GRAIL/NT
SIEGE: MANGO
CONTACT : 900 18 94 /093 44 19/826 72 58

PDCplus - HIMO
AGAIB/SAVANES

RAPPORT A MI- PARCOURS D'APPUI ACCOMPAGNEMENT POUR LA MISE EN ŒUVRE DES TRAVAUX D'AMENAGEMENT DE LA PISTE RURALE ENTRE LOCO NADJIR ET KPEBONGA

CANTON DE LOCO

PREFECTURE DE L'OTI







PRESENTE PAR :
L'ONG GRAIL/NT

Juillet 2015

TABLE DES MATIERES

INTRODUCTION 3
I- Localisation 4
II- CONTEXTE ET JUSTIFICATION 4
III- OBJECTIFS 5
3.1- Objectif final 5
3.2- Objectifs spécifiques 5
3.3- Résultats attendus 5
IV- REALISATION DU MICROPROJET 5
4.1- Activité préparatoire : 6
4.1.1- Sensibilisations 6
4.1.2- L'Elaboration du Projet 6
4.1.3- Sélection de l'équipe des travailleurs 6
4.1.4- Organisation pour le Prise de Photo 7
4.1.5- Etablissement de contrat 8
4.2. Réalisation des activités proprement dite : 8
4.2.1- Réception des outillages et matériaux 8
4.2.2- Formation sur le tas des travailleurs 9
4.2.3- Organisation et exécution des travaux 9
4.2.3.1- Délimitation de la trajectoire de la piste 9
4.2.3.2- Le creusage, nivellement et le rebouchage des trous sur la piste 10
4.2.3.3- Déracinement des racines des arbres et arbustes 10
4.2.3.4- Recherche des pierres et des gabions 10
4.2.3.5- Recherche de latérite 11
4.2.3.6- Scellage des gabions et construction des radiers 11
4.3- Suivi Appui des activités 11
4.3.1- Appui pour le remplissage des fiches journalières de chantier 11
4.3.2- Etablissement de l'Etat de payement des travailleurs 11
4.3.3- Etat récapitulatif de payement des quatre semaines 12
V- TAUX DE REALISATION DES TRAVAUX 12
VI- DIFFICULTES RENCONTREES 12
VI - SOLUTIONS D'APPROCHES 13
CONCLUSION 13
ESTIMATION DES TEMPS DE TRAVAUX 15
Chronogramme des activités 15

INTRODUCTION

Dans le cadre du projet de PDCplus HIMO, la communauté de Kpébonga à travers son CVD a sollicité au près de l'ONG GRAIL/NT (Groupe de Recherche et d'Appui aux Initiatives Locales Nord Togo) pour l'aménagement de la piste qui relie LOKO NADJIR à KPEBONGA.

Dans cet ordre d'idée, l'ONG GRAIL/NT a été dans le village de Kpébonga, promoteur de ce projet pour vérifier si le besoin est fondé. Après la réunion, il ressort que tous les villages qui sont sur la ligne entre Loco Nadjir à Koubengou passant Kpébonga ont des difficultés pour cheminer leurs produits agricoles vers les centres de vente. Tous ces villages sont coupés du reste du monde en saison pluvieuse voire en saison sèche à cause de l'état défectueux de la piste.

Eu égard à ce constat, nous avons introduit ce microprojet pour résoudre cet épineux problème qui mine la population de ces trois villages qui ne savent à quels saints se vouer. Compte tenu de la nécessité de ce microprojet et les problèmes de pauvreté qui minent les villages bénéficiaires de ce microprojet, nous pensons qu'avec le programme PDCplus HIMO nous pouvons résoudre ce problème crucial.

La méthode HIMO consiste à employer un maximum de main-d'œuvre locale pour réaliser les travaux d'infrastructure, au lieu d'utiliser les méthodes importées des pays développés et qui utilisent des machines pour la plupart des tâches. La méthode HIMO vise à combiner de manière optimale l'utilisation de main-d'œuvre et d'équipement en donnant la priorité à la main-d'œuvre, mais en la complétant le cas échéant par du matériel léger pour des raisons de qualité et de rentabilité.

