

DOSSIER TECHNIQUE ET FINANCIER

**« PROGRAMME DE RÉHABILITATION ET ENTRETIEN
DES PISTES EN RD CONGO »
(PREPICO 3)**

RD CONGO

**CODE DGCD : NN 3008297
CODE NAVISION : RDC 09 141 11**



TABLE DES MATIÈRES

TABLE DES MATIÈRES	2
ABRÉVIATIONS	4
FICHE ANALYTIQUE DE L'INTERVENTION	7
1. ANALYSE DE LA SITUATION	8
2. ORIENTATIONS STRATÉGIQUES	12
2.1 Stratégie globale du programme.....	12
2.2 Axes d'intervention et localisation.....	12
2.1.1 Volet transversal : Entretien.....	14
2.1.2 Volet transversal « bacs ».....	18
2.1.3 Volet géographique.....	20
2.3 Les bénéficiaires.....	21
2.1.4 Bénéficiaires directs.....	21
2.1.5 Bénéficiaires indirects.....	22
2.4 Principes d'intervention.....	22
2.1.6 Etudes.....	22
2.1.7 Critères de sélection des axes.....	24
2.1.8 Approche réseau.....	25
2.1.9 Approche intégrée.....	26
2.1.10 Standards de réhabilitation.....	26
2.1.11 Utilisation de la méthode HIMO.....	27
2.1.12 Travaux semi-mécanisés.....	27
2.1.13 Végétalisation des routes.....	28
2.1.14 Reboisement.....	28
3. PLANIFICATION OPÉRATIONNELLE	30
3.1 Objectif global.....	30
3.2 Objectif spécifique.....	30
3.3 Résultats attendus et activités.....	30
3.1.1 Volet Entretien (A).....	30
3.1.2 Volet Maniema (B).....	34
3.1.3 Volet Katanga (C).....	36
3.1.4 Volet Kasai-Oriental (D).....	39
3.1.5 Volet Province Orientale (E).....	42
3.1.6 Volet Bacs (F).....	44
3.4 Indicateurs et sources de vérification.....	47
3.5 Acteurs intervenants dans la mise en œuvre.....	48
4. RESSOURCES	50
4.1 Synergie avec les programmes PREPICO 1 et 2.....	50
4.2 Ressources humaines.....	50
4.3 Ressources matérielles.....	51
4.4 Ressources financières.....	51
5. MODALITÉS D'EXÉCUTION	53
5.1 Cadre légal.....	53

5.2	Responsabilités administratives et techniques.....	53
5.3	Structures d'exécution et de suivi.....	53
5.1.1	La Structure Mixte de Concertation Locale (SMCL).....	53
5.1.2	Les comités de Pilotage	54
5.1.3	L'Unité d'exécution Conjointe (UEC)	55
5.1.4	Portfolio	56
5.1.5	Cellule Procurement et MArches publics	58
5.4	Modalités financières de mise en œuvre de la contribution des parties.....	58
5.1.6	Contribution de la Partie congolaise.....	58
5.1.7	Contribution de la Partie belge.....	59
5.5	Gestion de la contribution belge.....	60
5.1.8	Comptes et pouvoir de signature.....	60
5.1.9	Mise à disposition des fonds.....	60
5.1.10	Rapportages financiers.....	61
5.1.11	Rapportages opérationnels à la SMCL.....	61
5.1.12	Rapportage annuel.....	62
5.1.13	Rapportage final.....	62
5.6	Mécanisme d'approbation des adaptations du DTF	62
5.7	Monitoring, évaluation et audit.....	63
5.1.14	Monitoring du programme	63
5.1.15	Evaluation du programme	63
5.1.16	Audit.....	64
5.8	Clôture de la prestation.....	65
6.	THÈMES TRANSVERSAUX	66
6.1	Environnement.....	66
6.2	Genre.....	68
6.3	Développement économique local et économie sociale.....	69
6.4	Droits d'enfants	69
6.5	VIH/SIDA	70
7.	ANNEXES	71
7.1	Budget et ventilation du budget par année.....	72
7.2	Cadre Logique.....	76
7.3	Calendrier.....	82
7.4	Budget agréé.....	84
7.5	Cartes des zones d'intervention.....	85
7.6	Profil des Coordinateurs régionaux et des directeurs de programme.....	86
7.6.1	Coordinateurs Régionaux (internationaux)	86
7.6.2	Expert bacs	87
7.6.3	Ingénieur national (Directeur de programme).....	88
7.7	Priorisation des bacs.....	88

ABRÉVIATIONS

ADT	Administrateur Directeur Technique
AGR	Activités Génératrices de Revenu
ALD	Agence Locale de Développement
AT	Assistant Technique
BAD	Banque Africaine de Développement
BBK	Bandundu, Bas-Congo et Katanga
BIT	Bureau International du Travail
BTP	Bâtiment et Travaux Publics
CI-SNLCP	Commission Interministérielle de mise en œuvre de la Stratégie Nationale de Lutte contre la Pauvreté
CLER	Comité Local d'Entretien Routier
CMO	Convention de Mise en Oeuvre
COMESA	Marché Commun des Etats d'Afrique Australe (Common Market for Eastern and Southern Africa)
CP	Comité de Pilotage
CPER	Comité Provincial d'Entretien Routier
CPIA	Conseil Provincial Inter-Agences
CRONGD	Conseil Régional des ONGD
CTB	Coopération Technique Belge
DFID	Department for International Development
DGCD	Direction Générale de la Coopération au Développement
DSCRIP	Document Stratégique pour la Croissance et la Réduction de la Pauvreté
DSRP-I	Document Intérimaire Stratégique pour la Réduction de la Pauvreté
DTF	Dossier Technique et Financier
DVDA	Direction des Voies de Desserte Agricole
EIES	Etude d'Impact Environnemental et Social
EMP	Evaluation Mi-Parcours
EUR	Euro
FAO	Food and Agriculture Organisation
FDLR	Forces démocratiques de libération du Rwanda
FEC	Fédération des Entreprises Congolaises
FHI	Food for the Hungry International
FONER	Fonds National d'entretien routier (aussi « FER »)

GTZ	Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit
HCR	High Commissioner for Refugees
HIMO	Haute Intensité de Main-d'œuvre
IDP	Internally Displaced People
INERA	Institut National pour l'Etude et la Recherche Agronomique
IOV	Indicateurs Objectivement Vérifiables
IS	International Services (Services Internationaux)
ml	Mètres linéaires
MAG	Mines Advisory Group
MECNT	Ministère de l'Environnement, Conservation de la Nature et Tourisme
MONUC	Mission de l'Organisation des Nations Unies au Congo
MRE	Mine Risk Education
MTR	Mid Term Review (=Evaluation mi-parcours)
OMD	Objectifs du Millénaire pour le Développement
ONG(D)	Organisation Non Gouvernementale (de Développement)
OR	Office des Routes
OVD	Office des Voiries et Drainage
PAIDECO	Programmes d'Appui aux Initiatives de Développement Communautaire
PAM	Programme Alimentaire Mondial
PARSAR	Programme de réhabilitation du secteur agricole et rural
PF	Portfolio
PFMT	Portfolio Management Team
PGES	Plan de Gestion Environnementale et Sociale
PME	Petite ou Moyenne Entreprise
PNUD	Programme des Nations Unies pour le Développement
PO	Program Officer
PRESSAR	Projet de réhabilitation du secteur agricole et rural
PST	Project Support Team
PU	Programme d'Urgence
PV	Procès Verbal
RDC	République démocratique du Congo
RH	Ressources Humaines
RIB	Réhabilitation et Entretien des Infrastructures Routières dans la province de Bandundu
RIL	Route d'Intérêt Local
RN	Route Nationale

RP	Route Provinciale
SCAM	Société de cultures et d'industries agricoles de Mayumbe
SIDA	Swedish International Development Cooperation Agency
SIDA	Syndrome de l'ImmunoDéficiency Acquis
SIG	Système d'Information Géographique
SLA	Service Level Agreement
SMCL	Structure Mixte de Concertation Locale
TDR	Termes de Référence
TPIR	Travaux Publics, Infrastructures et Reconstruction
UCOOP	Unité de coordination du Projet
UE	Union Européenne
UEC	Unité d'Exécution Conjointe
UN-MACC	UN Mine Action Coordination Centre
UNOPS	United Nations Office for Project Services
USD	Dollar US
UXO	Unexploded Ordnance
VIH	Virus de l'Immunodéficiency Humain

FICHE ANALYTIQUE DE L'INTERVENTION

La fiche analytique est donnée ci-dessous :

DGD Numéro d'Intervention	3008297
Code navision CTB	RDC 09 141 11
Partenaire local	Ministère du Développement Rural
Durée Convention Spécifique	5 ans
Date approximative démarrage du projet	1/1/2010 pour une durée de 48 mois
Contribution partenaire	Ressources Humaines
Contribution belge	28.000.000 EUR
Secteur d'intervention	Transports et entreposage – Transport routier-21020
Objectif global	Réduire la pauvreté des populations rurales et urbaines en améliorant les capacités d'évacuation de la production agricole vers les foyers de consommation et en assurant la promotion de l'emploi et le secteur privé.
Objectif spécifique	Réhabiliter un réseau de pistes dans certains pools de production et maintenir ce réseau grâce à la création d'un fonds d'entretien routier qui assure l'entretien à travers des structures locales
Résultats	Divisé en 6 volets : <ul style="list-style-type: none"> - Volet transversal Entretien - Zone Maniema - Zone Katanga - Zone Kasai-Oriental - Zone Province Orientale - Volet transversal Bacs

1. ANALYSE DE LA SITUATION

Le système de transport de la République démocratique du Congo (RDC), qui était conçu comme un système multi-modal utilisant les fleuves, la route, le rail, l'air et le transport maritime, est en panne. La restauration de l'accès aux centres urbains est essentielle pour la relance des activités économiques – que ce soit l'agriculture, les mines, l'industrie ou les services. Cela nécessite le financement (y compris via un niveau important d'aide extérieure) et l'exécution d'un vaste programme de reconstruction, qui met d'abord l'accent sur la restauration de l'accès aux centres urbains importants à travers le pays et la liaison entre ces centres et le pays profond.

Depuis plusieurs décennies, l'économie congolaise s'est progressivement dégradée, enregistrant des taux de croissance négatifs. Cette crise économique a provoqué la diminution du rôle de l'Etat - notamment du fait de l'effondrement de l'administration et de la réduction des recettes budgétaires. La situation sociale présente un caractère précaire, surtout depuis l'état de guerres successives qui ont commencé depuis 1996 et qui avaient divisé le pays.

Cette situation désastreuse due à l'instabilité politique a entraîné la suspension des principaux financements extérieurs, la déstabilisation du système bancaire et par conséquent la réduction des ressources allouées au secteur routier.

Le réseau des routes de la RDC est constitué d'environ 152.000 km de routes d'intérêt général et local dont 2.800 km seulement sont revêtus. Ce réseau est composé de 58.000 km de routes nationales et provinciales, à charge de l'Office de Routes (OR) ; 87.000 km de routes de desserte agricole, à charge de la Direction des Routes de desserte agricoles (DVDA) ; et 7.000 km des routes urbaines gérées par l'Office des Voiries et Drainage (OVD). Il est estimé que plus de 75 % du réseau est en mauvais état et seulement 25 % est en état moyen.

La situation du secteur routier est à l'image de celle du pays. L'arrêt en 1993 des programmes de financements internationaux dans les divers sous secteur de transport et le manque par la suite de ressources nationales allouées au moins à l'entretien des infrastructures de transport incluant les routes ont entraîné un effondrement de l'ensemble du réseau multi-modal et ont conduit à des ruptures de la chaîne logistique des transports. Cette dislocation de la chaîne et de ses maillons essentiels (route, fleuve, lac, chemin de fer) sont une contrainte majeure sur la relance de l'économie, la reprise des exportations, la redynamisation de la production agricole, la sécurité alimentaire et la circulation des personnes et des biens et services.

Avec les mouvements des populations et le mauvais état des routes, la production agricole a considérablement diminué et l'exportation des produits agricoles s'est arrêtée. Cette situation a entraîné une augmentation des importations des produits agricoles de base (riz, maïs, sucre, poissons et autres) avec des coûts élevés inaccessibles à des populations pauvres, entraînant ainsi une augmentation des cas de sous-alimentation et de malnutrition y compris dans plusieurs zones agricoles du pays.

Depuis 1990, la République démocratique du Congo a adopté une politique sur la gestion décentralisée des voies de desserte agricole fondée sur une participation plus grande des populations locales. Cette politique vise donc à promouvoir un partenariat entre les pouvoirs publics, propriétaires des infrastructures et les opérateurs de développement, principaux usagers des voies desserte agricole, en vue d'assurer leur praticabilité en toutes saisons.

Problématique Entretien et le FONER

Le manque d'entretien des pistes en terre est récurrent et crucial en RDC. En effet, s'il y a beaucoup de pistes qui sont réhabilitées, il n'y a que peu de financement pour l'entretien des routes. Le résultat est que la plupart de ces routes redeviennent impraticables dans l'année qui suit leur réhabilitation : les pluies érodent la route, le trafic use la route ou la nature reprend la route carrément.

Conscient du problème, la cellule infrastructure auprès du Ministère TPI a développé un fonds d'entretien. La mise en place de ce Fonds National d'Entretien Routier (FONER ou FNER) était prévue pour l'année 2008. La loi de création du FONER (No. 08/006) a été promulgué le 7 juillet, 2008, et le décret portant création (No. 08/27) le 24 décembre 2008. Le FONER est devenu opérationnel en septembre 2009. Les prélèvements de la vente d'hydrocarbure sont en cours et les premiers versements ont été encaissés par le FONER.

Le décret spécifie dans son article 4 que « Le financement des opérations de construction et de réhabilitation des routes est exclu du champ d'intervention du FONER ». Le décret (et la loi) spécifient que les redevances provenant des prélèvements de la vente de l'hydrocarbure et les droits de péages routiers seront utilisés pour l'entretien du « Réseau routier et voiries à caractère national » (60%) et l'entretien du « Réseau routier et voiries à caractère provincial et local » (40%). Aucune répartition du budget entre les entités d'exécution (OR, OVD, DVDA) n'est incluse dans le décret.

Malheureusement, ce FONER ne pourra pas couvrir l'entretien de toutes les routes/voies fluviales réhabilitées. Il faudra donc trouver d'autres sources de financement de l'entretien routier : ou bien des sources locales (péages, taxes), ou bien il faudra recourir aux bailleurs de fonds. Le paiement des cantonniers par d'autres activités génératrices de revenus (AGR) est une piste possible également.

Les structures qui devront accueillir les fonds et les distribuer sont inexistantes pour le moment dans beaucoup de zones.

Les bailleurs de fonds –à juste titre- réalisent que, malgré la meilleure visibilité des projets de réhabilitation, financer l'entretien en complément du FONER peut être une piste plus durable et un meilleur investissement que les projets continus de réhabilitation. En même temps, la crainte parmi les bailleurs est de s'embarquer dans une intervention non définie dans le temps, sans « Porte de sortie ».

Programmes Routiers de la coopération belgo-congolaise

Grâce à la mise en place des institutions légitimes issues du processus électoral et de la sécurité qui est revenue sur la quasi-totalité du pays, le Gouvernement congolais s'emploie avec l'appui de la communauté internationale et des bailleurs de fonds dont la Belgique à désenclaver l'arrière pays et à relancer l'économie du pays par la réhabilitation et l'entretien des routes de desserte agricole.

Ce programme s'inscrit dans ce cadre.

La Belgique finance actuellement déjà un grand nombre de projets dans le secteur du transport, et plus particulièrement dans le sous-secteur des routes de desserte agricole. Un tableau qui reprend les interventions en cours est donné ci-dessous.

Code		Budget (€)	Bandundu	Bas-Congo	Kasaï Oriental	Maniema	Province Orientale	Katanga	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
00 011	P R 1	7.850.000																
01 008	RIB 1	5.975.000																
04 027	Routes BF	8.000.000																
05 050	RIB 2	6.000.000																
07 091	PREPICO 1	8.400.000																
07 112	PREPICO 2	11.000.000																
Total		47.225.000																

Cette intervention-ci est le « Programme de Réhabilitation et Entretien de Routes de Desserte Agricole 3 » comme inscrit dans le programme indicatif de coopération 2008-2010. Le programme porte l'acronyme PREPICO 3 (« Programme de Réhabilitation et Entretien de Pistes en RD Congo »).

Le programme aura trois volets essentiels s'inscrivant dans le renforcement et l'extension des programmes en cours :

- **Appui à l'entretien** des routes déjà réhabilitées, dans les zones Bas-Congo, Bandundu, Maniema, Katanga, Kasai Oriental et la Province Orientale;
- Activités de **réhabilitation de routes et de voies fluviales** dans 4 zones (Maniema, Katanga, Kasai Oriental et Province Orientale) ;
- **Réhabilitation de bacs.**

Ce programme est un renforcement des programmes PREPICO 1 et 2 (détaillés ci-dessous), qui augmente l'enveloppe totale PREPICO à 47,6 millions d'euro (8,4 + 11 + 28).

1. Programme de réhabilitation et entretien des pistes en RDC (PREPICO 1)

Ce programme d'une durée d'exécution de 3 ans avec un financement de 8.4 millions d'euros a commencé mi-2008. Il renforce les interventions déjà en cours au Kasai Oriental, avec la réhabilitation de 131 km de routes entre Mbuji-Mayi et Lusambo, au Bandundu, avec la réhabilitation de 125 km de routes et 165 km de voies navigables et au Bas-Congo avec la réhabilitation de 110 km de routes. Les interventions au Bandundu et au Bas-Congo comprendront également un volet entretien des routes. Le programme comprendra également une nouvelle zone d'intervention à Kasongo, dans la Province du Maniema pour la réhabilitation de 350 km de routes. Enfin, un volet de ce programme sera consacré à la formation des comités provinciaux et locaux (CPER et CLER) d'entretien des routes pour les préparer à la mise en place du Fonds National d'Entretien Routier (FONER).

2. Programme de réhabilitation et entretien des pistes en RDC 2 (PREPICO 2)

Ce programme est une extension de PREPICO 1. Dans ce programme, on prévoit l'entretien des routes réhabilitées dans les projets passés, ainsi que des nouvelles réhabilitations dans les provinces Kasai-Oriental, Orientale, Katanga et Maniema. Le programme vient de commencer mi-2009 et est dans la phase des études base-line et de priorisation.

Le dénominateur commun du programme PREPICO, comparé aux programmes routiers ultérieurs, est clairement l'**approche programme**, scindée en plusieurs volets. Cette approche permet de prévoir plus facilement des volets transversaux, tel que l'entretien et les bacs.

2. ORIENTATIONS STRATÉGIQUES

2.1 Stratégie globale du programme

L'enclavement est le frein principal d'une relance agro-économique dans beaucoup de zones : par manque de voie d'exportation des produits, les agriculteurs se limitent à la production qui couvre les besoins de la famille et leur revenu est fortement réduit. Dans d'autres zones, la production agricole pourrait sur les champs par manque de voie d'exportation. En même temps, les prix des produits importés ont fortement augmenté à cause des difficultés liées au transport. Le résultat est qu'une grande partie de la population rurale vit en pauvreté.

La stratégie du programme est de désenclaver durablement des zones de production agricole (ou des zones qui ont un grand potentiel agricole), afin de réduire la pauvreté. En effet, le désenclavement aura un double effet : le revenu des populations rurales augmentera par l'évacuation des produits agricoles, et les prix des produits importés baisseront. L'effet net est un pouvoir d'achat augmenté et une économie locale stimulée.

Dans un pays comme la République démocratique du Congo, où la multimodalité du transport est incontournable, le désenclavement et la facilitation du transport doivent suivre cette multimodalité. Pour cela, le programme ne réhabilitera pas seulement des pistes, mais également des tronçons de voies fluviales. Les bacs de traversée sont en tant que tels une partie de la route (pont), et il est indispensable d'inclure la réhabilitation de bacs dans ce programme « routier ».

L'intervention proposée cadre parfaitement avec l'atteinte des Objectifs de Développement du Millénaire puisqu'elle vise la réduction de la pauvreté économique, améliore l'accès aux services de santé, d'éducation et aux produits vivriers.

Cette intervention s'intègre parfaitement dans le cadre du DSCR qui vise le désenclavement des milieux ruraux et l'amélioration des conditions de production et des conditions d'évacuation des produits agricoles de base, l'accès aux services sociaux de base et la lutte contre la pauvreté.

Une grande différence existe dans la présence et les capacités du partenaire au niveau local : au Bas-Congo par exemple, l'équipe d'exécution conjointe dialogue très intensivement avec le partenaire, qui est présent sur le terrain. Au Tanganyika par contre, le partenaire (DVDA) n'a pas de représentant permanent. Le programme tiendra compte de cette variance en s'adaptant aux réalités du terrain, en impliquant dans la mesure du possible le partenaire. Le partenaire sera évidemment impliqué dans la supervision générale du programme à travers la SMCL et les comités de pilotage (voir chapitre 5).

Un projet d'appui institutionnel au Ministère du Développement Rural est en cours de formulation. Ce projet devra contribuer à créer les conditions pour une meilleure implication de qualité du partenaire dans le programme.

2.2 Axes d'intervention et localisation

C'est depuis la reprise en RDC de la Coopération gouvernementale en 1998 que le Royaume de Belgique intervient dans le secteur des infrastructures routières avec l'exécution de plusieurs programmes. Le tableau ci-dessus montre en grandes lignes les programmes, les zones d'intervention et le timing (en années) de chaque programme. Une analyse plus en profondeur des

projets en cours qui permet de planifier les ressources nécessaires est présentée dans le Document Technique et Financier.

Code		Budget (€)																		
			Bandundu	Bas-Congo	Kasai-Oriental	Maniema	Province Orientale	Katanga	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2010	2011
00 011	PR 1	7.850.000																		
01 008	RIB 1	5.975.000																		
04 027	Routes BF	8.000.000																		
05 050	RIB 2	6.000.000																		
07 091	PREPICO 1	8.400.000																		
07 112	PREPICO 2	11.000.000																		
09 141	PREPICO 3	28.000.000																		
Total		75.225.000																		

Les synthèses et principaux résultats des programmes sont donnés ci-dessous :

1. Pistes Rurales au Bas-Congo et au Kasai oriental (PR 1)

Projet dans les territoires de Songololo et Luozi du Bas Fleuve (Bas-Congo) et dans le district de Tshilenge (Kasai Oriental).

