ici, la coopération des Travaux Publics aurait pu faciliter la sortie de douane des pièces de rechange.

Le Conseiller technique a pris contact avec CARE TCHAD et un projet Food-For-Work a été conçu pour motiver les travailleurs et les inciter à accroître leur productivité. Il est prévu une période d'essai de 3 mois, étroitement liée aux taux de présence et de réalisation des objectifs quand ces derniers auront été fixés par les Travaux Publics en accord avec le Conseiller technique et CARE TCHAD.