Le recours à la main-d'œuvre, souvent locale, permet de mettre des ouvrages dans des endroits inaccessibles aux machines, réduisant ainsi l'impact négatif des chantiers sur l'environnement.

Pour ce faire, ce micro projet selon la politique du programme, les 70 % des coûts de réalisation doivent être attribués aux coûts de la Main d'œuvre. Cela constitue une base d'utilisation de Haute Intensité de la Main d'œuvre.

La création d'emploi est un levier majeur pour la réduction de la pauvreté. la création d'emploi est placée au cœur des préoccupations de ce microprojet.

L'objectif assigné à cette composante est double :

- D'une part, créer un maximum d'emplois temporaires au bénéfice d'une population particulièrement défavorisée parmi les jeunes essentiellement ;
- D'autre part, réhabiliter l'environnement forestier notamment, fortement dégradé tout en permettant l'amélioration des conditions de vie des populations par la prise en compte d'infrastructures génératrices de revenus additionnels.

Ce présent rapport intitulé « Rapport à mi parcours d'appui accompagnement des travaux d'aménagement de la piste rural » serait axé sur les points suivants :

- Localisation du microprojet
- Justification du microprojet
- Réalisation du microprojet
- Difficultés rencontrées
- Solutions apportées
- Impact du microprojet réalisé
- Conclusion

I- Localisation

Le village dans lequel le microprojet serait réalisé est appelé KPEBONGA. C'est l'un des villages du canton de Loco. Il compte deux quartiers à savoirs : Kpébonga Haut et Kpébonga Bas. Sa population est estimée à 651 Habitants.
Cette population vit de l'agriculture, de l'élevage et des petites activités économiques.
Il est à six (6) km du chef lieu du Canton et à 39 Km de la commune de Mango.
Le village de Kpébonga est limité au sud par les villages de Nassiégou et de Poupièloukou (Préfecture de Tandjoaré), au Nord par le village Nadobigue, à l'Est par Loco Nadjir et à l'Ouest par le village de Koubengou.
Le village de Kpébonga possède un comité villageois de Développement (CVD) qui est fonctionnel mais qui demande à être appuyé afin d'être efficace pour s'occuper réellement du développement de la localité. (Confère liste des membres du Bureau du CVD en annexe).
En matière d'infrastructures, le village de Kpébonga dispose :
De quatre (4) moulins dont trois fonctionnels et un forage qui alimente le village en eau potable.
En matière éducation, les enfants du village de Kpébonga vont à Loco Nadjir pour se faire scolariser car il ne dispose pas d'école.
En matière de santé, le village est doté d'une case de santé pour les premiers soins.

II- CONTEXTE ET JUSTIFICATION

Le village de Kpébonga est une zone à vocation agricole, mais à cause de l'état défectueux de la piste, les efforts de la communauté restent vains car elle est obligée de brader les produits agricoles et de vivre sans espoir. Les habitants sont coupés des autres villages du canton de même que ceux du canton de Barkoissi.

Les habitants ont des difficultés à se rendre vers les grands centres de santé tels que Barkoissi (11 Km).
Quant aux élèves, pour quitter le village vers les cours secondaires (CEG et Lycée), ils font des contournements et parcourent plus de 11 Km pour atteindre Barkoissi et de 8 Km pour le chef lieu du canton.