Les résultats dans ces deux zones sont les suivants :

- Réhabilitation de 730 km de routes ;
- Réhabilitation de plus de 400 dalots et 330 mètres de ponts ;
- Réhabilitation de 7 bacs.

2. Projet de Réhabilitation des Infrastructures au Bandundu (RIB 1)

Ce projet dans le Kwilu, district de la Province du Bandundu, a réhabilité 539 km de routes et entretenu 1.369 km de routes, afin d'acheminer la production agricole vers les fleuves Kasai et Kwilu. 44 m de ponts ont été faits ainsi que 13 dalots.

3. Projet Routes rurales du Bas-Fleuve (Bas-Congo)

Ce projet de 8 millions d'euros vise le désenclavement des zones de forte production agricole des districts du Bas-Fleuve et des Cataractes par la réhabilitation de 600 km de routes rurales, d'une centaine d'ouvrages (ponts, passages sous routes etc....) ainsi que l'entretien de 1300 km de routes rurales. Plus de 300 dalots et plus de 800 m de ponts ont été réhabilités/reconstruits.

4. Projet de Réhabilitation des Infrastructures au Bandundu (RIB 2)

Ce projet de 6 millions d'euros sur la période 2007-2010 complète les interventions exécutées lors de la première phase du projet (RIB 1). Il concerne la réhabilitation de 400 km de routes de desserte agricole, de 36 m de ponts, de 180 km de voies fluviales, et la réhabilitation d'infrastructures sociales et rurales.

Son intervention principale est axée sur l'entretien de 1571 km de routes de desserte agricoles réhabilitées, la réhabilitation de 100 km de points chauds et d'ouvrages d'art (ponts et dalots) ainsi que l'établissement de mécanismes de pérennisation de l'entretien des routes.

5. Programme de réhabilitation et entretien des pistes en RDC (PREPICO 1)

Ce programme d'une durée d'exécution de 3 ans avec un financement de 8.4 millions d'euros a commencé mi-2008. Il renforce les interventions déjà en cours au Kasai Oriental, avec la réhabilitation de 131 km de routes entre Mbuji-Mayi et Lusambo, au Bandundu, avec la réhabilitation de 125 km de routes et 165 km de voies navigables et au Bas-Congo avec la réhabilitation de 110 km de routes. Les interventions au Bandundu et au Bas-Congo comprendront également un volet entretien des routes. Le programme comprendra également une nouvelle zone d'intervention à Kasongo, dans la Province du Maniema pour la réhabilitation de 350 km de routes. Enfin, un volet de ce programme sera consacré à la formation des comités provinciaux et locaux (CPER et CLER) d'entretien des routes pour les préparer à la mise en place du Fonds National d'Entretien Routier (FONER).

6. Programme de réhabilitation et entretien des pistes en RDC 2 (PREPICO 2)

Ce programme est une extension de PREPICO 1. Dans ce programme, on prévoit l'entretien des routes réhabilitées dans les projets passés, ainsi que des nouvelles réhabilitations dans les provinces Kasai-Oriental, Orientale, Katanga et Maniema. Le programme vient de commencer mi-2009 et est dans la phase des études base-line et de priorisation.

A part ces projets et programmes financés par la Belgique, la CTB a exécuté plusieurs projets pour tiers en RDC, notamment pour DFID au Kasai-Oriental et pour l'Union Européenne au Bas-Congo.

Le programme réalisera des interventions dans 6 provinces : Bandundu, Bas-Congo, Maniema, Katanga, Kasai-Oriental et la Province Orientale.

Le programme est divisé en 3 grandes composantes :

- Réhabilitation (Maniema, Katanga, Kasai Occidental et Orientale).
- Entretien des routes déjà réhabilitées (les 6 zones)
- Le volet « bacs » principalement dans les 6 zones du programme

Pour structuration et facilité de gestion du programme, il est divisé en volets géographiques, avec un volet transversal entretien et un volet transversal bacs.

2.1.1 VOLET TRANSVERSAL : ENTRETIEN

L'entretien des routes réhabilitées reste le tendon d'Achille de tout projet routier en République démocratique Congo (et ailleurs). Trop peu de succès existent dans l'entretien après-projet, quel que soit le mécanisme mis en place. Malgré tous les efforts de mise en place de structures d'entretien, dès l'arrêt des financements extérieurs, et par manque de financements propres à tous les niveaux, l'entretien s'arrête souvent très vite après la réhabilitation.

L'objectif de ce volet est de mettre en œuvre de manière durable un système d'entretien routier dans les provinces Bas-Congo, Bandundu, Maniema, Katanga, Kasai Oriental et Orientale pour que toutes les pistes réhabilitées soient entretenues suivant des procédures de choix des priorités acceptées par les autorités et les usagers.

Choisir entre l'entretien et la réhabilitation

A moyen terme, il faudra faire face et s'adapter aux réalités du terrain, en tenant compte des développements vis-à-vis de la prise en charge de l'entretien par les intervenants dans chaque province. Cela implique que dans les projets/programmes futurs, plutôt que d'utiliser 80% de l'enveloppe « Travaux » sur les réhabilitations et 20% sur l'entretien, il faudra ajuster les proportions de l'enveloppe en conséquence (inverser les proportions), pour assurer la pérennité des travaux réalisés. Il faudra en même temps continuer à chercher des solutions « internes » de financement d'entretien et de mettre en place des structures d'entretien. Il faudra marier les deux sources de financement complémentaires.

Investir dans l'entretien routier est loin d'être aussi visible que les réhabilitations. Néanmoins, il vaut mieux avoir 10000 km de routes en bon état pendant 10 ans que 20000 km de routes en bon état pendant un an seulement, au même coût total. En effet, sans entretien, un an équivaut à peu près à la durée de praticabilité de la route... A titre d'information, l'entretien routier coûte environ 600 euro par an/km, tandis que la réhabilitation (sans ouvrages d'art) coûte en moyenne 3000 euro par km.

Approche décentralisée

Le programme veut mettre en place et former (et alimenter si nécessaire) les structures décentralisées qui accueilleront des budgets destinés à l'entretien routier. Ces structures devront pouvoir prioriser l'affectation des budgets et alimenter du haut vers le bas les différents niveaux de mise en œuvre. Un aspect très important dans ces structures est la transparence dans la gestion des fonds, non seulement vis à vis du bailleur de fonds, mais surtout vis à vis des utilisateurs des routes, qui se disent prêts à contribuer pour l'entretien, à condition que l'argent soit effectivement investi dans l'entretien.

Préparer les provinces à gérer les fonds d'entretien aura comme résultat la garantie que l'argent (des bailleurs, du FONER ou des sources locales de financement) sera utilisé d'une manière efficace et transparente.

Sources de financement

A part les fonds centraux, une approche locale de récolte et mise en œuvre de financements d'entretien est possible. Cette solution va de pair avec une meilleure appropriation par la population : ils voient à quoi ils contribuent en payant des péages, taxes, ... Pour garder cette appropriation, il n'est pas opportun de faire remonter les fonds au niveau provincial pour ensuite espérer qu'ils redescendent.

Le secteur privé devra être plus impliqué dans l'entretien routier, de deux façons : en tant que source de financement, et en tant qu'exécutant de l'entretien.

1. Le secteur privé (entreprises agricoles, coopératives d'agriculteurs, transporteurs) est une source (potentielle) importante de financements. En tant que bénéficiaires de la route, ce secteur comprend très vite les enjeux économiques de la route et est prêt à contribuer à l'entretien, à condition que les fonds soient gérés de façon transparente. Les opérateurs économiques qui sont dépendants des axes réhabilités dans chaque province doivent être contactés et encouragés à participer au financement de l'entretien. Le Programme développera des simulations de coûts d'opération de véhicules en fonction de l'état de la route. Une collaboration avec ce secteur, dès l'identification des axes à réhabiliter par le programme, est indispensable.
2. La privatisation de l'entretien sera favorisée, en coordination avec les Comité Provincial d'Entretien Routier (CPER), pour les ouvrages d'art et les points chauds. Là où il est jugé

approprié, le programme utilisera les services des industries privés directement ou appuiera les accords contractuels entre les utilisateurs et les industries spécialisés en entretien. De plus, le programme peut agir comme intermédiaire et garant entre le secteur privé et les structures d'entretien (CLERs ou autres) pour l'exécution de travaux d'entretien avec financement privé.

Standards

Les standards actuellement appliqués sont les standards de la DVDA. Ces standards sont prévus pour un certain niveau de trafic et sont très élevés surtout au niveau de la largeur de la route. A l'heure actuelle, le trafic ne justifie pas du tout ce haut niveau de réhabilitation de la capacité des routes.

Le programme utilisera donc les standards minimum en ce qui concerne la capacité des routes, sans toucher à la qualité de l'intervention, pour assurer une praticabilité en toute saison, en tenant compte des facteurs physiques et socio-économiques reliés à chaque axe (potentiel agricole, trafic, climat, composition des sols, etc.). Cela réduira également les frais d'entretien, tant routinier que périodique. Le programme veut favoriser un entretien plus durable des routes, en liant explicitement les possibilités et probabilités de trouver des sources alternatives de financement pour l'entretien.

Si le trafic augmente et justifie une route plus large, la capacité de la route sera également augmentée (par exemple en passant d'une bande de circulation à deux bandes de circulation). L'utilisation de standards moins élevés n'implique donc ni une baisse de qualité de l'exécution de la réhabilitation ni une baisse de qualité de l'exécution des ouvrages.

Types d'entretien

L'entretien des pistes rurales en RDC comprend deux composants:

- L'entretien routinier, normalement exécuté par des cantonniers en HIMO avec de l'outillage à main. Ceci est un processus continu pour les routes de terre.
- L'entretien périodique, qui comprend le rechargement, le re-profilage et l'entretien améliorant. L'entretien améliorant correspond à des ajouts ou modifications d'éléments de pistes, tels que les ouvrages de drainage, qui se révèlent nécessaires après observation durant la vie utile de la route. Ces travaux sont couramment exécutés en HIMO par les cantonniers avec l'assistance mécanisée si nécessaire.

En général, l'entretien périodique se programme annuellement pour chaque axe. Les quantités des travaux à réaliser varient beaucoup en fonction du climat, de la composition des sols, du trafic, de l'efficacité de l'entretien routinier, etc.

Basé sur les expériences de la coopération belgo-congolaise et en tenant compte des prix de la main d'œuvre courante, le coût de l'entretien routinier est d'approximativement 55 euros par km/par mois, en utilisant les standards actuels d'application. Il est impossible de prévoir avec certitude les coûts de l'entretien périodique étant donnée la multiplicité de facteurs qui influencent les conditions routières.

Distribution géographique

Le volet entretien se focalisera sur les 6 provinces où des routes ont été/sont/seront réhabilitées par la coopération belgo-congolaise. Un des rôles du volet sera aussi de centraliser les informations des programmes (entre autre en utilisant un Système d'Information Géographique (SIG)) et de capitaliser et diffuser les expériences dans la problématique de l'entretien, aussi bien en interne à la

coopération belgo-congolaise qu'en externe via des dialogues avec le partenaire congolais et des autres bailleurs.

Des synergies avec les autres projets de la coopération belgo-congolaise et les autres bailleurs de fonds (dans les mêmes régions et/ou des domaines complémentaires, tel que l'agriculture) pourront contribuer à la mise sur place de mécanismes de pérennisation des travaux.

Technologie adaptée

Aussi, le volet entretien devra focaliser sur l'application de la technologie appropriée pour répondre aux besoins de l'entretien périodique (points chauds, rechargement, etc.) et pour appuyer les structures locales (les CLER's, les Coordinations Territoriales, et les Fédérations Provinciales) dans la génération de ressources financières.

L'intervention semi-mécanisée sera favorisée pour l'entretien périodique et utilisera des engins de petite taille (tracteurs équipés d'accessoires de génie civil et agricole, remorques basculantes, rouleaux compacts, remorques citernes, camions bennes) qui pourront aussi servir en appui à l'agriculture.

En pratique, ces engins, qui serviront d'abord pour la réhabilitation, seront mis à disposition des structures d'entretien sous contrôle des coordinations territoriales des CLER et avec l'appui technique d'une PME qualifiée. Elle assurera l'entretien, la formation des opérateurs et le contrôle des consommables. En plus de contribuer à la réduction des coûts d'entretien routier, les équipements seront utilisés pour générer des revenus pour les coordinations (à être investis dans les opérations d'entretien), en offrant des services aux agriculteurs (labourage, transport de produits alimentaires vers les marchés, etc.).

Gestion de l'entretien

Un système d'information pour la planification et le suivi des travaux (gestion du réseau) doit être mis en place, qui mettra à disposition de tous les acteurs l'information géographique et socio-économique pertinente. Ce système d'information SIG sera la propriété du partenaire, et fera l'objet de formations approfondies dans la matière. Si le partenaire met à disposition les ressources humaines nécessaires, le volet entretien pourra s'occuper des formations et équipement informatique de ces personnes.

L'outil de gestion basé sur SIG sera introduit au niveau provincial pour prioriser l'entretien courant et périodique des routes sur base de critères objectifs socio-économiques (notez que le statut officiel d'une route – nationale, provinciale, desserte agricole n'est pas un de ces critères). La liste des priorités permettra d'attribuer des fonds aux CLERs.

Un grand effort de centralisation des données SIG est en cours par une plate-forme menée par le PNUD. Le programme échangera ses bases de données consolidées avec cette plate-forme.

Rôle de la DVDA

La DVDA doit jouer un rôle important dans le processus d'entretien. En plus d'être inclus dans le Comité de Direction du CPER (et donc impliqués dans l'assignation et la gestion des fonds), les agents de la DVDA doivent fournir de l'assistance technique dans la planification et l'exécution des travaux par les structures et assurer le contrôle des travaux, conjointement avec le Programme. Le Programme organisera des sessions de formation de haut niveau pour les agents de la DVDA et fournira l'appui logistique si nécessaire pour assurer la présence des agents sur le terrain.

De plus, la DVDA continuera d'apporter un appui aux CLERs, Coordinations Territoriales et Fédérations Provinciales avec une aide juridique pour l'obtention des documents constitutifs qui leur donne le statut d'Association Sans But Lucratif, et donc le même statut que les ONG. Par la suite, un statut officiel pour ces structures sera proposé aux gouvernements, afin d'assurer qu'elles seront en mesure d'appliquer les contrôles d'accès (barrières de pluie) et les autres interventions qui sont nécessaire à la bonne exécution de leurs travaux.

Expériences principales

Des avancés ont été faites dans la province du Bas-Congo qui a opté d'emblée pour un comité provincial de gestion des fonds qui englobe tous les types de routes (rues urbaines, routes nationales et provinciales, routes de desserte agricole). Cette approche permettra aux usagers et aux autorités de prioriser l'entretien en fonction des réalités économiques et sociales de la province sans séparation des réseaux. Cela a l'avantage limiter les segments d'axe coupés parce que le maître d'ouvrage change.

Deux expériences positives sont à capitaliser et ou répliquer si possible. La première est au Bas-Congo, où une société privée a bien réalisé l'importance économique des routes qui desservent sa plantation. La société privée prendra donc en charge l'entretien d'une partie du réseau réhabilité au Bas-Congo.

L'autre expérience est l'utilisation de contrats de performance pour l'entretien routier au Bandundu. Ces contrats permettent –contrairement à des contrats forfaitaires- d'évaluer l'état du réseau et de payer les structures d'entretien (CLER, mais pareil pour PME) en fonction de la qualité du travail fait. Ce système a l'avantage que des paiements par échantillonnage périodique sont possibles, et que des critères clairs de paiement existent sur base d'indicateurs techniques ou de gestion assez simples.

L'expérience récente au Bas-Congo est globalement encore similaire aux expériences du passé. Malgré le grand effort dans la mise en place des structures (CLER, fédération des CLER, comité provincial) et la bonne qualité de l'entretien en fin de projet, l'état du réseau s'est dégradé très vite après la fin des projets de réhabilitation. Une analyse récente des 1 400 km réhabilités et/ou entretenus par le Projet RRBf au Bas Congo démontre que 20% du réseau doit recevoir de l'entretien périodique immédiatement, un an après une réduction majeure du financement de l'entretien par la CTB. Il faut noter qu'approximativement 15% du réseau a reçu de l'entretien périodique financé par le Gouvernement Provincial et des entreprises privées durant cette période. Une simulation préliminaire indique que ces travaux coûteront approximativement 450 000 euros (1 700 euros/km) en 2010 si les standards courants de la CTB sont maintenus.

Le volet entretien devra donc continuer à chercher et mettre en place des solutions pour les aspects suivants :

- **Financement de l'entretien (national, provincial, local, privé)**
- **Planification et suivi de l'entretien (système SIG, niveau provincial, rôle DVDA)**
- **Exécution de l'entretien (CLER ou PME/ONGD)**
- **Choix techniques de la réhabilitation (adaptation des standards au trafic)**

Une tâche primordiale de ce volet est de capitaliser toute expérience positive ou négative du passé, afin d'en tirer des leçons.

2.1.2 VOLET TRANSVERSAL « BACS »

La RDC, et donc son réseau routier, est traversée de fleuves. Là où c'est économiquement et techniquement faisable, la construction d'un pont peut assurer une continuité de la route entre

deux rives. Dans les autres cas, un bac peut être installé pour faire les traversées de véhicules et de personnes.

C'est ainsi que le pays compte autour de 339 sites d'exploitation de bac à moteur ou bac à treuil. Ces bacs ont un âge moyen de 35 ans, et seulement une partie serait en état de marche, le reste étant irréparables (démantelé, coulé, à déclasser...) ou moins grave (moteur, hélice, treuil... à réparer).

En principe, les bacs sont gérés par l'Office des Routes (la plupart des bacs se trouve sur des routes provinciales ou nationales et sont de grand tonnage et motorisés). Mais la DVDA gère aussi des bacs, à savoir les bacs sur les routes d'intérêt locales (RIL), qui sont plutôt et principalement des bacs à treuil ou autres non motorisés. En pratique, un bac est exploité de façon locale pour ce qui est des recettes (traversées) et dépenses (carburant, entretien, personnel).

Un tableau récapitulatif est donné ci-dessous. Il contient également 83 bacs qui ne sont plus trouvés à leur site d'exploitation (coulé, réaffectés, démantelés).

Récapitulatif cumulé des bacs gérés par l'Office des Routes et la DVDA		
Type de bac	Nombre à l'inventaire	Nombre à déclasser
Traditionnels motorisés :	45	18
Traditionnels à câbles :	109	27
RFA motorisés :	16	0
Ambidromes motorisés :	33	3
Ambidromes à câbles :	12	1
Unifloat motorisés :	6	4
Unifloat à câbles :	14	0
Catamaran motorisés :	3	0
Pirogues :	18	0
Inexistants :	83	83
	339 bacs	136
Il resterait donc en RDC ou en pannes réparables.	203 bacs, sous réserve de vérification physique, en ordre de marche	

Les bacs font partie intégrante du réseau routier. De ce point de vue, il est hors de question de réhabiliter une route sans s'assurer du bon fonctionnement du bac, et vice versa. Ainsi, le coût de la réhabilitation (si nécessaire) d'un bac doit être inclus dans le coût de la réhabilitation de la route qu'il dessert, pour toute priorisation dans les axes routiers.

De la même façon, les recettes des bacs sont en fait des recettes de l'axe routier, et pourraient contribuer à l'entretien du bac et de la route.

C'est ainsi qu'un volet bac est explicité dans un programme à la base routier. Le partenaire principal de ce volet sera l'Office des Routes pour ce qui est des bacs à moteur, la DVDA pour ce qui est des bacs à traîle. L'Office des Routes a déjà proposé une liste de travaux à faire sur les bacs dans les zones d'intervention.

Le Programme d'Urgence (PU) de la coopération belgo-congolaise en République démocratique du Congo a de nombreuses expériences dans le domaine des bacs. Ces expériences vont servir à la mise en oeuvre de ce volet. Le PU a également fait une analyse extensive des sites des bacs, des travaux à faire par bac et du trafic (historique) de chaque bac, afin de pouvoir indiquer des priorités. Ce volet n'était pas lié à des zones géographiques. Il a construit 4 nouveaux bacs pour remplacer des bacs déclassés et il a réhabilité 6 autres bacs sur l'ensemble du territoire.

Les leçons apprises principales dans le cadre du Programme d'Urgence sont les suivantes:

- La construction d'un bac type catamaran, qui est plus hydrodynamique et consomme moins de carburant – ce type de bac coûte donc moins cher en exploitation que les bacs classiques, ce qui est un atout dans un contexte pareil ;
- Une bonne maîtrise des marchés publics avec la mise au point des cahiers des charges pour des travaux sur les bacs ;
- La valeur ajoutée de l'analyse selon des critères objectifs de priorisation ;
- Le besoin de formation complémentaire des équipages des bacs ;
- La nécessité d'inclure la réhabilitation ou construction d'embarcadères pour éviter des accidents/pannes ;
- Le besoin de mettre en place un système de gestion des bacs, notamment en ce qui concerne les pièces de rechange.

Le programme PREPICO 3 prendra en compte ces points-là et libèrera du budget pour la construction des embarcadères. Il prévoit également une assistance technique longue durée pour la mise en place d'un système de gestion des bacs et pour la gestion du volet en général.

Les synergies avec les volets géographiques sont évidentes. Le meilleur exemple est au Maniema où à Kasongo, une partie importante du programme est mise en œuvre. Le volet bacs bénéficiera entièrement de l'implantation des programmes de pistes et réciproquement dans le cadre de ses travaux forains à Kasongo rive où après avoir effectué des réparations provisoires sur le bac RFA Kasongo, elle construira le bac de Kibombo et ensuite procédera au carénage et à la révision complète du bac de Kasongo (proposition issue de l'étude « bacs » dans le cadre de la formulation, et à valider en comité de pilotage). Le développement de l'embarcadère et de l'entrepôt – comptoir à cet endroit bénéficiera largement de la synergie entre les projets.

Notons que ce volet n'est pas à confondre avec l'appui au transport fluvial, qui est donné dans le volet géographique. Les bacs sont considérés comme des éléments de la route et non pas comme une partie des voies fluviales.

2.1.3 VOLET GEOGRAPHIQUE

2.1.3.1 MANIEMA

Le volet Maniema est **l'extension du volet Maniema du programme PREPICO 1 et 2**. Le volet s'appuiera sur l'équipe et les ressources mises en place pour ce programme. Dans la mise en œuvre de PREPICO 3, il est prévu de connecter cette zone aux districts Sankuru vers l'ouest et Tanganika vers le sud (voir carte en annexe).