La piste entre Loco Nadjir et Kpébonga présente plusieurs problèmes :

- Sol est du type sablo-argileux qui se casse sous l'effet de la pluie
- Beaucoup de trous et de sables empêchant les piétons et les cyclomoteurs de rouler ;
- De petits marigots sans ponceaux y traversent

Bref :

- enclavement de la localité de Kpébonga
- impraticabilité de la route de desserte agricole Loco Nadjir – Kpébonga
- non écoulement des produits agricoles des paysans
- pauvreté des paysans de Kpébonga

Les causes identifiées sont :

- Manque de rigoles pour évacuer l'eau sur la piste
- Sol sablonneux qui subit les effets de la pluie

Les solutions envisagées sont :

- Mise en place des radiers à plusieurs endroits

- Le creusage des rigoles pour l'évacuation d'eau de ruissèlement
- Le remblai des trous et des nids d'eau
- Le chargement de la piste

Cette piste qui serait aménagée à une distance de 7 Km. Après l'aménagement, elle aura plusieurs impacts sur la vie de la population de la zone :

- La piste serait praticable à tout moment de l'année
- Le transport des produits agricoles serait facile à tout moment.
- L'ouverture du village avec les autres contrés du canton
- Le développement des flux commerciaux
- La facilité des élèves à aller vers les CEG et lycée de Barkoissi

III- OBJECTIFS

3.1- Objectif final

Contribuer à l'aménagement et l'entretien de la piste rurale de LOCO NADJIR à KPEBONGA d'une façon durable pour faciliter le transport des produits agricoles, la mobilité de la population vers les marchés locaux de la zone, les écoles secondaires et les services de santé.

3.2- Objectifs spécifiques

- Redynamiser les organisations communautaires (membres du Comité villageois de Développement de Kpébonga) afin d'être un outil de développement et jouer pleinement son rôle.
- Rendre accessible la piste rurale de LOCO à KPEBONGA au bout de 40 jours pour favoriser les échanges commerciaux.

3.3- Résultats attendus

- Sept (7) Km de piste rurale est aménagée entre le village de Loco Nadjir à Koubengou passant par Kpébonga ;
- La piste rurale de LOCO à KPEBONGA est accessible à tout moment de l'année
- le niveau de revenu de la population de la zone est augmenté sous l'influence du microprojet grâce à la valorisation du surplus des productions agricoles ;
- les produits agricoles sont acheminés facilement vers les lieux de vente ;
- les habitants se déplacent facilement vers les autres contrés du canton.

IV- REALISATION DU MICROPROJET

En vue de répondre, aux sollicitations de la communauté de KPEBONGA, l'ONG GRAIL/NT entend qu'opérateur a mené plusieurs activités, à savoir :

1- Activités préparatoires

2- Réalisation des activités proprement dite

4.1- Activité préparatoire :

Les activités préparatoires exécutées sont énumérées de la façon suivante :

- Sensibilisation
- Elaboration du microprojet
- Sélection de l'équipe des travailleurs
- Organisation pour la prise de photo
- Etablissement de contrat
- Formation sur le tas des travailleurs

4.1.1- Sensibilisations

Dans le cadre de ce programme PDC–HIMO, l'ONG a organisé des réunions de sensibilisation à l'endroit de certaines communautés de la préfecture de l'Oti en occurrence le village de Kpébonga.

Au cours de ces réunions, les communautés ont été informées sur le programme PDC - HIMO dans sa globalité.

Après la réunion de sensibilisation dans le village de Kpébonga, la communauté du dit village a saisi cette opportunité pour solliciter à travers ce microprojet l'aménagement de la piste rurale car elle est une casse tête pour tous les passants se rendant dans les villages environnants.

Dans cet ordre d'idée, l'ONG GRAIL / NT informée de la situation, est repartie dans le village de Kpébonga pour une étude diagnostique afin d'élaborer ce microprojet dénommé « Aménagement de la piste rurale entre loco Nadjir et Kpébonga».

4.1.2- L'Elaboration du Projet

Pour élaborer ce microprojet, l'ONG a respecté le manuel d'opération des travaux HIMO du PDCplus afin d'être en conformité avec les textes d'AGAIB Savanes qui prônent :

- l'utilisation intensive de la main d'œuvre (coûts directs de la main d'œuvre doivent être au moins 70% du coût du projet)
- la durée de réalisation du microprojet est de quarante (40) jours
- le projet ne nécessitant que peu de matériaux importés et de compétence technique.

4.1.3- Sélection de l'équipe des travailleurs

Le groupe cible visé par ce programme PDCplus HIMO est en priorités la population jeune (de 18 à 35) la plus défavorisée dans la zone de Kpébonga, Loco Nadjir et Koubengou.

Dans cet ordre d'idée, il a été recommandé d'avoir deux listes :

- **Celle des postulants, c'est-à-dire la liste de tous ceux qu'ils veulent travailler ;**
- **Et celle des bénéficiaires retenus définitivement pour effectuer le travail.**

Tableau 1 : Situation du recensement des travailleurs

Travailleurs	Nombre des Postulants	Nombre des retenus
Travailleurs	**100**	**82**
TOTAL	**100**	**82**

Après la collecte des candidatures, l'ONG GRAIL / NT en suivant les critères définis dans le manuel d'opération qui sont relatifs à l'appréciation du niveau de pauvreté : On peut citer quelques éléments prédéfinis :

- Famille ayant plusieurs personnes en charge mais difficultés de les nourrir
- Personne ne possédant pas ou peu de biens de consommation
- Personne isolée sans ressources mais soumis à la solidarité voisine
- Tous les membres de la famille sans emploi
- Personne ne disposant d'aucun animal de trait, ni d'équipement agricole
- Chef de famille ne disposant d'aucun moyen de transport.

Ainsi donc, le choix des travailleurs a été guidé par ces éléments mais appuyé par une enquête dans les familles autour des candidats. En définitif quatre vingt deux (82) personnes ont été retenues pour des raisons de l'importance des travaux à faire sur le site, c'est-à-dire deux équipes ont été constituées pour exécuter les travaux.

Il est recommandé aussi de lire le contrat avec tous les travailleurs avant de faire le choix. C'est des conditions indispensables pour la sélection des travailleurs.

Tableau 2 : Composition de l'équipe

Composition de l'équipe	Hommes	Femmes	Total
Equipe 1	23	17	40
Equipe 2	23	17	40
Total	46	34	80

NB : A la tête de chaque équipe un chef d'équipe : Au total, nous avons deux chefs d'équipe.

Pour coordonner les activités sur le plan technique, un spécialiste en aménagement a été recruté pour mettre à la disposition des deux équipes et mener à bien les travaux.

Toutes les activités sont entrain d'être exécutées sur la supervision de l'opérateur qui est l'ONG GRAIL/NT.

Ce sentier a crée en tout quatre vingt trois emplois sur le site.

4.1.4- Organisation pour le Prise de Photo

Une fois la sélection des travailleurs a été faite, il a été demandé d'envoyer les photos des travailleurs afin de les établir les cartes d'identité.

C'est ainsi que l'ONG a négocié un photographe pour la prise de photos sur place afin d'éviter les dépenses liées au déplacement des travailleurs.

Dès que les photos ont été reçues, l'ONG GRAIL/NT a envoyé les photos des quatre vingt deux (82) travailleurs (travailleurs non qualifiées et chef d'équipe).

4.1.5- Etablissement de contrat

L'ONG GRAIL /NT à l'issue d'une séance de travail à l'Agence AGAIB a établi le contrat de travail à chaque travailleur.

Le contenu du contrat a été lu et expliqué à tous les travailleurs pour un engagement effectif.

Chacun a opposé sa signature sur sa fiche de contrat et tous les quarante un contrats ont été visés par l'ONG GRAIL / NT en tant qu'Opérateur du chantier.

4.2. Réalisation des activités proprement dite :

La réalisation du microprojet d'aménagement de la piste a débuté le 17 Juin 2015 et au 13 Juillet 2015 avec des séries activités afin d'aboutir à l'objectif assigné à ce microprojet.