2.1.3.2 VOLET KATANGA

Le volet Katanga est **l'extension du volet Tanganyika du PREPICO 2**. Cette zone de grand potentiel agricole est actuellement fortement enclavée, malgré les connections multi-modales lacustres (port de Kalemie) et les connections par voie ferroviaire (vers Kindu et Lubumbashi).

Ce volet porte sur la réhabilitation d'environ 750 km de pistes rurales et des ouvrages d'art pour une enveloppe de ± 5.650.000 €, en ajout aux 350 km prévus dans le PREPICO 2.

Le 20 août 2009, le volet Katanga a tenu à Kalemie, un atelier participatif d'identification des axes prioritaires à réhabiliter. Les 36 participants ont proposé quelques axes que l'étude de "base-line" va examiner. Cette étude, qui a démarré en septembre 2009 sur le terrain, devrait permettre d'atteindre les principaux résultats ci-après:

- Une analyse du coût de vie actuel;
- Une analyse du potentiel agro-économique de la zone;
- Une analyse des axes de transport, des moyens de transport et les coûts associés, tenant compte des aspects multi-modal (connexion avec les voies fluviales et ferroviaires);
- Une étude d'impact socio-économique;
- Une étude d'impact environnemental (EIE), qui indiquera les moyens de mitigation de l'impact sur l'environnement, tant dans le choix des axes (pour lequel l'impact environnemental est un critère) que dans le niveau opérationnel (méthodologie, lutte anti-érosive, reboisement...).
- Une priorisation des réhabilitations de routes, tenant compte de tous les éléments ci-dessus.

Il est prévu de mener des études socio-économiques des différents volets. Les objectifs de ces études sont:

- L'observation des évolutions constatées dans les itinéraires des camions évacuant les denrées agricoles, charbon de bois et produits manufacturés sur les axes réhabilités;
- L'observation de la production agricole dans les territoires de l'aire du volet et l'évolution dans le flux des produits suite à la praticabilité de la route;
- Globalement on s'intéressera à l'augmentation du trafic et à la provenance du trafic sur chacun des axes réhabilités. On mettra cette information en perspective avec la problématique de l'approvisionnement des villes de Kalemie, Kindu et Lubumbashi;
- L'étude permettra de faire un suivi des indicateurs objectivement vérifiables (IOV) et de vérifier si les objectifs assignés au Programme sont atteints et à quel niveau.

2.1.3.3 VOLET KASAÏ ORIENTAL

L'intervention dans la province Kasai Oriental est **l'extension du volet Sankuru du PREPICO 1 et 2**, dans lequel il est prévu de désenclaver le district en réhabilitant la jonction de la RN1 jusque Lusambo, chef-lieu du district de Sankuru et vers Lubefu et Lodja. Le volet s'appuiera sur l'équipe conjointe et les ressources mises en place pour ces programmes. Avant l'entame des travaux, une étude de priorisation sera réalisée.

Il faut noter que la construction du bac de Lusambo, crucial pour le transport dans cette zone, a été assurée par le Programme d'Urgence (PU) en 2009. Ce bac, qui désenclave le district entier, facilitera la mise en œuvre du volet.

2.1.3.4 VOLET PROVINCE ORIENTALE

Ce volet est la continuation de ce volet du PREPICO 2 (appelé Tshopo). Une connexion vers le sud pour se connecter sur le Sankuru est envisageable, en passant par la zone de Opala, qui présente un grand potentiel agricole. Une étude base-line de la région devra analyser la faisabilité de ce volet.

2.3 Les bénéficiaires

2.1.4 BÉNÉFICIAIRES DIRECTS

Les groupes cibles sont les populations (agriculteurs et autres) des provinces suivantes : Bandundu, Bas-Congo, Kasai Oriental, Maniema, Katanga et Orientale. Les bénéficiaires directs habitent

donc dans les zones d'intervention. Les routes permettront à ces gens d'exporter leurs produits agricoles et d'importer des produits (manufacturés) à moindre coût. Les liens entre les milieux ruraux et urbains seront renforcés.

Le programme propose aussi de renforcer les capacités techniques et opérationnelles des structures locales (DVDA, PME, ONG, CLER) à exécuter les travaux de réhabilitation et d'entretien en utilisant la méthode HIMO.

2.1.5 BÉNÉFICIAIRES INDIRECTS

Les populations consommateurs des villes approvisionnées par les zones d'intervention et qui réalisent des échanges avec les provinces ciblées sont des bénéficiaires indirects.

Les membres des structures d'entretien (CLER et autres) seront également bénéficiaires au premier degré vu qu'ils seront payés à long terme pour l'entretien des routes. Le paiement des structures d'entretien est une source de développement rapide dans les zones rurales reculées car il apporte instantanément des liquidités au niveau des plus démunis de la population.

Vu que les routes sont réhabilitées le plus possible en utilisant l'approche HIMO, les ouvriers de réhabilitation et d'entretien (cantonniers) sont bénéficiaires également, ainsi que les différents ONG et PME qui seront associées à la mise en œuvre des travaux, et qui acquerront une expérience et un know-how important dans le domaine des programmes routiers.

Les transporteurs seront bénéficiaires également. Les coûts de transport baisseront drastiquement, et les marges des transporteurs pourront s'agrandir. Le secteur privé de transport, quasiment entièrement arrêté par manque de bonnes routes, pourra refonctionner.

Le désenclavement des zones à haute productivité agricole augmentera le revenu des populations et facilitera l'accès aux centres de santé, administratifs, scolaires, ce qui donnera une amélioration du niveau socio-économique dans l'aire de la prestation de la coopération. L'utilisation de l'approche HIMO favorise et encourage l'adhésion des populations à la recherche des solutions aux problèmes qui les concernent. Le programme aura donc un impact largement positif du point de vue socio-économique.

2.4 Principes d'intervention

Ce paragraphe donne quelques principes d'intervention sur les pistes et les bacs, basées sur les leçons apprises (documentées dans des rapports, évaluations) dans le passé dans des projets similaires.

2.1.6 ETUDES

Des études en début et pendant programme s'avèrent nécessaires, afin de bien planifier et suivre l'intervention (surtout où une nouvelle zone est ouverte). Les études concernent :

- **Etude base-line**, qui évalue la situation socio-économique et le réseau routier. Cette étude sert d'input pour la priorisation des routes à réhabiliter, basée sur les critères de sélection ci-dessous. Cette étude développera les Indicateurs Objectivement Vérifiables (IOV) du volet du programme et proposera des activités sur les thèmes transversaux genre, droits des enfants et VIH/SIDA.
- **Études d'impact**, qui vérifient en cours de programme l'impact sur tous les indicateurs prédéfinis dans les études base-line

- **Etudes techniques** : surtout pour les ouvrages d'art et les points chauds de la route (bourbiers), une étude technique est nécessaire pour déterminer les solutions et en faire un design et un cahier de charges bien précis. Cette étude peut être faite en deuxième temps.
- **Etude d'Impact Environnemental et Social (EIES)** : Le processus d'EIES implique la prévision d'éventuels impacts environnementaux et sociaux adverses causés par la réhabilitation des pistes afin de développer des mesures pour éliminer, décaler ou réduire les impacts à des niveaux acceptables pendant l'implémentation et l'opération des projets. L'intégration de ces mesures dans l'implémentation et l'opération du projet est menée en définissant clairement les exigences dans un plan de gestion environnementale et sociale (PGES). L'étude EIES constitue un élément important dans la sélection des routes, vue que l'impact environnemental est un critère dans la priorisation des routes à réhabiliter. Le PGES sera obligatoirement suivi par le projet, et un budget est prévu pour sa mise en oeuvre. (voir plus loin).
- **Le Plan de Gestion Environnementale et Sociale (PGES)** est un document qui identifie les actions requises pour mettre en œuvre les recommandations de l'EIES, y compris le suivi environnemental requis lors de la phase de mise en œuvre du projet. Le PGES devrait clairement traduire les recommandations de l'EIES sous forme de plan opérationnel.

Le PGES devra inclure:

- o Un tableau (de type cadre logique) montrant les objectifs, résultats attendus, IOV, activités (correspondant aux mesures d'atténuation/optimisation), et le partage des responsabilités pour la mise en œuvre de ces activités;
- o Des accords institutionnels pour cette mise en œuvre et pour le suivi environnemental: responsabilités, rôle des autorités environnementales, participation des partenaires concernés;
- o Des suggestions pour les contrats (clauses environnementales: normes à respecter, besoin éventuel de préparer un PGES propre à l'entreprise dès le début des travaux) et modalités contractuelles (telles que des paiements associés aux résultats);
- o Un plan de suivi et de contrôle (comprenant des indicateurs appropriés, la fréquence des suivis, les moyens de relevé et de traitement des données, système de rapportage ou de communication);
- o Un plan de réponse en cas d'accidents ou de résultats inattendus qui se présenteraient lors du suivi environnemental et social;
- o Un calendrier des activités (de suivi et de mise en œuvre des mesures d'atténuation/optimisation);
- o Une indication des moyens (y compris en personnel et véhicules) et des coûts de la mise en œuvre du PGES.

Il convient de mentionner que le programme se basera sur des guides existantes pour le développement des EIE et PGE, notamment les « Directives pour l'évaluation de l'impact environnemental et social des projets routiers en RDC », élaboré pour les projets DFID, en novembre 2008. Les termes de référence des EIES seront adaptés pour inclure les thèmes transversaux de la coopération belge (notamment le genre, droits des enfants et VIH/SIDA). Vu le contenu et le contexte du programme, l'impact environnemental sera le focus, mais les autres thèmes peuvent être aussi pertinents et ne seront pas négligés.

Un EIE et PGES sera élaboré pour chaque volet géographique. Les volets entretien et bacs seront couverts par les mêmes études et plans, vu qu'ils seront mis en œuvre dans les mêmes zones. Les études devront donc inclure les spécificités de ces volets.

Le Ministère de l'Environnement, Conservation de la Nature et Tourisme sera associé au processus.

2.1.7 CRITÈRES DE SÉLECTION DES AXES

La sélection des axes à réhabiliter est un élément crucial dans le programme. Etant contraint par le budget, il est important de choisir de manière optimale les tronçons à réhabiliter, afin de maximiser l'impact de l'intervention.

De plus, les axes réhabilités seront aussi les axes à entretenir. Sachant que le budget pour l'entretien est encore plus contraignant, tout axe choisi qui ne répond pas aux critères a peu d'espoir de trouver un financement pour son entretien.

Sous « voie » et « tronçon », on comprend les voies routières (pistes) ainsi que les voies fluviales. Sous voie routière on comprend – où c'est pertinent- la route et le bac. Cette approche assure une vue plus holistique du réseau de transport dès sa conception.

Les critères de sélection sont énumérés ci-dessous (liste non-exhaustive) :

- **Le désenclavement/approche réseau** : le tronçon proposé doit permettre un désenclavement et faire le lien entre un centre de consommation et un centre de production, soit en direct, soit en passant par un réseau de transport (multi-modal) qui est en état de fonctionnement.
- La **stratégie (inter) régionale réseau** et sa connexion sur les voies fluviales et/ou ferrées sera un critère important.
- **La production agricole** actuelle (ou potentielle) : tous les produits agricoles vivriers et de rente produits pendant la dernière année pour lesquels les données sont disponibles exprimées en tonnes à l'hectare dans la zone d'influence de la voie. Cette zone d'influence est définie comme une bande d'une largeur de 10 km de part et d'autre de la route ;
- Le pourcentage de **participation par la population** aux investissements : cette participation pourra être financière mais sera souvent en nature : fourniture de matériaux et de main d'œuvre ;
- **La densité de la population** dans la zone d'influence : cette densité pourrait être affectée d'un coefficient minorant au cas où la distribution de la population serait très inégale le long du tronçon ;
- **L'impact environnemental** : cet impact déterminera la priorisation des tronçons ou augmenter le coût de la réhabilitation en incluant les coûts de mitigation d'impact.
- **Le coût de la réhabilitation** : ce coût comprend les travaux ponctuels nécessaires à rétablir la circulation des camions/bateaux en toute saison ; il devra inclure les coûts de mitigation d'impact environnemental ainsi que les coûts d'entretien annuels. S'il y a un bac sur le tronçon, ce coût doit inclure le coût éventuel de la réhabilitation du bac. Le coût de la réhabilitation est basé sur une analyse des travaux à faire en HIMO et/ou (semi)mécanisé. (analyse coût bénéfice des travaux) Si l'utilisation des brigades mécanisés est prépondérante, l'approche HIMO est impossible, les travaux seront plus coûteux et donc aussi l'entretien.
- La possibilité de **traitement des points noirs** comme seule intervention est un avantage qui rend les coûts moins élevés pour assurer une praticabilité de la route.
- La **présence de structures locales** (ONG locale, diocèse, groupement d'intérêt économique, etc.) qui ont la capacité d'exécuter les travaux. Toutefois, les procédures des marchés publics restent d'application.
- **Fréquentation** : la densité du trafic exprimé en nombre moyen de véhicules (motorisés d'au moins quatre roues) par jour (moyenne de plusieurs points situés le long de la route).

- **L'accessibilité aux entités administratives et sociales** : ce paramètre varie en fonction des entités administratives et sociales (écoles, hôpitaux, marchés) que la voie permet de relier au réseau de communication en état de fonctionnement ;
- **La probabilité de trouver des fonds d'entretien** : un tronçon dont –après réhabilitation– l'entretien peut être assuré par un acteur privé (transporteurs, coopératives, village, entreprises) aura un avantage.

L'évaluation des critères revient en réalité à une analyse coût-bénéfice. Si les critères et leur pondération sont suivis rigoureusement, l'algorithme de priorisation sortira les axes les plus importants à réhabiliter d'un point de vue socio-économique, qui sont également les axes les plus importants à entretenir.

Il est clair que dans un esprit de multi-modalité, ces critères sont applicables aussi bien sur les pistes que sur les voies fluviales. La liste des critères ci-dessus n'est pas exhaustive.

Il est essentiel de réaliser en continu des comptages de fréquence du trafic sur tous les axes qui sont suspectés avoir si peu de passage, que celui-ci ne justifie pas le coût d'entretien, ainsi que sur ceux qui pourraient être considérés pour une nouvelle réhabilitation. La fréquence du trafic sur un réseau routier est en effet dynamique ; elle est la résultante de multiples paramètres.

La sélection des tronçons devra s'inscrire dans/tenir compte d'un plan de développement rural si un tel plan existe dans la zone. Les plans de développement du secteur agriculture et de développement rural – idéalement déjà cohérents – donnent un bon point de départ pour la sélection des routes. Ceci est implicite en tenant compte de la production agricole dans les critères énumérés ci-dessus.

La sélection de l'ensemble des critères, ainsi que leur pondération, convient au comité de pilotage (voir plus loin) dans chaque zone, qui pourra adapter les critères de façon optimale aux circonstances locales par zone.

2.1.8 APPROCHE RÉSEAU

Surtout le premier des critères énumérés ci-dessus mérite un peu d'explication. En effet, un principe de base est de réhabiliter une route qui débouche sur un réseau existant et fonctionnel (réhabilité et entretenu), ainsi étendant ce réseau. Cette approche a les avantages suivants :

- On garantit que le trafic pourra atteindre et utiliser le nouvel axe sans devoir passer par des tronçons difficiles (qui coûtent cher et augmentent le coût du transport) ;
- Les systèmes d'autofinancement de l'entretien d'une route fonctionnent mieux s'il y a beaucoup de trafic payant.

Cette approche réseau que le partenaire congolais souscrit est parfois difficile à concorder avec la contrainte de travailler sur des routes de desserte agricole. Il est donc suggéré de lever cette contrainte là où nécessaire. Le passé a montré que cette pratique est la plus efficace d'un point de vue désenclavement, durabilité et efficacité des projets routiers.

Il est plus judicieux de travailler sur les priorités comme établies par le partenaire et validées par des missions de terrain, indépendamment du statut officiel d'une route ou de l'organisme étatique qui la gère (Office des Routes/DVDA). Ceci tout en gardant la niche des pistes, contrairement aux autres bailleurs qui se focalisent principalement sur les grands axes nationaux, soit en terre, soit en bitume.

2.1.9 APPROCHE INTÉGRÉE

La réhabilitation des routes rurales n'aurait pas beaucoup de sens si elle n'intégrait pas la réhabilitation ou la construction des ouvrages d'art, la réhabilitation des bacs et des rampes d'accostage ou certains aménagements portuaires modestes tels que les accès ou les quais d'accostage. En effet, un bac est à considérer comme une partie de la route, et sans le bac (ou autre méthode de franchissement), la route n'est pas fonctionnelle.

Le grand problème des bacs en RDC est le manque chronique d'entretien et de gestion. Ces bacs sont vétustes (datant souvent de plus de 30 ans, voir même 50 ans) d'où la nécessité de les réhabiliter ou de les renouveler.

L'approche intégrée tient compte également de **l'inter-modalité du transport**. Le programme devra s'assurer de l'interconnexion entre les différents modes de transport et d'une approche intégrée, en faisant les investissements nécessaires, soit sur son propre budget, soit sur le budget d'un autre bailleur, soit sur le budget de la RDC.

2.1.10 STANDARDS DE RÉHABILITATION

En vue des contraintes budgétaires qu'on a (les besoins dans chaque zone excèdent largement le budget disponible), il est important de définir des priorités parmi les travaux de réhabilitation.

La priorité est tout d'abord de **rouvrir la route choisie**, en ouvrant la piste (débroussaillage) et surtout en réhabilitant les ouvrages d'art (ponts et passages sous-route). De cette façon, même si le trafic passe très lentement et avec beaucoup de peine, la zone est désenclavée, ce qui est l'objectif spécifique du programme.

La prochaine priorité est de **résoudre les points chauds** : les transporteurs perdent souvent beaucoup de temps dans les bourbiers ou en attente derrière d'autres embourbés. Les points chauds baissent donc considérablement la vitesse moyenne d'un trajet. La réhabilitation (s'il faut en mécanisé) de ces points chauds diminue le temps de trajet et les coûts de transport. En fonction du trafic et de la lithologie des zones, le programme choisira pour ce « Spot improvement »

Si le budget est suffisant, on peut **réhabiliter la route entière**, afin d'encore améliorer le trafic. Ce stade est l'idéal à atteindre, car il garantit une bonne vitesse moyenne (vitesse économique). Le coût de transport sera minimal, et l'impact sur l'économie locale maximal.

Les standards de réhabilitation (et donc l'investissement) seront choisis en fonction du trafic sur l'axe et de la lithologie de la zone.

Des standards trop élevés pour la réhabilitation routière mènent souvent à une route trop large, qui devient très coûteuse en entretien. Pour baisser les coûts de l'entretien sans altérer les qualités de la route, et augmenter ainsi le kilométrage entretenu avec un budget fixe, il est **envisagé –en commun accord avec la DVDA- d'utiliser des standards réduits de réhabilitation concernant la largeur de la route**, tout en gardant le même niveau de sécurité (virages) et la possibilité d'élargir la route si le trafic augmente plus que planifié.

Basé sur les estimés du potentiel socio-économique, la lithologie de la zone d'intervention, des estimés du trafic potentiel (quantitatif et qualitatif) à court, moyen et long terme seront développés, ce qui influencera les choix des standards de réhabilitation à être appliqués sur chaque axe.

2.1.11 UTILISATION DE LA MÉTHODE HIMO

La méthode HIMO (Haute Intensité de Main d'œuvre) appliquée à la réhabilitation des voies de desserte agricole vise la création d'emplois et la distribution de revenus supplémentaires dans un milieu rural confronté à un sous-emploi saisonnier et à une très faible monétarisation des activités.

L'exécution des travaux par méthode HIMO crée un grand nombre d'emplois de longue durée (entretien) et de plus courte durée (réhabilitation) par l'embauche d'ouvriers, hommes et femmes, à long terme (entretien) ou pour des périodes de quelques mois (réhabilitation). L'expérience de la mise en œuvre de ces techniques en RDC et dans d'autres pays africains, montre que certaines activités spécifiques peuvent être prises en charge par des femmes. Le programme veut promouvoir cette insertion du travail féminin comme source complémentaire de revenu pour la famille où c'est faisable. Une proportion de femmes peut être incluse dans chaque contrat avec des ONGD ou PME pour l'exécution des travaux (voir aussi thème transversal du genre). Globalement, autour de 2000 hommes/jours sont utilisés par km de route réhabilitée.

La mise en forme de routes en terre résulte en une attaque plus douce des plate-formes, talus et fossés. La méthode HIMO est souvent plus appropriée que la mécanisation qui déstabilise souvent les talus ; les emprises mécanisées sont également plus importantes. La lenteur relative des travaux en HIMO est un atout qui permet d'observer l'égouttage de la route, le comportement de la chaussée, des talus et des fossés sur plusieurs saisons et permet ainsi des corrections en cours de travaux sans avoir eu recours à des études de projet coûteuses.

Aussi, pour les ouvrages d'art, la méthode HIMO est indiquée : tout se fait à la main pour la fabrication du béton, des murs de soutènement en moellons y compris le concassage des granulats et l'apport de sable.

Étant donné la nouveauté de cette méthode dans certaines nouvelles zones, la formation des Chefs de Chantiers, des chefs d'équipe et des cantonniers en HIMO occupera une place de choix dans les activités à réaliser par le programme.

La méthode HIMO est une des stratégies principales d'intervention dans le secteur routier.

2.1.12 TRAVAUX SEMI-MÉCANISÉS

La méthode HIMO est souvent appliquée et elle est la méthode préférée pour la réhabilitation des routes, mais elle n'est pas sanctifiante car certaines portions de routes (« points chauds ») nécessitent des travaux plus lourds (par exemple les sols sableux et les terrains pulvérulents). On peut pallier ces tronçons, mais pour les réhabiliter durablement il convient de décapager les mauvais matériaux et de la remplacer par un argilo-sableux (jaune à rouge) contenant assez (mais pas trop) de fines (limons et argiles) sur une couche de 15 à 30 cm. Un bon indice proctor doit impérativement être obtenu après compactage.

Étant donné l'importance des cubages qu'implique cette amélioration (travaux de décapage, exploitation d'une carrière, transport et épandage des matériaux) elle doit être réalisée à l'aide d'engins routiers (chargeur/niveleuse, camions ou tracteurs avec remorques basculantes, compacteurs lourds). Le reste des travaux de profilage peut en revanche être exécuté en HIMO.

Le prix des travaux semi-mécanisés est beaucoup plus élevé que le prix en méthode HIMO. Le choix pour la méthode mécanisée doit être bien fondé et pertinent.

C'est ici que le cloisonnement institutionnel peut être tourné en une synergie entre plusieurs intervenants : l'Office des Routes dispose de matériel roulant et des engins nécessaires pour faire les travaux routiers mécanisés sur les routes de desserte agricole. L'investissement dans des engins pareils ne serait pas justifié pour la DVDA, qui se focalise d'avantage sur la technique HIMO.

L'expérience a montré qu'une légère mécanisation peut souvent suffire pour faire les travaux. Il s'agit ici de l'achat d'un complément aux outillages HIMO, sous la forme de tracteurs-remorques et des petits compacteurs. Cet investissement sert en premier lieu à la réhabilitation des routes, mais peut parfaitement servir à l'entretien par après, ainsi qu'à l'agriculture.

2.1.13 VÉGÉTALISATION DES ROUTES

Mis à part l'assiette routière utilisée par les roues des véhicules, il est nécessaire de garder une couverture végétale herbacée aussi dense que possible afin d'éviter l'érosion par temps de pluie. Le *Vetiver* est une plante particulièrement efficace à cet effet, mais localement le *Paspalum* pourrait convenir mieux. Le programme inclura les **techniques anti-érosives par végétalisation** dans ses modules de formation.

Là aussi, dans le Programme d'Urgence RDC, ainsi que dans les projets routiers précédents, la coopération belgo-congolaise a acquis une expertise de lutte anti-érosive et de (re)végétalisation. Notamment dans les grandes érosions à Mbuji-Mayi, la lutte anti-érosive par végétalisation, combinée avec des mesures de construction, a prouvé son efficacité.

2.1.14 REBOISEMENT

Tout programme routier désenclave des villages et des villes, mais également des forêts qui étaient difficilement accessible avant. Le bois (et son produit déduit, le charbon) reste (et restera encore longtemps) la source d'énergie principale pour beaucoup de Congolais. Un risque élevé de déboisement dans les zones d'intervention existe. Le programme devra répondre à ce risque avec des projets de reboisement et en s'inscrivant dans la politique nationale/provinciale de protection des ressources. Le programme pourra contribuer éventuellement au développement d'une telle politique.

Pour cela, le programme va s'inspirer du travail prévu pour l'aspect environnemental du programme PRO-ROUTES (étude d'impact, mesures de mitigation, outils, ...). (*Voir Directives pour l'évaluation de l'impact environnemental et social des projets routiers en RDC, Version Finale, DFID, novembre 2008*)

Le déboisement immédiat par les travaux de réhabilitation même est facile à estimer et donc à compenser en cours de programme. Le déboisement induit par le désenclavement de la forêt est plus difficile à estimer. Le programme veillera à la prise en compte du risque de déboisement au niveau des autorités provinciales, en les impliquant dans le processus des études d'impact.

Globalement, le déboisement et la demande en makala, sont liés à (la croissance de) la population. Une amélioration de l'efficacité forêt-chaleur par l'augmentation de l'efficacité de fabrication de makala et de la combustion pourrait avoir un impact très important. Cela sort des objectifs de PREPICO, mais pourra être analysé par les équipes conjointes sur place dans le cadre du Plan de Gestion Environnementale et Sociale.

Un reboisement « simple » n'est pas durable. Les besoins en « bois énergie » de la population seront toujours présents, et les bois plantés maintenant seront coupés dans le moyen terme. Il

convient d'installer des projets d'agro-foresterie durable, pour assurer une source d'énergie renouvelable pour la population.

Un pas plus loin dans la logique, c'est de commencer le reboisement avant même que le déboisement de la forêt primaire puisse avoir lieu, pour éviter ce dernier. En effet, le reboisement plantera des espèces locales et utiles, mais ne pourra jamais reconstituer la forêt primaire qui est à risque.

Les activités de végétalisation et reboisement seront prévues et budgétisées sous l'exécution du Plan de Gestion Environnemental et Social (PGES).

3. PLANIFICATION OPÉRATIONNELLE

3.1 Objectif global

L'objectif global du programme est de :

« Réduire la pauvreté des populations rurales et urbaines en améliorant les capacités d'évacuation de la production agricole vers les foyers de consommation et en assurant la promotion de l'emploi et le secteur privé. »

Après la mise en œuvre du programme, on remarquera une hausse de la production agricole qui sera drainée par les axes choisis pour la réhabilitation par rapport aux autres routes. Cet objectif sera vérifié par un constat de la situation avant, durant et après l'extension du programme par une étude socio-économique. Les statistiques agricoles des territoires ciblés aideront à compléter cette étude.

3.2 Objectif spécifique

L'objectif spécifique du programme est de **« Réhabiliter un réseau de pistes dans certains pools de production et maintenir ce réseau grâce à la création d'un fonds d'entretien routier qui assure l'entretien à travers des structures locales »**.

Notons qu'« Un fonds d'entretien » n'est pas le FONER (Fonds National d'Entretien Routier), mais qu'il s'agit trouver des solutions locales de financement de l'entretien.

3.3 Résultats attendus et activités

Le programme est scindé en 6 volets pour des facilités de gestion : un par province d'intervention + un volet entretien + un volet bacs.

Pour les volets de réhabilitation dans les zones d'intervention, il est difficile (vu l'état actuel des routes) de faire un calcul précis des travaux à faire. Des estimations sont faites, basées sur l'expérience et sur les informations trouvées sur place. Le budget est à mettre en œuvre de façon flexible en changeant les montants par résultat en fonction des réalités rencontrées sur le terrain, sans pour autant changer les budgets par zone.

3.1.1 VOLET ENTRETIEN (A)

Le volet entretien est la suite logique des activités d'entretien du PREPICO 1 et 2.

Ce volet sera mis en œuvre de façon dynamique et flexible, afin de répondre aux opportunités qui se présentent et en s'adaptant au contexte particulier par (sous-)région.

Les trois grandes lignes d'intervention sont :

- Appui au niveau provincial ;
- Appui au niveau local ;
- Appui à l'entretien même.

Ce volet, appuyé par deux AT entretien (un avec un profil routier technique, l'autre avec un profil plutôt institutionnel), respectera l'esprit de la décentralisation, en travaillant sur mesure avec chaque zone/province.

Des accents régionaux doivent être mis en fonction des réalités du terrain. Vu le contexte dynamique (au niveau national et des provinces), il est difficile de détailler les actions dans ce stade. Cet exercice sera fait en cours du programme en étroite collaboration avec les partenaires locaux et provinciaux, et en fonction des résultats obtenus des différentes initiatives mises à l'essai durant PREPICO 1 et 2.

Au Bandundu, ce volet est la suite des projets RIB 1 et 2 et du volet Bandundu du PREPICO 1 et 2. Il concerne la mise en place des infrastructures et l'appui aux structures d'entretien. Aucune nouvelle réhabilitation de routes n'est prévue.

Au Bas-Congo, ce volet est une extension de la prestation « Réhabilitation et entretien de routes rurales dans la province du Bas-Congo, District du Bas Fleuve » et du volet Bas-Congo du programme PREPICO 1. Aucune nouvelle réhabilitation de routes n'est prévue.

Dans les autres provinces, le volet Entretien sera mis en œuvre en même temps que les réhabilitations des routes et en étroite collaboration avec les équipes sur place.

Le volet Entretien disposera d'une équipe d'experts en SIG (Système d'Information Géographique). En effet, il est crucial d'avoir une base de données pour la gestion des programmes d'entretien. Cette équipe continuera à développer un outil informatique qui permettra aux provinces de gérer l'entretien des routes en fonction des priorités et des fonds disponibles.

A l'heure actuelle, les équipes « entretien » ont entamé sont en train de faire les relevés du réseau routier réhabilité par la coopération belgo-congolaise dans le passé et de préparer les plans d'action provinciaux en collaboration avec les autres intervenants tant au niveau provincial que local.

Résultat 1 : « Les structures d'entretien sont mises en place »

A/01/01 : Appui à la mise en place des structures locales

L'entretien de pistes, contrairement à l'entretien des routes goudronnées ou bétonnées est une affaire quotidienne de travail en HIMO (cantonnage). L'entretien quotidien est en effet la seule façon de garder la route en bon état en curant ses drainages et en intervenant sur chaque problème dès le début, ce qui évite la formation de grands sillons ou bourbiers.

Cela exige des structures locales d'entretien. En RDC, ces structures locales sont classiquement connues comme les CLER : comité local d'entretien routier. Les CLER rassemblent plusieurs cantonniers (quelques dizaines). Leurs objectifs sont les suivants :

- Entretien la route quand il faut et avec la qualité requise ;
- Surveiller les barrières de pluies ;
- Assurer la paie des cantonniers.

Cette approche crée de nombreux emplois locaux et garantit le meilleur entretien, à condition que le cantonnier soit bien encadré par des structures hiérarchiques et soit payé régulièrement. Les CLERs sont regroupés en Coordinations Territoriales avec l'objet de coordonner les activités des CLERs dans chaque Territoire et de servir de point focal pour la mise à disposition des équipements et l'outillage, la distribution des fonds destinés aux CLERs et la représentation des

CLERs auprès de la Fédération Provinciale des CLERs, de l'Administration Territoriale, des délégués de la DVDA et de L'OR et du secteur privé.

Le programme PREPICO 3, comme les projets routiers dans le passé, appuiera la mise en place de ces structures locales, en concertation avec tous les intervenants. Le statut actuel des CLERs, Coordinations et Fédérations est celui d'Association Sans But Lucratif (ASBL). Ce statut pourra évoluer (par exemple vers un statut de PME) en fonction des résultats des diverses initiatives présentement en cours et du processus de décentralisation.

Dans le même sens, l'appui aux structures locales inclura aussi l'analyse des opportunités d'entretien par le secteur privé plutôt que par les CLER. Les expériences au Bas-Congo avec le secteur privé qui assure l'entretien des routes sont très prometteuses. Dans la même province, l'entretien par des CLER a eu moins de succès après projet.

Cette activité couvre donc non seulement la mise en place des CLERs où c'est nécessaire, mais aussi l'appui aux structures privées qui se chargent de l'entretien routier où c'est possible.

Pour chaque entretien à faire, la privatisation de l'entretien routier, sur base de contrats de performance avec des PME, sera analysée comme une option également.

A/01/02 : Appui à la mise en place des structures provinciales

Le Comité Provincial d'Entretien Routier (CPER) est l'organisation qui chapeaute les activités d'entretien par province. Il gère la partie des financements d'entretien (FONER et autres) qui sont destinés à la province. Il est constitué des organismes étatiques provinciales, de la fédération des CLER (voir infra), des représentants du secteur privé (structures d'entretien, transporteurs, et autres) et des bailleurs de fonds.

Cette activité consiste en réunions et appuis juridiques, ainsi qu'en investissements (bureau, véhicules, matériel informatique...). Elle assure la mise en place de la structure provinciale qui gère l'entretien routier et qui fera le lien entre le FONER (ou autres sources de financement) et les provinces.

Le mécanisme même d'approbation et de transmission des liquidités vers les CLER, des structures privées et les agents de la DVDA à partir du CPER sera défini et mis en application selon les dispositions du comité de direction. Un appui juridique local s'avère nécessaire pour valider les statuts de ces comités afin qu'ils puissent ouvrir des comptes en banque et faire valider les signatures agréées. Cette activité est cruciale pour assurer la confiance du gouvernement et des bailleurs de fonds pour qu'ils alimentent en toute confiance les fonds provinciaux.

Une multitude de nouveaux CLER et structures privées d'entretien émergera dès que le FONER sera opérationnel et dès que l'entretien routier sera relancé (sur financement FONER ou autre). Une fédération des CLER au niveau provincial s'impose donc. Cette fédération de ces entités locales au niveau provincial a de nombreux avantages :

- Simplification de la structure ;
- Point focal pour l'administration et le contrôle financier ;
- Outil de formation des membres des CLER ;
- Economie d'échelle, par exemple dans l'achat d'outils d'entretien ;
- Facilitation d'installation de nouveaux CLER ;
- Echange facile des expériences et compétences entre CLER ;
- Augmentation du « poids » des CLER dans les réunions provinciales : une représentation de la fédération des CLER participera au CPER et défendra l'intérêt des CLER..

L'activité aidera à fédérer les CLER, par des réunions des CLER, par l'installation d'un bureau pour la fédération etc. Un centre de formation sera installé. Ce centre a pour objectif d'assurer les formations des CLER et d'être le point de rencontre des CLER.

Le rôle de la DVDA dans l'entretien routier, qu'il soit exécuté par les CLER ou par des structures privées, sera :

- D'assister à la planification des entretiens sur base des connaissances du réseau des routes de desserte agricole ;
- Un rôle normatif, afin de créer une cohérence entre les différents systèmes d'entretien (CLER ou PME) ;
- Le contrôle des travaux d'entretien.

A/01/03 : Formations des structures

Les structures à tous les niveaux auront besoin de différentes formations. Au niveau local, des formations pratiques et théoriques en matière d'entretien routier sont nécessaires. Au niveau territorial, de district et de province, des formations d'un autre niveau sont nécessaires : économie de transport, priorisation des routes et de l'entretien, gestion financière, gestion des ressources humaines...

Les formations seront organisées en collaboration avec les entités provinciales et en s'inscrivant dans un cadre existant (CPER, fédération des CLER, coordinations territoriales, CLER, structures privées...).

Résultat 2 : « Les structures d'entretien sont appuyées »

A/02/01: Appui au fonctionnement

Cette activité met à disposition des entités d'entretien au niveau provincial une enveloppe budgétaire (un « fonds d'entretien ») pour leur fonctionnement, en attendant la reprise de ces frais par d'autres sources de financement. Cette enveloppe pourra couvrir les frais de fonctionnement (bureau, véhicules, réunions, outillage d'entretien, primes...) des CPER, des coordinations et la fédération des CLER et surtout au niveau local des CLER et des structures privées en charge de l'entretien, en fonction des besoins.

Cette activité devra être exécutée en étroite collaboration avec le FONER, avec les autres bailleurs de fonds, le secteur privé et avec les instances provinciales ou locales (qui pourraient avoir d'autres sources de financement de l'entretien). Les financements belges pourront alimenter d'en haut les structures provinciales. La coopération belgo-congolaise observera et guidera les circuits des fonds vers les activités d'entretien (« Trickle down »).

Résultat 3. Des méthodes de réhabilitation plus durable sont analysées

A/03/01 : Recherche et développement

Cette ligne couvre la recherche et développement, en vue de chercher des technologies de réhabilitation plus durables et moins onéreuses à entretenir. Concrètement, il s'agit de faire des planches d'essai en utilisant différents produits/technologies de stabilisation de routes en terre ou en sable.

Ces planches d'essai seront mises en œuvre et leur comportement sous les conditions climatologiques locales sera comparé pendant la durée du programme.

3.1.2 VOLET MANIEMA (B)

Résultat 1: Les études sont menées

B/01/01 : Etude d'impact

Les études permettront de faire un suivi des Indicateurs Objectivement Vérifiables (IOV) et de vérifier si les objectifs assignés au Programme sont atteints et à quel niveau.

L'étude base-line pour le Maniema est déjà prévue sous PREPICO 1/2.

Les études d'Impact Environnemental et Sociale et l'Implémentation du Plan de Gestion Environnementale et Sociale constituent, par leur importance, un résultat spécifique (voir plus loin).

Résultat 2 : Les PME et ONG ont été formés

B/02/01 : Formation des ONG et PME

Des formations en HIMO sont déjà prévues dans PREPICO 1 et 2. Cette activité prévoit des nouvelles formations en vue de l'extension de la zone de travail et donc des ONG et/ou PME qui seront associés aux travaux. Deux nouvelles sessions sont prévues.

Résultat 3 : Un réseau routier est réhabilité

L'enveloppe disponible permettra de réhabiliter environ 300 km de routes et une centaine de km de voirie fluviale. Grosso modo, ces routes se situeront dans les zones à potentiel agricole élevé. Le volet tiendra également compte des axes des volets Kasai-Oriental et Katanga.

B/03/01 : Achat d'outillage

Cette activité inclut l'achat d'outillage pour les travailleurs en HIMO, ainsi que l'achat de tracteurs et remorques pour faciliter le transport des matériaux. Ces engins peuvent très bien être utilisés après le programme pour soit l'entretien (périodique), soit servir à l'agriculture dans la région.

Cette ligne couvre également l'achat de quelques petits compacteurs pour améliorer la qualité des travaux HIMO.

B/03/02: Réhabilitation des ouvrages d'art

Les ouvrages d'art seront réhabilités/reconstruits en utilisant la technologie adaptée (béton armé, pont Bailey...) pour assurer un passage durable en toute saison.

B/03/03: Réhabilitation en semi-mécanisé

20 km de semi-mécanisé sont prévus, à un coût unitaire de 5.000€/km. Une location d'engins de chantier (gros compacteur, niveleuses, bulldozer, chargeur, camions) auprès de l'Office des Routes est envisageable en fonction des opportunités.

B/03/04: Réhabilitation des routes en HIMO

Il est prévu de réhabiliter 300 km de routes en méthode HIMO. (voir plus haut pour la méthode HIMO).

B/03/05: Réhabilitation de voirie fluviale

Cette activité concerne le curage de voiries fluviales. Il ne s'agit pas de grandes interventions comme le dragage, mais plutôt de travaux (éventuellement en HIMO) de débroussaillage et de balisage de petites rivières pour faciliter le trafic fluvial.

B/03/06: Construction de débarcadères et entrepôts de stockage

Dans l'appui au transport fluvial, il est indiqué de prévoir des débarcadères, où les bateaux peuvent être chargés en toute sécurité.

Dans un système de transport multi-modal comme celui de la RDC, le transbordement des marchandises et le stockage est souvent nécessaire. Le stockage permet d'optimiser le chargement des différents moyens de transport (allant du vélo au camion, de la pirogue au navire).

Les entrepôts de stockage permettent une grande flexibilité au niveau des stocks et du transport. Par exemple, un entrepôt peut être rempli jusqu'à ce que le volume d'un camion soit stocké. A ce moment, un camion peut venir chercher les marchandises, ce qui est beaucoup plus économique que d'avoir de nombreux vélos qui font des longs trajets.

Les études base-line devront indiquer les lieux optimaux de construction de débarcadère et/ou d'entrepôt, en fonction des axes (routières et fluviales) choisis.

Résultat 4 : Un Plan de Gestion Environnementale et Sociale est implémenté

B/04/01 : Etude d'Impact Environnemental et Social

Une Etude d'Impact Environnemental et Social (EIES) sera exécutée dans la région. Au sein de cette étude, un plan de gestion environnementale et sociale (PGES) sera élaboré par le programme, en s'appuyant sur les expertises disponibles auprès du partenaire (points focaux) et des consultances externes.

Ce plan traitera également des thèmes transversaux de la coopération sous la partie sociale (genre, droits des enfants, VIH/SIDA).

Le contenu de l'Etudes d'Impact Environnemental et Social et d'un Plan de Gestion Environnemental et Social est décrit dans les principes d'intervention (point 2.4).

Le Ministère de l'Environnement, Conservation de la Nature et Tourisme (MECNT) sera associé au processus de l'EIES à travers les points focaux environnement au Ministère de Développement Rural.

B/04/02: Mise en œuvre et suivi du PGES

Au moment de la formulation, il est impossible d'estimer le contenu exact et le coût des PGES. C'est pourquoi une enveloppe budgétaire, en proportion avec le budget de réhabilitation, est mise à disposition de chaque volet géographique.

Cette enveloppe doit obligatoirement couvrir les thèmes/activités suivants :

- Environnement physique, avec entre autres les activités de lutte anti-érosive, végétalisation, reboisement, foresterie durable.

- VIH/SIDA : chaque volet devra chercher des opportunités de synergie avec des programmes nationaux ou locaux, étatiques ou ONG, afin de prendre en compte l'impact des travaux sur la propagation du VIH/SIDA.
- Genre et droits d'enfants

Les indicateurs du PGES seront suivis en même temps que les autres indicateurs (techniques) du programme et feront partie du rapportage et de l'évaluation du projet.
Voir les principes d'intervention pour une description détaillée du EIES et PGES.

3.1.3 VOLET KATANGA (C)

La région est fortement peuplée et compte de nombreux "retournés" (ex-réfugiés) et IDP (internally displaced people). Le mouvement de retour est organisé par les Nations Unies, principalement à travers le rapatriement volontaire des réfugiés congolais de la Zambie et de la Tanzanie et des retours d'anciens déplacés internes. Ainsi, environ 10.000 personnes ont été rapatriées en 2008 par le High Commissioner for Refugees (HCR) contre plus ou moins 18.500 personnes programmées d'être rapatriées en 2009.

Le 02 septembre 09, le Conseil Provincial Inter-Agences (CPIA) du Katanga passant en revue la situation générale de l'action humanitaire dans la Province, a évalué ensuite les gaps en rapport avec les besoins. Il a ensuite proposé de fait, un recentrage de cette action dans l'optique de produire un impact plus visible sur le terrain qui pourrait plus cadrer avec la période de transition que traverse la province sans oublier de mettre un accent particulier sur les zones ayant encore certaines poches de vulnérabilité manifeste.

Les résultats de ces missions et les différents rapports en la possession du CPIA ont permis de confirmer le caractère prioritaire des zones déjà inscrites dans le Plan d'Action Humanitaire (PAH) 2009 déjà revu à mi-parcours. Cependant, le CPIA a renouvelé son option pour une concentration géographique des activités humanitaires au titre des allocations du Pooled Fund. Cette concentration géographique devant se traduire par la mise en œuvre de projets à masse critique, complémentaires et multi-sectoriels. La notion "multi-sectoriel" s'entend ici par la promotion de projets individuels qui, ensemble avec d'autres projets présentés dans d'autres secteurs sur un même site, soit par le même partenaire soit par d'autres partenaires s'imbriquent et se complètent parfaitement les uns et les autres dans une logique de résultats, pour la recherche de l'impact immédiat à très court terme.

Ainsi, la réunion du CPIA du 02 septembre 2009, à établi que le District du Tanganyika, le territoire de Pweto, l'axe Bukama-Malemba-Manono et les aspects sectoriels à risques, étaient les plus prioritaires et que l'attention de la communauté humanitaire devrait être focalisée sur ces zones dans le cadre de la deuxième allocation du Pooled Fund 2009.