- Réception des matériels et outillage de travail
- Formation des travailleurs
- Organisation du travail
- Suivi des activités
- Appui pour le remplissage des fiches journalières de chantier
- Etat récapitulatif des rémunérations dues aux travailleurs

4.2.1- Réception des outillages et matériaux

Avant le démarrage des travaux, les outils de travail ont été mis à la disposition des travailleurs pour la réalisation des tâches.

Tableau 2 : La situation des outillages et matériels mis sur le site

No	Désignation	Unité de mesure	Quantité
1.	Coupe – coupe	U	20
2.	Pioche avec manche	U	20
3.	Haches avec manches	U	04
4.	Barre à mine	U	02
5.	Brouette	U	10
6.	Sceau en plastique	U	20
7.	Décamètre (50m)	U	01
8.	Ficelle de 500m	U	500m
9.	Gants	U	82
10.	Pelles avec manches	U	20
11.	Dame à main	U	04
12.	Râteaux	U	10
13.	Masses de 5 kg	U	03
14.	Gilet	U	83
15.	Cache nez	U	83
16.	Trousse de secours	Boite	02

Tableau 3 : Situation des matériaux et matériels livrés sur le site

No	DESIGNATION	UNITE	QUANTITE
1.	Ciment	Tonne	5
2.	Sable	Voyage	8
3.	Gravier	Voyage	4
4.	Bois blanc	U	15
5.	Pointes ordinaires	Kg	5
6.	Latérite	Voyage	10

4.2.2- Formation sur le tas des travailleurs

En vue d'améliorer la compétence des travailleurs non qualifiés au maniement d'outils de travaux publics et garantir une bonne productivité, l'ONG GRAIL/NT a organisé des séances de travail avec le chef d'équipe d'une part et toute l'équipe d'autre part.

Pour le chef d'équipe, les points débattus tournaient autour de :

- l'organisation des travailleurs
- l'utilisation rationnelle des matériels de travail
- le suivi des travaux
- la tenue des documents
- la transmission des informations concernant le déroulement et avancement des travaux
- la gestion des matériels de travail

Quant aux travailleurs non qualifiés, la formation est axée sur :

- la manipulation des outils de travail
- le respect mutuel
- la ponctualité
- le respect des textes de la législation de travail en vigueur au Togo.

4.2.3- Organisation et exécution des travaux

En se référent au document du microprojet, le planning des Activités a été établie afin de programmer dans le temps et l'espace les travaux du chantier d'ouverture de piste d'accès jusqu'à la fin des travaux (confère planning des travaux annexe)

A base de cette programmation, le chantier a commencé le 17 Juin et pouvait prendre fin théoriquement le 27 Juillet 2015.

Ce résultat obtenu est l'œuvre d'une bonne organisation de travail qui a consisté à diviser l'Equipe en quatre (04) sous groupes. A la tête de chaque sous groupe un Chef.

Chaque jour, chaque sous groupe avait une mission spécifique en conformité avec le planning des activités.

4.2.3.1- Délimitation de la trajectoire de la piste

L'activité d'aménagement de la piste a commencé par la délimitation de trajectoire qui consiste à placer les piquets sur la ligne partant du village de Loco Nadjir allant vers le village de Kpébonga pour aboutir au village de Koubengou sur la grande route menant vers Mandièri.

La largeur de la piste varie entre 8 et 9 m sur une distance de 7 kilomètres.
Ce travail de délimitation a pris plus de trois (3) jours pour aboutir au village de Koubengou.




Photos de la délimitation de la piste

4.2.3.2- Le creusage, nivellement et le rebouchage des trous sur la piste

Cette activité de creusage, de nivellement et de rebouchage consiste à creuser la terre des deux bords de la piste pour rendre plate et fermer les rigoles causées par les eaux de ruissellement.