Les organisations humanitaires sont omniprésentes, aussi dans le secteur routier. Les Nations Unies (via le Pooled Fund) financent de nombreuses interventions de réhabilitation des routes et ponts sur tout le territoire, exécutées par des ONG nationales et/ou internationales. Malheureusement, ces ONG ne travaillent pas toujours suivant les normes. Ainsi, la qualité de leur travail laisse souvent à désirer, par manque de formation et d'expertise.

La situation humanitaire de la Province du Katanga, en dehors des répercussions négatives de la crise économique mondiale, n'a pas connu d'évolution considérable et reste marquée par:

- a) Situation Post-conflit.
 - Une insécurité relative ambiante;
 - Destruction des infrastructures sociales de base (écoles, centres de santé, routes);
 - Un risque élevé existe de mines (anti-personnelles et anti-char) dans la région.
 - Déficit des moyens de transport routier;
 - Manque de personnel qualifié dans les secteurs de l'éducation et de la santé ou

- Refus du personnel affecté de rejoindre leur poste d'affectation à cause du manque de moyens adéquats de travail;
- Ruée des populations vers les mines au détriment de la production agricole;
- Il sied de prendre aussi en considération le risque que fait peser sur le Nord Katanga les opérations KIMIA II qui se déroulent actuellement dans la province voisine du Sud Kivu. Si des dispositions utiles ne sont prises en avance, cette partie Nord de la province risque de connaître un déferlement des mouvements des populations qui fuient les affrontements entre l'armée régulière et les groupes armés dont le FDLR. C'est, eu égard à cette situation, que le CPIA provincial a instruit le sous-CPIA de Kalemie de procéder rapidement à une mise à jour du Plan de Contingence du district du Tanganyika.
- Reprise timide des activités économiques entre Lubumbashi, ville capitale, et les autres districts;
- Environ 95% des besoins de la Province sont couverts par les importations, d'où une hémorragie en devises;
- Forte concentration des populations dans les villes et dans la capitale provinciale avec tout ce que cela constitue comme risque de concentration évidente de problèmes sociaux pouvant constituer une bombe sociale à retardement. Ce phénomène s'est accentué par un exode rural très prononcé ces derniers mois du fait du nombre important de déflatés des sociétés minières.

b) Catastrophes naturelles récurrentes (inondations).

c) Épidémies de choléra et de rougeole qui frappent de façon régulière les populations.

L'intervention devra tenir compte de tous ces éléments pour arriver à réhabiliter un réseau cohérent.

Résultat 1 : Les études sont menées

C/01/01: Etude d'impact

L'étude base-ligne pour PREPICO 3 sera incluse dans l'étude base-ligne pour PREPICO 2. Les études d'impact permettront de faire un suivi des indicateurs objectivement vérifiables (IOV) et de vérifier si les objectifs assignés au Programme sont atteints et à quel niveau. Les études d'impact, ainsi que les études techniques, seront financées sur ce programme. Les études d'Impact Environnemental et Sociale et l'Implémentation du Plan de Gestion Environnementale et Sociale constituent, par leur importance, un résultat spécifique (voir plus loin).

Résultat 2 : Les PME et ONG ont été formés

C/02/01 : Formation en méthode HIMO des chefs d'équipe

Ce résultat est nécessaire pour une bonne exécution des travaux (dans le troisième résultat). Quatre sessions de formation (données par la DVDA) seront données aux chefs d'équipes des ONG et des PME.

Dans cette zone d'intervention, les formations contiendront nécessairement un aspect MRE (Mine Risk Education), qui permettra aux ouvriers de reconnaître les signes de présence d'une mine ou UXO (Unexploded Ordnance – munition non explosée). Pour cela, une collaboration est indiquée avec les ONG sur place qui travaillent dans le domaine de déminage.

Résultat 3 : Un réseau routier est réhabilité

C/03/01 : Achat d'outillage

Cette activité inclut l'achat d'outillage pour les travailleurs en HIMO, ainsi que l'achat de tracteurs et remorques pour faciliter le transport des matériaux. Ces engins peuvent très bien être utilisés après le programme pour soit l'entretien (périodique), soit servir à l'agriculture dans la région. Cette ligne couvre également l'achat de quelques petits compacteurs pour améliorer la qualité des travaux HIMO.

C/03/02 : Réhabilitation des ouvrages d'art

Les ouvrages d'art seront réhabilités/reconstruits en utilisant la technologie adaptée (béton armé, pont Bailey...) pour assurer un passage durable en toute saison.

C/03/03 : Réhabilitation en semi-mécanisé

50 km de semi-mécanisé sont prévus, à un coût unitaire de 5.000€/km. Une location d'engins de chantier auprès de l'Office des Routes est envisageable en fonction des opportunités.

C/03/04 : Réhabilitation des routes en HIMO

Il est prévu de réhabiliter 750 km de routes en méthode HIMO. (Voir plus haut pour la méthode HIMO).

C/03/05 : Réhabilitation de voirie fluviale

Cette activité concerne le curage de voiries fluviales. Il ne s'agit pas de grandes interventions comme le dragage, mais plutôt de travaux (éventuellement en HIMO) de débroussaillage et de balisage de petites rivières pour faciliter le trafic fluvial. Une réhabilitation de 250km est prévue.

C/03/06 : Construction de débarcadères et entrepôts de stockage

Dans l'appui au transport fluvial, il est indiqué de prévoir des débarcadères, où les bateaux peuvent être chargés en toute sécurité.

Dans un système de transport multi-modal comme celui de la RDC, le transbordement des marchandises et leur stockage est souvent nécessaire. Le stockage permet d'optimiser le chargement des différents moyens de transport (allant du vélo au camion, de la pirogue au navire).

Les entrepôts de stockage permettent une grande flexibilité au niveau des stocks et du transport. Par exemple, un entrepôt peut être rempli jusqu'à ce que le volume d'un camion soit stocké. A ce moment, un camion peut venir chercher les marchandises, ce qui est beaucoup plus économique que d'avoir de nombreux vélos qui font des longs trajets.

Les études base-line devront indiquer les lieux optimaux de construction de débarcadère et/ou d'entrepôt, en fonction des axes (routières et fluviales) choisis.

Résultat 4 : Un Plan de Gestion Environnementale et Sociale est implémenté

C/04/01 : Etude d'Impact Environnemental et Social

Une Etude d'Impact Environnemental et Social (EIES) sera exécutée dans la région. Au sein de cette étude, un plan de gestion environnementale et sociale (PGES) sera élaboré par le programme, en s'appuyant sur les expertises disponibles auprès du partenaire (points focaux) et des consultances externes.

Ce plan traitera également des thèmes transversaux de la coopération sous la partie sociale (genre, droits des enfants, VIH/SIDA).

Le contenu de l'Etudes d'Impact Environnemental et Social et d'un Plan de Gestion Environnemental et Social est décrit dans les principes d'intervention (point 2.4).

Le Ministère de l'Environnement, Conservation de la Nature et Tourisme (MECNT) sera associé au processus de l'EIES à travers les points focaux environnement au Ministère de Développement Rural.

C/04/02: Mise en œuvre et suivi du PGES

Au moment de la formulation, il est impossible d'estimer le contenu exact et le coût des PGES. C'est pourquoi une enveloppe budgétaire, en proportion avec le budget de réhabilitation, est mise à disposition de chaque volet géographique.

Cette enveloppe doit obligatoirement couvrir les thèmes/activités suivants :

- Environnement physique, avec entre autres les activités de lutte anti-érosive, végétalisation, reboisement, foresterie durable.
- VIH/SIDA : chaque volet devra chercher des opportunités de synergie avec des programmes nationaux ou locaux, étatiques ou ONG, afin de prendre en compte l'impact des travaux sur la propagation du VIH/SIDA.
- Genre et droits d'enfants

Les indicateurs du PGES seront suivis en même temps que les autres indicateurs (techniques) du programme et feront partie du rapportage et de l'évaluation du projet.

Les zones d'intervention Tanganika et Maniema comprennent deux domaines de chasse (Lwama-Kivu et Lwama-Katanga), qui seront un point d'attention pour l'EIES.

3.1.4 VOLET KASAÏ-ORIENTAL (D)

Ce volet est la suite du volet Kasai-Oriental du PREPICO 1 et 2. Dans ces programmes, il est prévu de réhabiliter la route entre la RN1 (bifurcation lac Mukamba) jusqu'à Lusambo, avec éventuellement une bretelle supplémentaire.

Dans le programme PREPICO 2, il est prévu de rouvrir la route de Lusambo jusqu'à Lubefu et de Lubefu jusqu'à Lodja. Ces axes (en partie des routes provinciales) sont identifiés par le gouvernement national et provincial et repris dans la fiche d'identification.

Le programme PREPICO 3 créera un réseau routier avec les axes de PREPICO 1 et 2 comme squelette. PREPICO 3 permettra de désenclaver encore davantage les villages et les zones agricoles en les reliant au squelette principal. En même temps, PREPICO 3 utilisera fréquemment les axes réhabilités en PREPICO 1 et 2, et pourra ainsi s'assurer du bon entretien de ces axes.

PREPICO 3 aura aussi l'opportunité d'aller se connecter (à Penge) au réseau que la CTB a réhabilité pour DFID et ainsi au district de Kabinda avec les axes réhabilités par la coopération belgo-congolaise. Vers l'est, le réseau pourra se connecter au réseau de Maniema (Kindu/Kasongo).

Les **résultats** à atteindre et les activités y afférentes pour ce volet sont les suivants :

Résultat 1 : Les études préalables sont menées

Plusieurs études s'imposent donc avant d'entamer les travaux. Dans le cadre de PREPICO 1 et 2, les axes avaient été définis par une approche participative avec le gouvernement de la province et les acteurs de la zone. Pour PREPICO 3, une vraie étude de priorisation s'impose.

D/01/01 : Etudes base-line et d'impact

Une étude base-line sera menée dans la région. Elle comportera :

- Une analyse du coût de vie actuel ;
- Une analyse du potentiel agro-économique de la zone.
- Une analyse des axes de transport, des moyens de transport et les coûts associés, tenant compte des aspects multi-modal (connexion avec les voies fluviales) ;
- Une étude d'impact socio-économique
-
- Une priorisation des réhabilitations de routes, tenant compte de tous les éléments ci-dessus et de l'impact environnemental (voir Résultat 4).

Cette étude servira de point de référence pour l'évaluation du programme à la fin (indicateurs de performance).

Les études d'Impact Environnemental et Sociale et l'Implémentation du Plan de Gestion Environnementale et Sociale constituent, par leur importance, un résultat spécifique (voir plus loin).

Résultat 2 : Les ONG et PME sont formées en méthode HIMO

D/02/01 : Formations des PME et ONG (en méthode HIMO)

Après PREPICO 1 et 2, la méthode HIMO sera déjà connue dans le district de Sankuru, et plusieurs PME et ONG auront déjà bénéficié de formations. Pour former les PME/ONG complémentaires sur les nouveaux axes, 3 Sessions de formation (à donner par la DVDA) sont prévues pour les chefs d'équipe des différents ONGD et PME qui exécuteront les travaux.

A part les éléments techniques de la méthodologie HIMO, ces formations pourront inclure également des modules des thèmes transversaux (environnement, VIH/SIDA, genre).

Résultat 3: Un réseau de 750 km est réhabilité

D/03/01: Achat d'outillage

Cette activité inclut l'achat d'outillage pour les travailleurs en HIMO, ainsi que l'achat de tracteurs et remorques pour faciliter le transport des matériaux. Ces engins peuvent très bien être utilisés après le programme pour soit l'entretien (périodique), soit servir à l'agriculture dans la région.

Cette ligne couvre également l'achat de quelques petits compacteurs pour améliorer la qualité des travaux HIMO.

D/03/02 : Réhabilitation des ouvrages d'art

Les ouvrages d'art seront réhabilités/reconstruits en utilisant la technologie adaptée (béton armé, pont Bailey...) pour assurer un passage durable en toute saison.

D/03/03 : Réhabilitation en semi-mécanisé

50 km de semi-mécanisé sont prévus, à un coût unitaire de 5.000€/km. Une location d'engins de chantier auprès de l'Office des Routes est envisageable en fonction des opportunités.

D/03/04 : Réhabilitation des routes en HIMO

Il est prévu de réhabiliter 750 km de routes en méthode HIMO. (voir plus haut pour la méthode HIMO).

D/03/05 : Réhabilitation de voirie fluviale

Cette activité concerne le curage de voiries fluviales. Il ne s'agit pas de grandes interventions comme le dragage, mais plutôt de travaux (éventuellement en HIMO) de débroussaillage et de balisage de petites rivières pour faciliter le trafic fluvial. La réhabilitation de 250km est prévue.

D/03/06 : Construction de débarcadères et entrepôts de stockage

Dans l'appui au transport fluvial, il est indiqué de prévoir des débarcadères, où les bateaux peuvent être chargés en toute sécurité.

Dans un système de transport multi-modal comme celui de la RDC, le transbordement des marchandises et le stockage est souvent nécessaire. Le stockage permet d'optimiser le chargement des différents moyens de transport (allant du vélo au camion, de la pirogue au navire).

Les entrepôts de stockage permettent une grande flexibilité au niveau des stocks et du transport. Par exemple, un entrepôt peut être rempli jusqu'à ce que le volume d'un camion soit stocké. A ce moment, un camion peut venir chercher les marchandises, ce qui est beaucoup plus économique que d'avoir de nombreux vélos qui font des longs trajets.

Les études base-line devront indiquer les lieux optimaux de construction de débarcadère et/ou d'entrepôt, en fonction des axes (routières et fluviales) choisis.

Au Kasai-Oriental, la rivière Sankuru est navigable jusque près de Mbuji-Mayi. Un appui au transport fluvial avec la réhabilitation de voirie fluviale et la construction de débarcadères et entrepôts est logique dans l'ensemble du réseau de transport.

Résultat 4 : Un Plan de Gestion Environnementale et Sociale est implémenté

D/04/01 : Etude d'Impact Environnemental et Social

Une Etude d'Impact Environnemental et Social (EIES) sera exécutée dans la région. Au sein de cette étude, un plan de gestion environnementale et sociale (PGES) sera élaboré par le programme, en s'appuyant sur les expertises disponibles auprès du partenaire (points focaux) et des consultances externes.

Ce plan traitera également des thèmes transversaux de la coopération sous la partie sociale (genre, droits des enfants, VIH/SIDA).

Le contenu de l'Etudes d'Impact Environnemental et Social et d'un Plan de Gestion Environnemental et Social est décrit dans les principes d'intervention (point 2.4).

Le Ministère de l'Environnement, Conservation de la Nature et Tourisme (MECNT) sera associé au processus de l'EIES à travers les points focaux environnement au Ministère de Développement Rural.

D/04/02: Mise en œuvre et suivi du PGES

Au moment de la formulation, il est impossible d'estimer le contenu exact et le coût des PGES. C'est pourquoi une enveloppe budgétaire, en proportion avec le budget de réhabilitation, est mise à disposition de chaque volet géographique.

Cette enveloppe doit obligatoirement couvrir les thèmes/activités suivants :

- Environnement physique, avec entre autres les activités de lutte anti-érosive, végétalisation, reboisement, foresterie durable.
- VIH/SIDA : chaque volet devra chercher des opportunités de synergie avec des programmes nationaux ou locaux, étatiques ou ONG, afin de prendre en compte l'impact des travaux sur la propagation du VIH/SIDA.
- Genre et droits d'enfants

Les indicateurs du PGES seront suivis en même temps que les autres indicateurs (techniques) du programme et feront partie du rapportage et de l'évaluation du projet.

Pour la zone Sankuru, l'impact environnemental peut être considérable, vu que le district est limitrophe à la forêt dense. L'EIES devra tenir compte de cette ressource.

3.1.5 VOLET PROVINCE ORIENTALE (E)

Résultat 1 : Les études préalables sont menées

E/01/01 : Etude base-line et d'impact

Dans le cadre de PREPICO 2, l'axe à réhabiliter avait été défini de façon participative avec les partenaires. Une étude de priorisation n'avait donc pas été prévue. Dans le cadre de PREPICO 3, il faudra ouvrir les possibilités de réhabilitation. La fiche d'identification a étendu également la zone géographique de Tshopo vers toute la province Orientale.

Une étude base-line et de priorisation s'impose donc. Si cette étude met en cause la faisabilité de l'axe choisi pour PREPICO 2 (Isangi-Yahuma), les responsables de programme devront analyser les solutions.

Des synergies éventuelles avec le projet Appui à l'Amélioration de la Production Végétale (APV) à l'Institut National pour l'Etude et la Recherche Agronomique (INERA) à Yangambi et avec le projet PAIDECO Tshopo sont à analyser.

Les études d'Impact Environnemental et Social et l'Implémentation du Plan de Gestion Environnementale et Sociale constituent, par leur importance, un résultat spécifique (voir résultat 4). Vue la présence de forêt primaire partout dans la province, l'EIES sera un facteur davantage déterminant dans le choix des axes à réhabiliter.

Résultat 2 : Les PME et ONG sont formés en méthode HIMO

E/02/01 : Formation des PME et ONG

Au total, 2 nouvelles sessions de formation par la DVDA sont prévues. Elles permettront la bonne exécution des travaux de réhabilitation.

Résultat 3: Un réseau de 300 km est réhabilité

Cette activité inclut l'achat d'outillage pour les travailleurs en HIMO, ainsi que l'achat de tracteurs et remorques pour faciliter le transport des matériaux. Ces engins peuvent très bien être utilisés après le programme pour soit l'entretien (périodique), soit servir à l'agriculture dans la région. Cette ligne couvre également l'achat de quelques petits compacteurs pour améliorer la qualité des travaux HIMO.

E/03/02 : Réhabilitation des ouvrages d'art

Les ouvrages d'art seront réhabilités/reconstruits en utilisant la technologie adaptée (béton armé, pont Bailey...) pour assurer un passage durable en toute saison.

E/03/03 : Réhabilitation en semi-mécanisé

20 km de semi-mécanisé sont prévus, à un coût unitaire de 5.000€/km. Une location d'engins de chantier auprès de l'Office des Routes est envisageable en fonction des opportunités.

E/03/04 : Réhabilitation des routes en HIMO

Il est prévu de réhabiliter 300 km de routes en méthode HIMO. (voir plus haut pour la méthode HIMO).

E/03/05 : Réhabilitation de voirie fluviale

Cette activité concerne le curage de voiries fluviales. Il ne s'agit pas de grandes interventions comme le dragage, mais plutôt de travaux (éventuellement en HIMO) de débroussaillage et de balisage de petites rivières pour faciliter le trafic fluvial. La réhabilitation de 100km est prévue.

E/03/06 : Construction de débarcadères et entrepôts de stockage

Dans l'appui au transport fluvial, il est indiqué de prévoir des débarcadères, où les bateaux peuvent être chargés en toute sécurité.

Dans un système de transport multi-modal comme celui de la RDC, le transbordement des marchandises et leur stockage est souvent nécessaire. Le stockage permet d'optimiser le chargement des différents moyens de transport (allant du vélo au camion, de la pirogue au navire).

Les entrepôts de stockage permettent une grande flexibilité au niveau des stocks et du transport. Par exemple, un entrepôt peut être rempli jusqu'à ce que le volume d'un camion soit stocké. A ce moment, un camion peut venir chercher les marchandises, ce qui est beaucoup plus économique que d'avoir de nombreux vélos qui font des longs trajets.

Les études base-line devront indiquer les lieux optimaux de construction de débarcadère et/ou d'entrepôt, en fonction des axes (routières et fluviales) choisis.

Résultat 4 : Un Plan de Gestion Environnementale et Sociale est implémenté

E/04/01 : Etude d'Impact Environnemental et Social

Une Etude d'Impact Environnemental et Social (EIES) sera exécutée dans la région. Au sein de cette étude, un plan de gestion environnementale et sociale (PGES) sera élaboré par le programme, en s'appuyant sur les expertises disponibles auprès du partenaire (points focaux) et des consultances externes.

Ce plan traitera également des thèmes transversaux de la coopération sous la partie sociale (genre, droits des enfants, VIH/SIDA).

Le contenu de l'Etudes d'Impact Environnemental et Social et d'un Plan de Gestion Environnemental et Social est décrit dans les principes d'intervention (point 2.4).

Le Ministère de l'Environnement, Conservation de la Nature et Tourisme (MECNT) sera associé au processus de l'EIES à travers les points focaux environnement au Ministère de Développement Rural.

E/04/02: Mise en œuvre et suivi du PGES

Au moment de la formulation, il est impossible d'estimer le contenu exact et le coût des PGES. C'est pourquoi une enveloppe budgétaire, en proportion avec le budget de réhabilitation, est mise à disposition de chaque volet géographique.

Cette enveloppe doit obligatoirement couvrir les thèmes/activités suivants :

- Environnement physique, avec entre autres les activités de lutte anti-érosive, végétalisation, reboisement, foresterie durable.
- VIH/SIDA : chaque volet devra chercher des opportunités de synergie avec des programmes nationaux ou locaux, étatiques ou ONG, afin de prendre en compte l'impact des travaux sur la propagation du VIH/SIDA.
- Genre et droits d'enfants

Les indicateurs du PGES seront suivis en même temps que les autres indicateurs (techniques) du programme et feront partie du rapportage et de l'évaluation du projet.

3.1.6 VOLET BACS (F)

Résultat 1 : Les études préalables sont menées

F/01/01 : Etude de sélection

Etant donné les besoins, le programme ne pourra pas couvrir tous les bacs sur le territoire de la RDC. Les bacs seront en priorité réhabilités sur les axes retenus dans les volets routiers. En deuxième lieu, des bacs dans les mêmes zones géographiques, qui peuvent avoir une influence positive sur le programme et le désenclavement (synergie avec les routes) seront pris en compte, à condition que les voies d'accès soient en bon état.

Troisièmement, les bacs sur d'autres axes réhabilités par d'autres bailleurs de fonds, sont envisageables. A titre d'exemple, les projets Programme de réhabilitation du secteur agricole et rural et Projet de réhabilitation du secteur agricole et rural (respectivement PARSAR et PRESAR) de la BAD compte réhabiliter des routes rurales, mais exclut explicitement dans leur projet la réhabilitation de bacs. La coopération belgo-congolaise pourrait en parfaite synergie s'occuper de ce maillon manquant.

En quatrième lieu, d'autres bacs pertinents sur le territoire congolais peuvent être pris en compte.

Une étude de priorisation s'impose donc, qui tient compte des axes routiers retenus dans les différentes zones géographiques. Les bacs sur ces axes seront la première priorité.

Pour les autres bacs, les critères de priorisation sont en principe les mêmes que pour les aspects routiers. Quelques critères principaux sont notamment :

- La possibilité d'entretien et la bonne gestion du bac ;

- la population desservie par le bac ;
- La fréquence des traversées ;
- L'état de la route desservie par le bac ;
- Le coût d'une intervention.

Résultat 2 : La gestion des bacs est améliorée

F/02/01 : Analyse économique

L'analyse sera à la fois technique (caractéristiques des véhicules, fréquences...), économique (tarifs, paiement des consommables et pièces de rechange, paiement des équipages, des primes, répartition des revenus) et administrative (Propriété, contrats des équipages, conditions d'exécution, responsabilités, assurances, taxes, ...). Lors du passage sur les bacs, les usagers (piétons, vélos, motos véhicules légers et lourds) doivent payer un droit de passage. Ce droit de passage varie suivant l'endroit (pouvoir d'achat, importance du service rendu aux populations et entreprises), la distance à parcourir, le prix du carburant et les types de véhicules embarqués. Pour chaque bac, l'Office des Routes émet des « **Instructions de tarification** » spécifiques, après en avoir discuté avec les autorités locales.

A l'heure actuelle, la direction « Bacs » de l'Office des Routes a entamé des études afin d'harmoniser ces instructions de tarification.

Cette activité permettra de calculer le prix de revient d'une traversée par le bac et d'analyser si les taux actuels sont bénéfiques ou pas. Elle indiquera si les bacs peuvent contribuer à l'entretien routier ou si c'est plutôt les systèmes locaux d'entretien qui doivent prendre en charge l'entretien du bac.

On l'a vu dans deux cas pratiques étudiés par une étude dans le cadre de la formulation que les bacs n'ayant pas les mêmes fréquences de traversées, les mêmes distances à parcourir et les mêmes recettes, les paramètres varient dans des proportions importantes.

Certains paramètres sont faciles à définir : distance à parcourir et/ou temps de parcours, puissance moteurs, ... Mais le paramètre le plus important qui est la fréquentation du bac est beaucoup moins facile à cerner. Les dernières données datent de 1985. Des visites régulières sur les sites sont indispensables pour collecter et confirmer.

F/02/02 : Mise en place d'un système de gestion

La gestion des bacs demande une approche proactive plutôt que la solution ad hoc des problèmes. La gestion inclut également l'entretien des bacs. La coopération belgo-congolaise compte apporter, dans le cadre de PREPICO 3, un appui à la gestion économique et financière de l'activité bacs en RDC.

A l'heure actuelle, l'Office des Routes section bacs ne fonctionne pas en autofinancement. Les financements des investissements viennent de l'extérieur sous forme d'aides de bailleurs de fonds tels que la Belgique, l'Allemagne, UNOPS et Union Européenne.

Dans le futur, l'autofinancement devra prendre le relais. Par ailleurs, l'Office des Routes devra progressivement avoir accès aux circuits bancaires locaux ou internationaux pour obtenir les prêts nécessaires à ses développements.

Cela arrivera lorsque l'Office des Routes section bacs sera à même de présenter les études économiques et financières de qualité appuyées sur une base de données crédible et mise à jour régulièrement.

Ceci demande la présence au sein du team directeur d'un gradué en économie et finances de bon niveau. Dans le cadre de PREPICO 3, la mise à disposition d'un Assistant Technique pour la gestion administrative des bacs préparera cette voie.

L'activité –qui sera développée en profondeur après l'analyse économique- couvrira entre autre l'achat de matériel informatique (si nécessaire) et la formation du personnel de gestion.

Pour les bacs réhabilités par le programme, les recettes des bacs seront gérées par le programme en coopération avec l'Office des Routes (ou la DVDA, en fonction de l'attribution du bac). Ceci à titre d'exemple et d'exercice de mise en place d'un système de gestion.

Résultat 3 : Les bacs sont réhabilités

Une liste des bacs prioritaires est reprise en annexe. Cette liste est issue de l'étude additionnelle faite dans le cadre de la formulation. La liste reste à valider par les différents partenaires.

F/03/01 : Suivi des chantiers

Un ingénieur naval sera recruté pour appuyer le programme avec le design, le suivi et la mise en œuvre du volet bacs. Cet ingénieur travaillera sur base d'un contrat cadre sur appel. Ses tâches consisteront de :

- L'analyse technique des bacs
- L'élaboration des cahiers des charges de travaux
- L'assistance à l'attribution des marchés de travaux (au niveau technique)
- Le suivi des chantiers, réunions de chantiers, réception provisoire et finale
- L'assistance à la mise en œuvre des bacs : formation des équipages

Pour cela, des missions ponctuelles vers les sites des bacs seront nécessaires.

Au total, 300 jours pourront être prestés à 250 euro par jour.

F/03/02 : Réhabilitation des bacs à moteur

Il est impossible en ce moment d'estimer le nombre de bacs à moteur à réhabiliter, une enveloppe de 2.125.000 euro est mise à disposition. Cela équivaut à la construction de 5 nouveaux bacs. Les bacs à moteur sont les plus complexes à réhabiliter. Des réhabilitations complètes (reconstructions) sont prévues. Si des bacs sont réparables avec un budget inférieur, le nombre de bacs pourra être revu à la hausse.

L'Office des Routes mettra à disposition leurs ateliers et fournira les pièces de rechange qu'ils ont encore en stock à l'heure actuelle.

F/03/03 : Réhabilitation des bacs à traile

Comme pour les bacs à moteur, une enveloppe est mise à disposition pour la réhabilitation des bacs à traile. Ces bacs sont beaucoup plus simple de construction et nécessitent moins de grands travaux ou de pièces qui coûtent cher. Une enveloppe de 2.000.000 euro est mise à disposition, ce qui devrait couvrir la réhabilitation d'au moins 20 bacs à traile.

F/03/04 : Embarcadères d'accostage des bacs

Les embarcadères des bacs datent souvent de la même époque que les bacs mêmes. Un grand nombre d'entre eux n'est plus en bon état, voire même inexistant à ce jour. Pour pallier à cela, le programme envisage la réhabilitation/construction d'une dizaine d'embarcadères d'accostage des bacs. Ces embarcadères sont bien plus complexes que ceux prévus dans l'appui au transport fluvial, car ils doivent permettre l'accès en camion aux bacs (avec souvent un dénivelé consistant) et l'accostage du bac en bonnes conditions.

En effet, de nombreux accidents avec les bacs arrivent par manque de bon embarcadère. Cette activité augmentera donc sensiblement la durabilité des deux activités précédentes en évitant des accidents avec des dommages structurels aux bacs. En même temps, les rampes d'accostage de bonne qualité augmentent aussi la sécurité des véhicules et (leurs) passagers pendant le chargement/déchargement des bacs. Une enveloppe de 1.000.000 euro est mise à disposition pour la réhabilitation/construction d'embarcadères des bacs.

Un débarcadère bien conçu doit tenir compte du type de bac qui doit y accoster, du type de véhicules qui doit y transiter et des caractéristiques de la voie d'eau localement. Par ailleurs, la zone d'accostage doit toujours être choisie à un endroit favorable et si possible protégé. Si ce n'est pas le cas, il y a lieu de prévoir un ou plusieurs épis en amont pour créer une zone de calme où le bac peut manœuvrer efficacement.

On donnera priorité aux embarcadères servant des bacs en construction ou réhabilitation dans le présent programme (priorité 1), ensuite à ceux réhabilités et/ou construits dans le programme d'urgence (priorité 2).

Les autres embarcadères seront faits au gré des opportunités : priorité 3 aux embarcadères desservant des zones d'activité de la coopération belgo-congolaise en PREPICO 3, priorité 4 pour tous les embarcadères dont les bacs et site sont mal connus par nos équipes. Priorité 5 à tous les bacs à câbles pour lesquels le problème des embarcadères est moins aigu.

3.4 Indicateurs et sources de vérification

Les indicateurs sont repris dans le cadre logique par résultat pour chaque volet (voir annexe).

Les principaux indicateurs de ce programme sont :

Au niveau de l'objectif global :

- Le volume de la production agricole dans les territoires concernés (comparé à la situation actuelle) ;
- Le prix des biens (importés) sur les marchés des zones concernées ;
- Les indices de pauvreté et de développement.

Ces indicateurs sont souvent difficiles à mesurer. Avec la mise en place d'un système de monitoring, d'étude base-line et d'étude d'impact, le programme pourra évaluer les indicateurs de l'objectif global.

Au niveau des objectifs spécifiques :

- Le désenclavement est assuré ;
- La taille des marchés a augmenté ;
- La praticabilité des routes en toute saison (indicateur binaire : la route passe oui ou non) ;

- La vitesse moyenne de parcours selon les standards de la DVDA ;
- Le nombre d'emplois temporaires et permanents créés par le programme (en homme jours).

Ces indicateurs sont plus facilement mesurables, et forment une synthèse des travaux et des résultats.

Au niveau des différents résultats :

- Le nombre de kilomètres de routes ouvertes ;
- Le nombre de kilomètres de routes réhabilitées en HIMO et mécanisé ;
- Le nombre d'ouvrages d'art (ponts, passages sous route) réhabilités ;
- La vitesse moyenne sur les trajets réhabilités (où applicable : dans les cas de réouverture avec focus sur les ouvrages d'art, l'indicateur est un indicateur binaire : la route est praticable ou pas) ;
- Le nombre de km de voies navigables réhabilitées
- Le nombre d'entrepôts et débarcadères construits
- Le nombre de bacs (à moteur/à traîlle) réhabilités ou reconstruits
- Le nombre d'embarcadères de bac construits
- La quantité et qualité des PME et ONG formées dans le secteur routier ;
- La fréquence et la qualité de l'entretien des routes ;
- Le nombre d'organismes d'entretien créés et/ou formés à tous niveaux ;
- Le nombre de kilomètres entretenus et la taille de réseau praticable
- La présence et la mise en œuvre systématique d'un Plan de Gestion Environnementale

L'ensemble des IOV concernant les thèmes transversaux sera défini par les Etudes d'Impact Environnemental et Social et ajouté au cadre logique.

3.5 Acteurs intervenants dans la mise en œuvre

Le Ministère désigné pour la mise en œuvre de cette prestation est le Ministère du Développement Rural.

Les acteurs intervenants dans la mise en œuvre sont :

- La DVDA, en tant qu'organisme de l'état en charge des routes de desserte agricole (voir cadre institutionnel dans le rapport de formulation), et en tant que spécialiste de la méthode HIMO ;
- Le Ministère de l'Environnement, la Conservation de la Nature et le Tourisme (MECNT) sera associé aux Etudes d'Impact Environnementale et Sociale et à la mise en œuvre des PGES y afférents.
- Les points focaux Environnement et Genre au Ministère de Développement Rural
- L'Office des Routes, propriétaire et exploitant de la plupart des bacs en RDC, qui dispose d'ateliers, de chantiers navals et de stock de pièces de rechange. L'OR sera aussi sollicité pour les travaux mécanisés où c'est possible, et est le maître d'œuvre des tronçons de routes provinciales et nationales inclus dans ce programme ;
- Les CLER, en tant qu'organisme décentralisé d'entretien des routes et la structure pyramidale qui les chapeaute ;
- Les ONG et PME, qui exécutent les travaux de réhabilitation et entretien de fond ;
- Les partenaires privés qui sont bénéficiaires de la route et contribuent à l'entretien routier

4. RESSOURCES

4.1 4.1 Synergie avec les programmes PREPICO 1 et 2

Avant de détailler les ressources nécessaires pour le PREPICO 3, il est utile de brièvement remettre sous l'attention ce qui est déjà prévu comme ressources sur le PREPICO 1 et 2.

Le programme PREPICO 3 est une extension des programmes PREPICO 1 et 2 et utilisera les ressources mises en place pour ces deux premiers programmes. Au niveau du timing :

- PREPICO 1 a démarré en avril 2008, pour une durée d'exécution de 24 mois (jusque fin avril 2010) ;
- PREPICO 2 a démarré en avril 2009 (un an après PREPICO 1), pour une durée d'exécution de 30 mois (jusque fin septembre 2011).

Le programme PREPICO 3, quant à lui, commencera début 2010 pour une durée d'exécution de 48 mois et chevauchera donc pendant deux ans et trois mois avec les programmes précédents, ce qui permet de limiter les nouveaux moyens généraux à mettre en œuvre. Un tableau indicatif est donné ci-dessous

	2008	2009	2010	2011	2012	2013
PREPICO 1	■	■	■			
PREPICO 2		■	■	■		
PREPICO 3			■	■	■	■

4.2 Ressources humaines

Les ressources humaines à mettre en œuvre pour PREPICO sont considérables : au total, cinq experts internationaux seront affectés à ce programme ainsi qu'un grand nombre de ressources humaines nationales de tous niveaux (ingénieurs nationaux de projet (civil, agronomes - 18 au total), spécialistes en SIG (2), comptables (6), logisticiens (6), chauffeurs, gardiens, ...). Ces ressources humaines seront prises en charge par le programme, pour autant qu'elles ne sont pas encore financées sur PREPICO 1 et 2. Le programme engagera également deux expert environnementaux.

Pour les activités de mise en place des systèmes d'entretien (volet A), deux AT sont nécessaires, un avec un profil plutôt institutionnel, l'autre avec un profil routier pour le suivi des activités. Ils travailleront avec une équipe nationale d'ingénieurs et du personnel logistique, administratif et financier. Evidemment, ils travailleront en étroite collaboration avec le volet géographique.

PREPICO 3 prévoit également la continuation de l'équipe de spécialistes en SIG (Système d'information géographique). Cette équipe fera le lien entre les différentes bases de données (RDC, autres bailleurs) et développera un outil informatique pour la gestion de l'entretien. Elle organisera en interne des formations en la matière pour la partie congolaise.

Les volets Maniema, Katanga, Kasai-Oriental et Province Orientale seront dirigés par des ingénieurs nationaux, sous la supervision de deux AT internationaux « Coordinateurs régionaux ». Un Coordinateur régional (basé à Mbuji-Mayi) prendra en charge les volets Kasai-Oriental et Province Orientale, tandis que l'autre (basé à Kalemie) prendra en charge les volets Katanga et Maniema. Chaque volet engagera plusieurs ingénieurs pluridisciplinaires (agronomes, construction civile) pour la mise en œuvre du programme. Le détail des ressources humaines est donné en annexe 7.1 (Budget et ventilation du budget par année).

Pour la Province Orientale, le programme s'appuiera sur les autres projets sur place (notamment PAIDECO Tshopo et éventuellement APV Yangambi) pour ce qui est des ressources humaines, en utilisant des Service Level Agreements (SLA) qui formalisent ce partage de ressources. Un ingénieur national sera le responsable sur place du programme (directeur de programme).

Les aspects environnementaux seront suivis par deux experts dans la matière, un basé au Tanganyika, l'autre dans la Province Orientale. Ces experts seront joints aux coordinateurs régionaux. Le budget des missions des coordinateurs couvre également les missions des experts environnementaux dans les deux provinces. Ces experts suivront les études d'impacts et la mise en œuvre des PGES.

En cas de besoin, une expertise externe peut être recherchée sur la ligne budgétaire de la mise en œuvre du PGES.

Pour le volet bacs, un AT international avec un profil économiste/gestionnaire est prévu pendant trois ans pour la mise en place d'un système de gestion des bacs et pour suivre les différents dossiers de réhabilitation. Il sera aidé par une expertise technique externe (prévue sous les activités du programme). Ce volet engagera également des techniciens, avec notamment un détachement de l'Office des Routes au programme d'un ingénieur naval senior.

Le partenaire sera associé au programme à travers les structures mixtes de concertation locale, les comités de pilotages, les formations, les échanges au niveau quotidien. Le partenaire peut également identifier des homologues, qui pourront suivre et accompagner le programme de près pendant son exécution, ce qui renforcerait la capacité de la DVDA. Leur rôle plus détaillé est décrit dans l'UEC (chapitre 5).

Un projet d'appui au Ministère de Développement Rural est en cours de formulation et commencera quasiment en même temps que PREPICO 3. Ce projet renforcera les capacités du partenaire des projets routiers de la coopération belgo-congolaise et autres bailleurs.

4.3 Ressources matérielles

Les nouvelles ressources matérielles sont limitées. Il s'agit surtout de la prolongation du fonctionnement des différents matériels logistiques (véhicules, bureaux, communication, IT), avec seulement un investissement conséquent au niveau du nouveau volet bacs. Un remplacement des ordinateurs est prévu là où c'est nécessaire. Les ressources sont décrites en détail dans le budget.

4.4 Ressources financières

Les ressources financières de la contribution belge totalisent 28 millions d'euro. La contribution congolaise consiste en la mise à disposition d'homologues. Le financement de l'entretien après-projet par le FONER est à considérer comme une contribution du partenaire également.

Le budget détaillé est donné dans le tableau en annexe. Il reprend l'entièreté des activités pour les volets, ainsi que les réserves budgétaires et les moyens généraux à mettre en œuvre.

Pour la facilité de gestion, les moyens généraux ont été scindés par volet.

Des moyens généraux ne peuvent pas être affectés à un volet spécifique, mais servent au programme entier. Des moyens généraux globaux sont prévus pour :

- L'audit financier du programme
- L'évaluation mi-parcours et l'évaluation finale du programme, qui sera fait en complément des programmes PREPICO 1 et 2
- Le suivi du programme
- Communication pour le Développement, qui sert à informer et sensibiliser les bénéficiaires et à les impliquer dans les réflexions sur le développement de leur région
- Un Program Officer qui centralise les informations des différents volets et qui facilite l'échange entre les volets d'informations et d'outils
- Coordination sécurité

Ce dernier point est nouveau dans ce programme. Le motif est que les équipes doivent travailler dans des zones difficilement accessibles (comme Isangi, Kasongo, Lusambo et Kalemie) où on doit prendre des mesures spéciales de sécurité (téléphones satellitaires, plan d'évacuation sanitaire et d'urgence) et assurer le bien-être des équipes (approvisionnement en eau potable et vivres, etc.)

Globalement, la distribution entre activités, réserve budgétaire et moyens généraux est donnée dans le tableau ci-dessous :

	Activités	Moyens Généraux	Total	%
Entretien	2.875.000	1.223.850	4.098.850	15%
Maniema	2.175.000	697.250	2.872.250	10%
Katanga	4.902.500	879.400	5.781.900	21%
Kasai Oriental	4.882.500	774.300	5.656.800	20%
Province Orientale	2.095.000	472.150	2.567.150	9%
Bacs	5.365.000	1.066.500	6.431.500	23%
Globaux		421.000	421.000	2%
Réserve	170.550		170.550	1%
			0	
Total	22.465.550	5.534.450	28.000.000	100%
%	80%	20%		

Un budget agrée des programmes PREPICO 1, 2 et 3 est donnée en annexe 7.4. Ce budget présente le budget total par zone géographique et par activité (réhabilitation/entretien), ainsi que les moyens généraux à mettre en œuvre.

Le budget affecté aux études d'Impact Environnemental et Social et à la mise en œuvre des Plans de Gestion Environnementale et Sociale s'élève à 1.050.000 euro, ou 8% des activités de réhabilitation proprement dite de PREPICO 3 (et 5% des activités de réhabilitation dans les 4 zones actuelles sous PREPICO 1, 2 et 3).

5. MODALITÉS D'EXÉCUTION

5.1 Cadre légal

Le cadre légal est fixé par la Convention Spécifique relative au «PREPICO 3» à signer entre le Royaume de Belgique et la République démocratique du Congo à l'issu du processus de formulation du programme.

Le Dossier Technique et Financier, établi lors de la formulation, sera annexé à cette Convention.

5.2 Responsabilités administratives et techniques

Conformément aux procédures de la coopération belgo-congolaise en vigueur en République démocratique du Congo, le programme sera mis en œuvre en régie par la CTB en concertation avec l'ensemble des partenaires concernés et plus particulièrement avec le Ministère du Développement Rural.

5.3 Structures d'exécution et de suivi

5.1.1 LA STRUCTURE MIXTE DE CONCERTATION LOCALE (SMCL)

Les parties conviennent de créer, dès la signature de la convention spécifique, une Structure Mixte de Concertation Locale (SMCL).

La Structure Mixte de Concertation Locale (SMCL) assurera une supervision générale de l'exécution de la prestation de coopération et prendra, sur la base des différents rapports et recommandations, toutes les mesures nécessaires à une adaptation du dossier technique et financier (DTF) sans toutefois modifier l'objectif spécifique, la durée et le budget global de la prestation.

Compétences et attributions

La SMCL aura comme attributions de :

- Mettre en place les structures d'exécution du programme ;
- Superviser l'exécution des engagements pris par les Parties ;
- Apprécier l'état d'avancement du programme et de l'atteinte de ses résultats sur base des rapports d'exécution du programme ;
- Approuver les plans d'activités du programme ;
- Assurer la cohérence entre les différents volets ;
- Approuver les ajustements ou les modifications éventuelles du dossier technique et financier, tout en respectant l'objectif spécifique, la durée et l'enveloppe budgétaire fixés par la Convention Spécifique et en veillant à la faisabilité de l'ensemble des actions ;
- Faire des recommandations aux autorités compétentes des deux Parties ;
- Résoudre, tout problème de gestion des ressources humaines, évaluer conjointement la compétence et les prestations des différents personnels mis à disposition du programme et prendre toute mesure d'encouragement ou de corrections nécessaires ;

- Résoudre, pour le bon déroulement du programme, tout problème de gestion qui se poserait, relatif aux ressources financières ou matérielles ;
- Superviser la clôture du programme et approuver le rapport final.

Composition

La composition de SMCL sera la suivante :

- Le représentant du Ministère de Développement Rural, président de la SMCL ;
- Le représentant du Ministère de la Coopération Internationale et Régionale;
- Le représentant du Ministère de l'Environnement, la Conservation de la Nature et le Tourisme ;
- Le représentant du Ministère du Plan ;
- Le représentant du Ministère des Travaux Publics, Infrastructure et Reconstruction ;
- Le Portfolio Manager comme représentant de la CTB

Selon l'agenda de la réunion de la SMCL, les représentants des bénéficiaires et des pouvoirs locaux pourraient être invités ainsi que toute autre personne qui apporte une contribution au programme, en qualité d'observateur ou d'expert. Les invités seront pris en charge par celui qui invite.