Cette activité est suivie du creusage des rigoles pour l'écoulement des eaux de ruissellement. Ces rigoles ont été faites sur les deux bords de la piste. Cette activité prévue pour vingt (20) jours a été faite en vingt deux (22) jours.

4.2.3.3- Déracinement des racines des arbres et arbustes

Après la fermeture des rigoles de la piste, les travailleurs ont procédé à la coupe des arbres et le débardage des arbres et arbustes. L'activité qui a suivi est le déracinement des racines. Les travailleurs selon le groupe qu'ils appartiennent, travaillent à la tâche pour déraciner les racines des arbres car ces racines laissées sur la piste peuvent causer des dégâts aux passants.

4.2.3.4- Recherche des pierres et des gabions

Une fois que la piste a été débarrassée des arbres et arbustes, les travailleurs ont ramassé les pierres et les gabions pour mettre dans les nids d'eaux.

Ces pierres et ces gabions mis dans les nids d'eaux ont été damés pour rendre stable le sol de la piste.




Photos montrant la recherche des cailloux

4.2.3.5- Recherche de latérite

En vue de charger la piste, un véhicule loué pour la circonstance a permis de mobiliser la latérite sur la piste pour le remblai des nids d'eau et la rendre plate.

4.2.3.6- Scellage des gabions et construction des radiers

Après la pose des gabions et des pierres, les travaux de construction des radiers ont commencé. Un radier a été installé pour faciliter l'écoulement d'eau.





Photos d'installation de radier

4.3- Suivi Appui des activités

Pour faciliter le suivi du chantier, l'ONG GRAIL/NT a mis à la disposition des équipes un agent pour appuyer les chefs d'équipe et le technicien afin de bien coordonner les activités sur le terrain.

Mis à part cet agent, le reste de l'équipe de GRAIL/NT effectue au moins un suivi par semaine pour apporter d'éventuelles solutions aux problèmes qui peuvent surgir sur le chantier.

4.3.1- Appui pour le remplissage des fiches journalières de chantier

A la fin de chaque semaine de travail, une fiche journalière de chantier est établie pour chaque travailleur par les chefs d'équipe et appuyé par l'agent de l'ONG GRAIL/NT mis à la disposition du chantier.

Une fois que les fiches journalières de chantier établies, elles sont envoyées à l'Agence afin de suivre l'évolution des travaux.

4.3.2- Etablissement de l'Etat de payement des travailleurs

Après chaque deux (2) semaines de travail, il est recommandé d'établir un état de payement des travailleurs et l'envoyé à l'Agence AGAIB/Savanes pour les formalités de payement aux travailleurs**.**

A cette phase de réalisation des activités à mi-parcours, l'état de payement n'a pas été établi à cause du retard des numéros de compte des travailleurs. Cela suppose que les travailleurs n'ont rien touché après vingt un jours de travail**.**

Les travailleurs se plaignent de ce retard de payement, car ce mode de payement par quinzaine est un moyen de motivation aux travailleurs afin de leur permettre d'avoir les

moyens pour s'acheter de quoi à manger sur le site et les engrais pour la fumure de leurs champs.

4.3.3- Etat récapitulatif de payement des quatre semaines

La situation des états récapitulatifs des quatre (4) semaines se présente :

Tableau 3 : Situation des états de payements non payés

Désignations	Nombre de travailleurs	ETAT DE PAYEMENT			Taux journalier	Total à payer pour les deux états (4 semaines)
		1er	2ème	Total		
Travailleurs non qualifiés (Hommes)	46	12	14	26	1350	1614600
Travailleurs non qualifiés (Femmes)	34	12	14	26	1350	1193400
Chef d'Equipe	02	12	14	26	2250	117000
TOTAUX	82	12	14	26		2925000