Mode de fonctionnement

- La SMCL établit son règlement d'ordre intérieur dans le respect des autres dispositions de la Convention Spécifique. Il est officiellement approuvé lors de la première SMCL du programme ;
- La SMCL est convoquée et présidée par le Ministère de Développement Rural ou par son délégué ;
- La SMCL se réunit ordinairement chaque semestre sur invitation de son président ou de façon extraordinaire à la demande d'un membre ;
- Elle prend ses décisions selon la règle du consensus ;
- Chaque réunion fait l'objet d'un procès-verbal signé par tous les membres présents ;
- La SMCL tient également une réunion au plus tard trois mois avant la fin des activités du programme afin d'examiner la proposition de rapport final rédigé selon les normes de la CTB et d'assurer les formalités de clôture ;

5.1.2 LES COMITÉS DE PILOTAGE

Afin de permettre un suivi technique rapproché et une responsabilisation des acteurs locaux, un Comité de Pilotage est mis en place pour chaque volet géographique de réhabilitation. Ainsi, 4 comités de pilotage ont été créés dans le cadre des programmes PREPICO.

Pour le volet entretien, deux comités de pilotage géographiques supplémentaires sont mis en place : un au Bandundu et un au Bas-Congo pour suivre l'entretien dans ces zones. Dans les zones de réhabilitation, le volet entretien sera suivi par le comité de pilotage de la zone géographique.

Pour le volet bacs, un seul comité de pilotage existera. Ce comité de pilotage sera en étroite collaboration avec les comités de pilotage régionaux, afin de se coordonner de façon optimale entre les volets routiers et le volet bacs.

Composition des comités de pilotage « géographiques »

- Un représentant de l'autorité administrative décentralisée qui préside les réunions;
- Un représentant des Divisions Provinciales du Ministère de Développement Rural ;
- Le coordinateur provincial de la DVDA ;
- Un représentant de l'Office des Routes au niveau de la province ;

- Un représentant de l'UEC;
- Des personnes ressources, par exemple au niveau d'autres intervenants dans le secteur, peuvent être co-optées par le Comité.

Pour le volet bacs, le comité de pilotage inclura l'économiste de transport, un représentant de la DVDA et de l'Office des Routes au niveau national.

Attributions

- Valider le choix des axes et bacs à réhabiliter dans la zone que couvre le comité de pilotage, élaboré sur base des études et des critères objectifs ;
- Veiller au respect de la logique d'intervention, de la planification et du budget relatif à la composante spécifique de la région ;
- Conseiller l'UEC et les autres intervenants ;
- Gestion d'éventuels conflits entre les différents intervenants du Programme ;
- Enrichir et donner un avis motivé sur les plans et rapports semestriels avant leur présentation à la SMCL ;
- Proposer des changements d'orientation à la SMCL en cas de besoin.
- Pour le volet bacs, s'ajoute la validation du choix des bacs sur le territoire entier.

Fonctionnement

- Réunions ordinaires trimestrielles qui auront lieu un mois avant les réunions de la SMCL.
- Réunions extraordinaires en cas de besoin.

Les réunions sont convoquées et présidées par le représentant de l'autorité administrative décentralisée. Elles fonctionnent selon la règle du consensus. Le secrétariat est assuré par l'UGP. Les comptes rendus sont transmis pour information aux membres de la SMCL.

5.1.3 L'UNITÉ D'EXÉCUTION CONJOINTE (UEC)

L'Unité d'Exécution Conjointe du Programme est l'instance de gestion quotidienne du programme qui assure la mise en œuvre des activités dès l'approbation du programme semestrielle par la SMCL. L'UEC assure la réalisation quotidienne de la mise en œuvre du programme à l'échelon de la province ou du volet, avec l'appui technique et méthodologique de l'équipe portfolio et sous la supervision stratégique du Comité de Pilotage.

L'UEC est constituée des AT Entretien, des coordinateurs régionaux (internationaux) et des directeurs de programme (nationaux) et de l'économiste de transport. Elle est décentralisée sur les volets en antennes régionales.

Tâches de l'UEC

- Gérer administrativement et financièrement le Programme dans le respect des normes mises en place par la CTB et du DTF ;
- Planifier les activités du Programme et soumettre cette planification pour approbation au Comité de Pilotage ;
- Faciliter l'organisation des réunions du Comité de Pilotage et en assurer le secrétariat ;
- Organiser, superviser et coordonner les actions de terrain et dans ce cadre, travailler en étroite collaboration avec les différents sous-traitants locaux ;
- Sélectionner et signer les conventions et contrats avec les prestataires et autres acteurs locaux et accompagner les différents prestataires dans la mise en œuvre des actions planifiées ;

- Produire les résultats et proposer éventuellement au Comité de Pilotage les actualisations ou modifications nécessaires à apporter aux activités, aux résultats ou au budget ;
- Rédiger les rapports périodiques d'exécution et de suivi évaluation ;
- Contribuer au travail de recherche et de capitalisation, piloté par le portfolio.

Le partenaire congolais pourra indiquer un homologue pour chacun de ces membres de l'UEC. Ces homologues nationaux sont spécifiquement chargés de mobiliser les partenaires et les bénéficiaires du programme au moment du démarrage de chaque activité, de s'assurer des collaborations nécessaires au sein de l'administration nationale et provinciale, et de les tenir informés. Ils faciliteront les échanges avec le partenaire institutionnel et contribueront au développement des capacités de ce dernier.

5.1.4 PORTFOLIO

Au niveau de la République démocratique du Congo, un ensemble de projets/programmes en exécution et/ou en préparation, ont été regroupés par la CTB par « portefeuille » sur base d'une logique d'ensemble. Cette logique est axée sur le contenu des projets et est dans la plupart des cas une logique sectorielle ou thématique.

Cette approche permet de dégager les avantages suivants :

- Elle optimise la gestion d'un ensemble de projets, afin que celui-ci s'inscrive mieux dans la stratégie de l'organisation que la somme des projets individuels et favorise en conséquence les synergies entre projets appartenant au même portefeuille ;
- Elle génère des économies d'échelles pour certaines fonctions d'appui aux projets ;
- Elle permet à l'équipe d'exécution conjointe du projet de se concentrer en première instance sur la responsabilité première d'atteinte des résultats prévus par le projet ;
- Elle donne à chacun une spécialisation dans son domaine de compétence ;
- Elle peut aider à ce que les projets s'inscrivent dans la logique de la Déclaration de Paris ;
- Il sera possible de déjà démarrer des activités dans un portefeuille avant que l'équipe de projet soit mise en place.

Le programme PREPICO 3 fera partie du portefeuille Infrastructure.

Au sein de ce portefeuille, une équipe en place a les responsabilités suivantes pour l'ensemble des projets appartenant au Portfolio. Cette équipe regroupe :

1/ Un Portfolio Manager (PM). Le PM est responsable de la coordination du portefeuille. Il/elle a principalement les responsabilités suivantes :

- Responsable principal pour la gestion de la coordination¹ de tous les aspects des projets ;
- Initiateur pour la préparation et la tenue des réunions des SMCL ;

¹ Gestion de la coordination : comprend les activités nécessaires pour la coordination des divers processus et activités de gestion de projet et de portefeuille. Cette coordination consiste à faire les choix nécessaires en matière de concentration des ressources, à anticiper les problèmes potentiels, à traiter ces problèmes avant qu'ils atteignent un seuil critique et à coordonner le travail pour le bénéfice des projets et du portefeuille. L'effort de coordination consiste également à faire des compromis entre des objectifs et des alternatives en concurrence.

- Garant que le contenu², la qualité, le timing et le coût répondent aux objectifs initialement définis ;
- Gestion globale des risques ;
- Responsable de la préparation, de la coordination des contributions locales et des modalités opérationnelles des formulations au sein de son portefeuille ;
- Donner un input en ce qui concerne le suivi du portefeuille dans le cadre du PIC (programme indicatif de coopération).

2/ Une équipe dénommée Project Support Team (PST).

Un Manager Administratif et Financier (MAF) est assisté par une équipe.

Le MAF est responsable de garantir une gestion optimale des processus administratifs et financiers des projets au sein du portefeuille.

Il/elle a la responsabilité dans les domaines suivants :

- Démarrage et clôture administrative et financière des projets ;
- Gestion budgétaire et programmation financière ;
- Comptabilité ;
- Trésorerie et paiements ;
- Administration du personnel ;
- Logistique ;
- Gestion de l'équipe administrative et financière.

L'équipe du portfolio se pose donc en support et soutien aux projets, en exécutant une série d'activités qui étaient auparavant exécutées par l'Equipe d'exécution conjointe du projet. Les cadres de l'Equipe d'exécution conjointe du projet, sans se décharger pour autant de leur responsabilité de gestion, se concentrent sur leur rôle prioritaire, à savoir l'atteinte des résultats prévus par le projet.

Financement :

Parce que l'équipe PST qui s'occupe des aspects administratifs et financiers, travaille sur différents projets, les frais de ces activités (personnel, fonctionnement) sont partagés entre ces projets. Le montant de cette participation s'élève à 2.5% du budget total.

Le coût des portfolio's managers ainsi que leurs frais généraux seront pris en charge par la CTB, étant donné qu'il s'agit d'une fonction plus de coordination et moins d'exécution. Le coût émergera donc des frais de gestion.

Ainsi, pour tout nouveau projet ou programme, la participation à une partie du financement des coûts du Portfolio sera prévue lors de l'élaboration du budget du projet.

Toutefois, suite aux décisions prises lors de la deuxième réunion spéciale du comité des partenaires du 28 et 29 avril 2009, il a été acté dans le procès verbal au point 2.2 relatif à « La gestion par Portfolio Management », que « ...La Partie congolaise et la Partie belge ont convenu que les frais

² Contenu : les résultats du projet et tout le travail nécessaire pour les atteindre.

liés au portfolio ne seront plus appliqués pour la programmation 2009 et ne seront induites de façon généralisée qu'au 1er janvier 2010... »

En conséquence, ce programme formulé en 2009 ne contribuera pas au financement des coûts du Portfolio.

La non-participation du programme à ce financement devra donc être compensée par les frais de gestion de la CTB.

5.1.5 CELLULE PROCUREMENT ET MARCHES PUBLICS

Dans la même logique, une partie de l'exécution des processus marchés publics des projets au-delà de 20.000 € sera prise en charge par la Cellule Marchés Publics RDC. Cette cellule se compose d'un responsable international, entouré d'une équipe de collaborateurs locaux. Cette cellule devrait amener la CTB à exécuter des marchés publics en RDC de manière plus qualitative et plus rapidement.

Les projets participeront également aux coûts de la cellule marchés publics puisqu'il s'agit d'une activité directement liée à l'exécution d'un projet. La participation dépendra du nombre de dossiers de passation de marchés traités chaque année.

Pour les mêmes raisons que celles reprises ci dessus, ce programme formulé en 2009 ne contribuera pas au financement des coûts de la cellule marchés publics.

5.4 Modalités financières de mise en œuvre de la contribution des parties

5.1.6 CONTRIBUTION DE LA PARTIE CONGOLAISE

Les obligations et participations financières de la Partie congolaise, telles que prévues par la Convention Spécifique (CS) et le Dossier Technique et Financier (DTF) qui fait partie intégrante de cette Convention, sont essentielles pour la réalisation des objectifs (global et spécifique) du programme. Leur inexécution, même partielle, pourra entraîner, après notification officielle, la suspension partielle ou totale des apports belges.

La Partie congolaise s'engage dès lors à tout mettre en œuvre pour assurer le succès du programme de coopération et notamment :

Concernant l'exécution et le financement du programme :

- A prendre les dispositions institutionnelles, administratives et budgétaires requises afin de garantir le bon déroulement du programme ;
 - A n'utiliser en aucun cas la contribution belge au paiement d'impôts ou autres charges publiques, ni à l'apurement des droits d'entrée prévus par la législation de la République démocratique du Congo.
- Ceci implique entre autres :

- L'exonération de tout impôt, droits de douanes, taxes d'entrée et autres charges fiscales ou administratives sur les fournitures, travaux et projets de service faisant l'objet de la contribution belge au programme ;
- L'autorisation par la direction des douanes d'utiliser la procédure « d'enlèvement d'urgence » ;
- A assurer la libre circulation des membres de l'assistance technique belge et du personnel mandaté par celle-ci sur l'ensemble du territoire national, à leur faciliter l'obtention des visas et permis nécessaires à leur entrée, séjour et sortie de la République démocratique du Congo ;
- A accorder aux organismes et personnes congolaises et expatriées oeuvrant dans le cadre du Programme toutes les facilités nécessaires à l'accomplissement des tâches qui leur sont confiées ;
- A assurer la maintenance des bâtiments, des structures soutenues et des salaires du personnel au sein de ces structures ;
- A maintenir le matériel acquis avec les moyens du programme au sein de celui-ci ;
- A faciliter l'accès à toute documentation utile ou nécessaire pour l'exécution des activités ;
- A faciliter auprès de tous les services concernés les démarches nécessaires pour le bon déroulement du programme ;

Concernant le personnel national :

- A laisser ou à mettre à la disposition du programme le personnel nécessaire à sa réalisation au sein de chaque structure soutenue, étant entendu que ce personnel continuera à être rétribué par la République démocratique du Congo qui en assumera en outre les obligations découlant de leur statut ;
- Prendre toutes les dispositions utiles pour que la qualification professionnelle du personnel nécessaire à la réalisation du programme au sein de chaque structure puisse être évaluée conjointement par les deux parties et à prendre, le cas échéant toute mesure d'encouragement ou de correction jugée indispensable en la matière ;
- A ne déplacer ou muter du personnel au sein des structures retenues qu'après concertation avec la SMCL ;
- A remplacer le personnel au sein des structures retenues en respectant les qualifications requises en fonction des responsabilités au sein du programme.

Concernant l'après programme :

- A prendre les dispositions institutionnelles, administratives et budgétaires nécessaires pour garantir la poursuite des activités au sein des structures retenues après la cessation de l'intervention belge ;
- A veiller à ce que les équipements et matériels acquis dans le cadre du présent programme deviennent propriété de l'Etat congolais après cessation de l'intervention belge et restent affectés aux structures pour lesquelles ils sont prévus.

5.1.7 CONTRIBUTION DE LA PARTIE BELGE

Les obligations et participations financières de la Partie belge, telles que prévues par la Convention Spécifique (CS) et le Dossier Technique et Financier (DTF) qui fait partie intégrante de cette Convention, sont essentielles pour la réalisation des objectifs (global et spécifique) du programme.

La contribution de la Partie belge sera mise en œuvre selon le guide de la CTB de la gestion financière des projets en régie. Elle couvrira essentiellement les activités inhérentes à l'atteinte de l'objectif spécifique et sera mise à la disposition du programme sous forme de contribution financière pour le financement des fournitures, travaux et services du programme.

Le budget détaillé et le chronogramme d'exécution de la contribution belge sont repris au point 4.2 du présent DTF.

5.5 Gestion de la contribution belge

La gestion de la contribution belge au programme sera assurée par la CTB en exécution d'une « Convention de Mise en Oeuvre (CMO) » conclue entre l'Etat belge et la CTB. La gestion de la contribution financière belge en régie et la mise à disposition des fonds se feront suivant les procédures internes de la CTB.

S'agissant d'un programme en régie, la réglementation belge relative aux marchés publics sera d'application.

5.1.8 COMPTES ET POUVOIR DE SIGNATURE

Dès la signature de la Convention Spécifique, la CTB ouvrira les comptes dans les institutions bancaires appropriées.

5.1.9 MISE À DISPOSITION DES FONDS

Premier transfert

Dès la notification de la Convention de Mise en Oeuvre entre l'état belge et la CTB, un appel de fonds peut être introduit. Le montant demandé doit correspondre aux besoins des trois premiers mois.

Transferts suivants

Afin de recevoir des fonds, le programme doit introduire auprès de la CTB un appel de fonds au début du mois précédant le trimestre suivant.

Le montant de l'appel de fonds est égal aux besoins estimés en trésorerie pour le trimestre suivant avec une réserve.

Le transfert de fonds par la CTB se fait au début du trimestre. La CTB peut aussi appliquer un schéma de financement spécifique (paiements en plusieurs tranches ou paiement à la demande).

Le transfert des fonds se fait uniquement à condition que :

- La comptabilité du trimestre précédant l'introduction de l'appel ait été transmise auprès du PST (Project Support Team) du portefeuille auquel le programme appartient ;
- La mise à jour de la programmation financière ait été transmise auprès du PST du programme ;
- Le montant de l'appel de fonds ne soit pas plus élevé que le solde budgétaire.

En cas d'urgence, le programme peut introduire un appel de fonds anticipé en justifiant le besoin.

5.1.10 RAPPORTAGES FINANCIERS

5.1.10.1 COMPTABILITÉ

Mensuellement, la comptabilité doit être élaborée et approuvée selon les procédures de la CTB. La comptabilité doit être signée pour accord par la direction du programme. La comptabilité à envoyer au PST du programme, comprend un fichier électronique, les pièces justificatives ainsi que les extraits bancaires et états de caisse.

5.1.10.2 PROGRAMMATION

Trimestriellement, la direction du programme doit élaborer une programmation financière pour les trimestres suivants et pour le trimestre en cours et les années suivantes. La programmation financière doit être faite selon les procédures de la CTB et doit être envoyée au PST du programme.

5.1.10.3 GESTION BUDGÉTAIRE

Le budget total ne peut pas être dépassé. Au cas où une augmentation budgétaire serait nécessaire, les mécanismes d'appropriation des adaptations au DTF (cfr ci-dessous) doit être suivi.

Le budget du programme donne les contraintes budgétaires dans lesquelles le programme doit être exécuté. Chaque changement de budget doit être approuvé par la SMCL sur base d'une proposition élaborée par la direction du programme et validé par le Portfolio.

Les changements budgétaires possibles sont :

- Changement de la structure du budget (par exemple ajout d'une ligne budgétaire)
- Réallocation des montants entre lignes budgétaires
- Utilisation de la réserve budgétaire

La gestion de changement budgétaire doit être faite selon les procédures de la CTB.

La réserve budgétaire peut uniquement être utilisée pour des activités de programme et après accord de la SMCL. Son utilisation doit toujours être accompagnée d'un changement du budget.

Les engagements doivent respecter les mandats. La direction du programme doit assurer un bon suivi des engagements. Il n'est pas autorisé de prendre des engagements sur base d'un budget non approuvé officiellement.

5.1.10.4 SUIVIS FINANCIERS

A chaque réunion de SMCL, la direction du programme doit présenter l'information financière suivante:

- Rapport d'exécution budgétaire
- Mise à jour de la programmation financière
- Liste des engagements importants
- Aperçu des soldes bancaires
- Paiements par le siège CTB
- Proposition de changement budgétaire si nécessaire
- Plan d'action lié aux recommandations d'un audit financier

5.1.11 RAPPORTAGES OPÉRATIONNELS À LA SMCL

Afin de permettre une bonne information de tous les partenaires concernés par l'exécution du programme, la direction du programme doit établir des rapports de suivi, à chaque SMCL. Il s'agit d'un rapport sur l'avancement du programme à soumettre pour discussion et approbation à la SMCL. Cette dernière en tirera les conclusions pour l'orientation ultérieure du programme

5.1.12 RAPPORTAGE ANNUEL

L'UEC rédigera annuellement, et conformément aux canevas de la CTB, des rapports qui apprécieront le degré de réalisation des résultats intermédiaires et de l'objectif, en se basant sur les indicateurs identifiés à cette fin et présentés dans le cadre logique.

Le rapport annuel est opérationnel et financier et comprend :

- L'examen de l'exécution correcte de la présente convention ;
- La recherche des causes des éventuels dysfonctionnements et des éventuels éléments nouveaux qui justifieraient la révision de la Convention Spécifique ;
- L'examen de la prestation de coopération au regard de son efficacité, de son efficacité et de sa durabilité ;
- L'examen de la prestation de coopération au regard des indicateurs repris au DTF et notamment, sur la base des suppositions du cadre logique, l'examen de l'évolution du risque au regard de ces mêmes indicateurs.

Le rapport annuel sera remis au plus tard le 31 mars de l'année qui suit celle sur laquelle il porte, à l'Etat belge, via la DGCD à Bruxelles et via l'attaché de coopération internationale en RDC.

5.1.13 RAPPORTAGE FINAL

Le rapport final comprend :

- Un résumé de la mise en œuvre et une synthèse opérationnelle de la prestation de coopération ;
- Une présentation du contexte et une description de la prestation de coopération suivant le cadre logique ;
- Une appréciation des critères de base d'évaluation de la prestation : pertinence, efficacité, durabilité et impact ;
- Une appréciation des critères d'harmonisation et d'alignement : harmonisation, alignement, gestion orientée vers les résultats, responsabilité mutuelle, appropriation ;
- Les résultats du suivi de la prestation de coopération et des éventuels audits ou contrôles, ainsi que le suivi des recommandations émises ;
- Les conclusions et les leçons à tirer.

Le rapport final sera remis au plus tard 6 mois après l'échéance de la Convention Spécifique à l'Etat partenaire et à l'Etat belge, via la DGCD à Bruxelles et l'Attaché de la Coopération internationale en RDC.

5.6 Mécanisme d'approbation des adaptations du DTF

Le DTF peut être modifié par le pays partenaire et la CTB quand cela s'avère nécessaire à l'exception de l'objectif spécifique, la durée et du budget total du programme pour lesquels une éventuelle modification doit se faire par un échange de lettre entre l'Etat congolais et l'Etat belge.

Les adaptations au DTF sont discutées et approuvées en SMCL.

Toutefois, la Partie congolaise et la CTB informent la Partie belge des éventuelles modifications suivantes apportées :

- Les formes de mise à disposition de la contribution de la Partie belge et de la Partie congolaise ;
- Les résultats, y compris leurs budgets respectifs ;
- Les compétences, attributions, composition et mode de fonctionnement de la structure mixte de concertation locale ;
- Le mécanisme d’approbation des adaptations du DTF ;
- Les indicateurs de résultat et d’objectif spécifique ;
- Les modalités financières de mise en œuvre de la contribution des parties.

Un planning financier indicatif adapté est joint le cas échéant.

Cette information se fait de deux manières : via le rapport annuel ou via la transmission du PV de la SMCL.

5.7 Monitoring, évaluation et audit

Le monitoring, l’évaluation et l’audit ont pour but non seulement de contrôler l’exécution technique et financière des activités du programme, mais surtout d’améliorer l’efficacité et l’efficacités du programme pour qu’il puisse réaliser au mieux ses objectifs.

Les mécanismes suivants seront mis en place :

5.1.14 MONITORING DU PROGRAMME

Le suivi et le monitoring interne du programme seront facilités par la mise en oeuvre du système d’information, destiné à mettre à la disposition du programme et de l’ensemble des acteurs, des données sur l’avancement du programme sur base des indicateurs objectivement vérifiables tels que définis dans le cadre logique du programme.