V- TAUX DE REALISATION DES TRAVAUX

Activités planifiées	Activités réalisées	Taux de réalisation	Raisons	Leçons tirées
La délimitation de la piste	Pose des piquets pour délimiter la largeur de la piste	100 %	Travail moins fatigant si les piquets et les matériels disponibles	Travail en équipe très facile.
Rebouchage des rigoles	Creusage, nivellement et rebouchage des rigoles de la piste	80 %	Etat défectueux de la piste très poussé	Le travail est bien indiqué en saison pluvieuse
Construction des radiers	Pose des radiers dans les endroits où l'eau reste	15 %	Etat défectueux de la piste très poussé	Le travail est bien indiqué en saison pluvieuse

NB : Confère chronogramme en annexe.
Ce résultat a été obtenu grâce au savoir faire du Technicien mis à la disposition du Chantier.

VI- DIFFICULTES RENCONTREES

Dans le cadre de ce microprojet, les difficultés majeures se résument à :

- La mobilisation des matériaux locaux tels que les pierres et les gabions qui sont très éloignés du site de travail ;
- Le non payement des travailleurs dans les quinzaines qui agit sur la motivation des travailleurs.

VI - SOLUTIONS D'APPROCHES

Pour remédier à ces difficultés signalées, nous avons recommandé des mesures suivantes :

- Pour la mobilisation des matériaux locaux, il a été recommandé d'augmenter le nombre de personnes en charge de transporter les pierres pour réduire les corvées que doivent effectuer chaque travailleur.
- Pour le non payement après quinze jours de travail, une sensibilisation a été faite pour encourager les travailleurs.

CONCLUSION

Au terme des travaux à mi parcours d'aménagement de la piste rurale, nous pouvons dire que les travaux avancent à pas de caméléon mais nous sommes sûrs d'atteindre les objectifs que nous nous sommes assignés.

ANNEXE

ESTIMATION DES TEMPS DE TRAVAUX

ACTIVITES	NOMBRE D'H/J	DUREE (JOURS)	TOTAL (H/J)
A1 : Délimitation de la piste	**80**	**2**	**160**
A2 : Coupe, débardage et déracinement des arbres et arbustes sur la piste	**80**	**2**	**160**
A3 : Nivellement de la piste à la main pour la rendre plate	**80**	**5**	**400**
A4 : Creusage des rigoles pour les parties inondables	**80**	**5**	**400**
A5 : Ramassage des cailloux et des moellons pour le remblai des nids d'eaux	**80**	**4**	**320**
A6 : Remblai des nids d'eaux avec les cailloux	**80**	**4**	**320**
A7 : Recherche du sable, du gravier et matériaux importés (ciment)	**80**	**5**	**400**
A8 : Installation des radiers (scellage des cailloux et des moellons avec le béton)	**80**	**3**	**240**
A9 : Damage de la piste	**80**	**3**	**240**
A10 : Elargissement de la piste	**80**	**1**	**80**
A11 : Ramassage de latérite pour le chargement de la piste	**80**	**2**	**160**
A12 : Chargement de la route	**80**	**4**	**320**
TOTAL	**80**	**40**	**3200**

Chronogramme des activités

ACTIVITES	PERIODE D'EXECUTION			
	PREMIER MOIS		DEUXIEME MOIS	
	1ère Quinzaine	2ème Quinzaine	1ère Quinzaine	2ème Quinzaine
A1 : Délimitation de la piste				
A2 : Coupe, débardage et déracinement des arbres et arbustes sur la piste				
A3 : Nivellement de la piste à la main pour la rendre plate				
A4 : Creusage des rigoles pour les parties inondables				
A5 : Ramassage des cailloux et des moellons pour le remblai des nids d'eaux				
A6 : Remblai des nids d'eaux avec les cailloux				
A7 : Recherche du sable, du gravier et matériaux importés (ciment)				
A8 : Installation des radiers (scellage des cailloux et des moellons avec le béton)				
A9 : Damage de la piste				
A10 : Elargissement de la piste				
A11 : Ramassage de latérite				
A12 : chargement de la piste				