Les études base-line décriront la situation existante. Les données qui seront ensuite compilées la première année constitueront les références du programme qui permettront d’évaluer au terme du programme sa performance et de mesurer objectivement son impact.

5.1.15 EVALUATION DU PROGRAMME

Evaluation mi-parcours (EMP)

L’EMP se situe à un moment spécifique durant lequel une équipe externe évalue la performance et l’avancement d’un programme sur base de critères prédéfinis dans les termes de références. Cette évaluation permet aux acteurs impliqués – en particulier la SMCL – d’être en mesure de prendre la meilleure décision par rapport à l’exécution future du programme.

L’EMP est pilotée par le conseiller géographique de la CTB selon les processus en vigueur. L’EMP doit être comprise en tant qu’exercice stimulant auprès du programme. Cela peut aussi être l’occasion d’une action conjointe où sont également impliqués les ministères et/ou autres donateurs (tel que décrits dans les TdR).

L’EMP suit les exigences de la SMCL et répond aux objectifs suivants:

- Nécessité d’une validation externe du rapportage vers la SMCL et le bailleur de fonds ;
- Nécessité d’une maîtrise des risques pour la SMCL et le bailleur de fonds ;
- Nécessité pour la SMCL et le bailleur de fonds d’un suivi et d’une exécution axée vers les résultats.

- Nécessité de disposer d'un système de contrôle de qualité vis-à-vis du bailleur de fonds.

Le rapport d'évaluation mi-parcours doit être présenté en SMCL afin de juger et déterminer quelles recommandations sont retenues, qui est responsable et qui va les suivre (ces décisions sont intégralement reprises dans le PV de la SMCL).

L'évaluation mi-parcours se fait suivant les procédures internes de la CTB.

Les moyens financiers seront prévus dans le budget du programme.

Une évaluation mi-parcours de PREPICO 3 est prévue après deux ans de programme. Cette évaluation coïncidera avec l'évaluation finale de PREPICO 2, et sera ainsi une bonne opportunité de capitaliser les leçons apprises des programmes PREPICO. Les budgets de ces évaluations seront mis ensemble et un avantage d'échelle est à prévoir dans l'ampleur de l'évaluation.

Evaluation finale

Comme pour l'évaluation mi-parcours, à la fin du programme, une évaluation finale sera exécutée par une équipe externe afin d'évaluer les résultats du programme sur base de critères prédéfinis dans les termes de références. Cette évaluation permet aux acteurs impliqués – en particulier la SMCL – d'être en mesure de prendre la meilleure décision par rapport à l'exécution future du programme.

L'évaluation finale se fait suivant les procédures internes de la CTB.

Les moyens financiers seront prévus dans le budget du programme

Evaluation DGCD

Dans le cadre du contrat gestion entre la CTB et le gouvernement belge, le Service public fédéral « Affaires étrangères, Commerce extérieur et Coopération au développement » peut demander, sur un budget séparé, de faire une évaluation des projets en exécution ou d'accompagner une évaluation mi-parcours ou finale.

5.1.16 AUDIT

Audit Programme

Des audits financiers relatifs à la contribution belge se feront régulièrement selon le règlement interne de la CTB. L'audit portera sur la vérification des comptes du programme et sur le contrôle et le respect des procédures. Les moyens financiers seront prévus dans le budget du programme.

La SMCL peut demander des audits complémentaires si elle les juge nécessaire.

La SMCL chargera le PST de l'élaboration des termes de référence et de la sélection du bureau d'audit. Ce bureau devra être certifié selon les standards internationaux et faire preuve d'une totale indépendance.

Le rapport d'audit doit être présenté en SMCL. Si nécessaire, la direction du programme doit élaborer un plan d'action afin d'améliorer les procédures et prouver que des mesures correctives ont été prises.

La cellule audit interne du Ministère concerné peut être associée aux audits. De par ses fonctions, elle sera chargée de veiller à la conformité des procédures internes du Ministère.

Audit CTB

Chaque année, les comptes de la CTB sont audités par un collège de commissaires. Dans ce cadre, ils réalisent également des audits de projets. Le comité d'audit de la CTB peut aussi demander qu'un projet soit audité par l'auditeur interne de la CTB.

5.8 Clôture de la prestation

Le délai d'exécution des différentes activités du programme est de 48 mois à compter de la date de signature de la Convention Spécifique. La durée de validité de la Convention Spécifique est de 60 mois.

Six mois avant la fin du programme, un bilan financier doit être élaboré par l'UEC du programme selon les procédures de la CTB. Le bilan financier présenté à la SMCL de clôture devra d'abord être vérifié par la CTB.

Après la fin de la Convention Spécifique il n'est plus autorisé de faire des dépenses sauf si elles sont liées à des engagements pris avant la fin de la Convention Spécifique et qui sont actés dans le PV de la SMCL.

A la fin de la prestation de coopération, les sommes restées éventuellement disponibles sur les comptes du programme tomberont en annulation.

6. THÈMES TRANSVERSAUX

Chaque volet géographique dispose fera une Etude d'Impact Environnemental et Social (EIES) qui mènera à un Plan de Gestion Environnementale et Sociale (PGES). Cela se fera par volet géographique, et permettra ainsi de mettre les accents différents par zone. A titre d'exemple, le déboisement est un grand risque dans la province Orientale, tandis que Lodja est connu comme une « poche » à haute prévalence du VIH/SIDA (plus élevé que la moyenne en RDC). Une approche ciblée peut/doit tenir compte de ces particularités et besoins régionaux.

Un budget total de 1.050.000 euros est réservé à l'EIES et à la mise en œuvre du PGES.

6.1 Environnement

On trouve parmi les 9 objectifs et stratégies du gouvernement « Contribuer à la protection de l'environnement en accompagnant chaque grand projet routier d'actions de protection de la nature... ». Le programme se situe bien dans cette perspective.

De manière concrète cela se traduira de la manière suivante :

- **Apprécier les impacts potentiels du programme sur l'environnement** : Il s'agit ici essentiellement de « réhabiliter » les routes existantes, les impacts sont donc très différents de ceux générés par des constructions nouvelles ;
- **S'aligner sur les bonnes pratiques** : d'autres bailleurs de fonds présents en RDC sont impliqués dans des projets de construction et/ou de réhabilitation de routes. La coopération belgo-congolaise devra autant que possible s'inspirer des bonnes pratiques mises en oeuvre par d'autres interventions de coopération bi ou multilatérales ;
- **Utiliser des méthodes de travail « douces »** : le programme privilégiera des méthodes de travail de type HIMO, d'une part parce qu'elles permettent d'employer du personnel local et de contribuer ainsi à l'économie de la région, d'autre part parce que ces méthodes, utilisant moins de mécanisation, sont aussi moins agressives pour les sols et la végétation et permettent de mieux maîtriser les impacts. Un autre exemple est le recours à un couvert herbacé comme technique de fixation des sols. La prévention de l'érosion aux abords des routes sera une préoccupation majeure de l'intervention ;
- **Promouvoir les matériaux locaux** : autant que possible les matériaux locaux de construction seront privilégiés au détriment de matériaux importés ;
- **La gestion environnementale des chantiers** : les chantiers de ce type sont forcément générateurs de déchets et de rejets (huiles, carburants, détergents, solvants...) qui peuvent avoir un impact sur les écosystèmes et la santé humaine. Les responsables des chantiers et autres personnes ayant une responsabilité dans la réhabilitation puis dans l'entretien des réseaux routiers seront sensibilisés et formés à la bonne gestion de ces aspects. Ces aspects devront également être mentionnés dans les cahiers des charges du personnel recruté ;
- **La réhabilitation de routes a aussi des impacts positifs** : des routes en bon état permettent de limiter fortement les accidents, les temps de trajet sont plus courts et plus sûrs et la consommation de carburant est diminuée ;
- **L'environnement pris en compte aux différentes étapes du programme** par la mise en œuvre du Plan de Gestion Environnementale et Sociale ;
- **Inclure l'environnement dans les formations HIMO**. Un module de sensibilisation pour l'environnement (comme pour les autres thèmes transversaux) sera inclus dans les formations HIMO.

Environnement et trafic

Evidemment, tout transport routier implique une pollution de l'environnement (pièces, carburant, huiles). Ceci est une conséquence implicite du développement.

Néanmoins, le programme pourra mitiger ces effets de pollution :

- En choisissant les routes les plus pertinentes, dans un réseau multi-modal, ce qui optimise le trafic du point de vue environnement (et coût du transport) ;
- En réhabilitant les routes de telle façon qu'une vitesse constante peut être atteinte, ce qui évite les freinages et accélérations nombreuses et polluantes ;
- En assurant une qualité de la route qui permet aux plus grands camions d'y passer, car ceux-ci consomment moins de carburant par tonne/km.
- En réhabilitant des bacs cruciaux, ce qui évite des détours polluants et ce qui stimule les traversées efficaces.
- En stimulant le transport fluvial (souvent plus efficace que routier) par la réhabilitation de voirie fluviale et par la construction de débarcadères et entrepôts

Déboisement/reboisement - forêts

Tout programme routier désenclave des villages et des villes, mais également des forêts qui étaient difficilement accessibles avant. Le bois (et son produit déduit, le charbon) reste (et restera encore longtemps) la source d'énergie principale pour beaucoup de Congolais. Un risque élevé de déboisement dans les zones d'intervention existe. Le programme devra répondre à ce risque avec des projets de reboisement et en s'inscrivant dans la politique nationale/provinciale de protection des ressources. Le programme pourra contribuer éventuellement au développement d'une telle politique.

Pour cela, le programme va s'inspirer du travail prévu pour l'aspect environnemental du programme PRO-ROUTES (étude d'impact, mesures de mitigation, outils, ...). (*Voir Directives pour l'évaluation de l'impact environnemental et social des projets routiers en RDC, Version Finale, DFID, novembre 2008*)

Le déboisement immédiat par les travaux de réhabilitation même est facile à estimer et donc à compenser en cours de programme. Le déboisement induit par le désenclavement de la forêt est plus difficile à estimer. Le programme veillera à la prise en compte du risque de déboisement au niveau des autorités provinciales, en les impliquant dans le processus des études d'impact.

Globalement, le déboisement et la demande en makala, sont liés à (la croissance de) la population. Une amélioration de l'efficacité forêt-chaleur par l'augmentation de l'efficacité de fabrication de makala et de la combustion pourrait avoir un impact très important. Cela sort des objectifs de PREPICO, mais pourra être analysé par les équipes conjointes sur place dans le cadre du Plan de Gestion Environnementale et Sociale.

Lutte anti-érosive

Notamment sur les routes en pente sans drainage, les érosions menacent la route. Où possible, le programme aménagera des caniveaux et limitera ainsi l'érosion. La coopération belgo-congolaise a acquis une grande expérience en matière de lutte anti-érosive en RDC dans le Programme d'Urgence (volets Kinshasa et Mbuji-Mayi), qu'elle pourra mettre en œuvre dans ce programme.

6.2 Genre

Un constat fréquent qui ressort d'études d'impact menées dans le cadre de la mise en oeuvre de la méthode HIMO, reste les déséquilibres de genre sur les chantiers de réhabilitation des pistes. Il est nécessaire de réfléchir aux alternatives d'accroissement des opportunités de tâches pour les femmes sur ces chantiers, et veiller à ce que l'équilibre de genre ne soit pas que numérique (par exemple en fixant arbitrairement un pourcentage de femme par chantier) mais puisse se mesurer également en termes de jours de travail et de revenus tirés des travaux de réhabilitation. Cette observation trouve toute sa pertinence dans le fait que souvent, malgré la très grande mobilisation et disponibilité des femmes, seule une partie d'entre elles ont la chance d'accéder aux travaux ou, lorsque c'est le cas, elles n'y accèdent que pendant un temps très court.

Cette situation trouve sa source dans le fait qu'il s'agit le plus souvent, pour les femmes, de concilier diverses contraintes apparemment contradictoires : d'une part les femmes pauvres, et en particulier les femmes chefs de ménage, ont besoin de l'argent en espèces que procure le travail sur les chantiers, mais d'autre part, il ne faut pas que le travail se fasse au détriment des responsabilités liées à la reproduction du ménage (soins des enfants en bas âge, en particulier) et de l'agriculture qui reste, la plupart du temps, la base de l'économie familiale.

Dans cette optique, il recommandera, pour favoriser la participation des femmes aux chantiers :

- Veiller à favoriser la participation des femmes à la prise de décision relative à la priorisation des pistes à réhabiliter, ce qui est parfaitement compatible avec l'approche participative évoquée au point 2.4.2 ;
- Porter l'information relative au recrutement de main d'œuvre jusque dans les ménages dont le chef est une femme ;
- Sensibiliser de façon systématique les responsables locaux et les entreprises sur les avantages du recrutement de main d'œuvre féminine ;
- Diversifier les postes de travail que peuvent occuper les femmes ;
- Capitaliser et systématiser les modèles de prise en charge communautaire des enfants des travailleuses ;
- Prévoir une recherche-action devant déboucher sur un partage des tâches entre hommes et femmes, voire une spécialisation qui puisse justifier une juste rémunération du travail fourni par chacun.

Une recherche permanente est d'ailleurs un des axes essentiels qui revient lui aussi, dans les études d'impact. Etant donné la diversité des situations et du partage des tâches selon les régions, il est indispensable d'affiner en permanence les données disponibles, afin d'améliorer constamment la pertinence et donc l'efficacité des indicateurs proposés, et de ce fait celles des stratégies du programme.

L'étude socio-économique qui doit servir de ligne de base à l'intervention, s'emploiera à définir un nombre réduit mais pertinent, d'indicateurs permettant de suivre la prise en compte de cette dimension du genre dans les différents volets du programme.

Signalons également que la facilitation du transport dans les zones d'intervention induira une baisse des prix de transport (aussi bien pour les personnes que pour les marchandises), ce qui permettra à plus de femmes (cultivatrices) de payer un transport au lieu de faire des kilomètres de marche

chaque jour. En effet, les déplacements à pied prennent beaucoup de temps, et le déplacement de marchandise à pied se fait au détriment de la santé.

6.3 Développement économique local et économie sociale

Par l'utilisation des techniques HIMO, le programme vise la création d'emplois et la distribution de revenus supplémentaires principalement au niveau local (voir supra point 2.4.4). Dans la mesure où le problème existant dans les zones rurales est celui d'un sous-emploi saisonnier davantage qu'un chômage généralisé, la création d'emplois de courte durée convient donc très bien pour combattre les effets de ce sous-emploi. Et ce, surtout si les travaux sont effectués dans les périodes où l'intensité des travaux agricoles est faible et que la main d'œuvre est disponible. Le but n'est d'ailleurs pas d'enlever de la force de travail au secteur agricole de façon permanente mais bien de diversifier les sources de revenus monétaires qui font en général cruellement défaut en milieu rural (voir ci-dessus ce point évoqué pour l'emploi des femmes).

Par ailleurs, l'injection directe de liquidités par le biais des rémunérations octroyées sur les différents chantiers, contribuera à dynamiser et à diversifier l'économie locale tant dans son versant productif (investissements agricoles ou commerciaux) que social (pour l'éducation notamment). A quoi il convient d'ajouter, un effet indirect lié au désenclavement des zones à haute productivité agricole : augmentation du revenu des populations par un effet mécanique sur les prix des produits de base et amélioration de l'accessibilité aux infrastructures de base (centres de santé, scolaires et administratifs), ce qui contribuera à améliorer le niveau socio-économique et culturel dans l'aire de la prestation. Le pouvoir d'achat des paysans sera ainsi augmenté. La marge des transporteurs et commerçants sera également améliorée. Ces éléments ont été observés dans les évaluations des projets existants/finis. La pré-étude socio-économique dans le district du Sankuru illustre bien ce potentiel.

Pour autant que l'implication de la population soit effective et en conformité avec l'approche participative proposée, l'utilisation de la méthode HIMO devrait favoriser et encourager l'adhésion des populations à la recherche des solutions aux problèmes qui les concernent.

Le Programme aura donc un impact largement positif du point de vue socio-économique. Enfin, sur base du niveau de vie de la population et de l'expérience acquise par la CTB dans cette région, nous estimons que la rémunération des travailleurs devra continuer à se situer entre 1 à 1,5 dollar US (USD) par homme/jour pour une tâche exécutable pendant 4 à 6 heures. Ce taux est au-dessus de celui fixé pour le seuil de pauvreté.

Ici également, on renverra à l'étude socio-économique qui doit servir de ligne de base à l'intervention pour mettre en avant cette dimension « Développement économique local » et proposer un nombre réduit mais pertinent, d'indicateurs permettant de suivre l'évolution de cette dynamique locale dans sa double dimension économique et sociale.

6.4 Droits d'enfants

La réhabilitation des routes aura des effets bénéfiques pour les enfants. En facilitant le transport, les écoles (droit à l'éducation) et les infrastructures de santé (droit à la santé) deviendront plus accessibles.

Les enfants bénéficieront comme tout le monde de la réduction de la pauvreté.

Un petit risque existe : une relance économique agricole peut entraîner le travail des enfants sur les champs. Le programme veillera à ce risque dans la mesure du possible (sensibilisations à travers les travailleurs en HIMO par exemple).

L'UEC veillera à ce que les enfants ne soient pas associés aux travaux même de réhabilitation des routes, sous peine d'annulation du contrat avec l'ONG ou la PME.

6.5 VIH/SIDA

Le lien entre les grands axes de transport et la propagation de l'infection avec le VIH est bien documenté dans le monde médical. Les camionneurs à grandes distances étant souvent longtemps en dehors de leur foyer attirent les travailleuses du sexe dans les grands centres où ils s'arrêtent pour passer la nuit.

Ainsi, le désenclavement et la facilitation du transport induiront un risque de propagation du VIH/SIDA dans les zones d'intervention. En fait, la réduction du temps de trajet (souvent un facteur 5 ou plus) et la facilitation du transport en camion lourd (un camion dix tonnes correspond à 50 transporteurs vélo) diminuent le risque de propagation par tonne/km, mais en cas de grande augmentation de l'importation/exportation, cet effet est compensé et le risque global augmente.

Le programme pourra utiliser l'opportunité offerte par le fait qu'il offre beaucoup de travail à un nombre de gens important. Ces travailleurs de par leur situation peuvent s'identifier avec des idées et concepts communs surtout si l'initiative vient de leur employeur. Le programme pourrait disséminer des messages d'information sur le VIH et sa prévention à travers des T-shirts par exemple. Donner un uniforme de travail peut créer un esprit d'équipe parmi ces travailleurs sur lesquels pourraient figurer en même temps des messages sur les infections avec le VIH..

Les communications avec les transporteurs, qui expliquent les concepts de barrières de pluie, des péages, de la charge à l'essieu ou autres aspects de la route, pourront inclure un message de sensibilisation VIH/SIDA également.

D'autres opportunités de communication pourraient surgir au fur et à mesure que le programme progresse. Elles sont autant d'occasions de faire passer des informations sur le SIDA.

7. ANNEXES

- 7.1 Budget détaillé ;
- 7.2 Cadre Logique ;
- 7.3 Calendrier ;
- 7.4 Budget agréé ;
- 7.5 Cartes des zones d'intervention ;
- 7.6 Profils des Coordinateurs Régionaux et des chefs de programme
- 7.7 Priorisation (préliminaire) des bacs

7.1 Budget et ventilation du budget par année

BUDGET TOTAL (€)						
			quantité	unité	prix	montant
Volet Entretien						2.875.000
A	01	<i>Les structures d'entretien sont mises en place</i>				750.000
A	01	01	1	fft	250.000	250.000
A	01	02	1	fft	250.000	250.000
A	01	03	1	fft	250.000	250.000
A	02	<i>Entretien du réseau réhabilité</i>				2.000.000
A	02	02	1	fft	2.000.000	2.000.000
A	03	<i>Recherche de solution techniques faite</i>				125.000
A	03	01				125.000
Volet Maniema						2.175.000
B	01	<i>Les études de suivi sont menées</i>				60.000
B	01	01	120	HJ	500	60.000
B	02	<i>Les PME et ONG sont formées</i>				40.000
B	02	01	2	sessions	20.000	40.000
B	03	<i>Un réseau de 300 km de routes de desserte agricole est réhabilité</i>				1.775.000
B	03	01		fft		200.000
B	03	02		fft		650.000
B	03	03	20	km	5.000	100.000
B	03	04	200	km	3.000	600.000
B	03	05	100	km	1.250	125.000
B	03	06	5	pce	20.000	100.000
B	04	<i>Un plan de gestion environnementale et sociale est implémenté</i>				300.000
B	04	01	1	fft	30.000	30.000
B	04	02	1	fft	270.000	270.000

10,3%

7,8%

	2010	2011	2012	2013
	712.500	737.500	712.500	712.500
	187.500	187.500	187.500	187.500
	62.500	62.500	62.500	62.500
	62.500	62.500	62.500	62.500
	62.500	62.500	62.500	62.500
	500.000	500.000	500.000	500.000
	500.000	500.000	500.000	500.000
	25.000	50.000	25.000	25.000
	25.000	50.000	25.000	25.000
	585.000	665.000	640.000	285.000
	15.000	15.000	15.000	15.000
	15.000	15.000	15.000	15.000
	40.000	0	0	0
	40.000			0
	500.000	560.000	535.000	180.000
	200.000			0
	100.000	250.000	250.000	50.000
	25.000	25.000	25.000	25.000
	150.000	200.000	200.000	50.000
	25.000	50.000	25.000	25.000
	0	35.000	35.000	30.000
	30.000	90.000	90.000	90.000
	30.000			0
		90.000	90.000	90.000

		Volet Katanga				4.902.500
C	01	<i>Les études de suivi sont menées</i>				60.000
C	01	01 Etude d'impact	120	HJ	500	60.000
C	02	<i>Les PME et ONG sont formées</i>				80.000
C	02	01 Formations des PME et ONG	4	sessions	20.000	80.000
C	03	<i>Un réseau de 750km de routes de desserte agricole est réhabilité</i>				4.462.500
C	03	01 Achat outillage de suivi, compactage, tracteurs	1	set	250.000	250.000
C	03	02 Réhabilitation des ouvrages d'art		fft		1.250.000
C	03	03 Réhabilitation en semi-mécanisé	50	km	5.000	250.000
C	03	04 Réhabilitation des routes en HIMO	700	km	3.000	2.100.000
C	03	05 Voirie fluviale	250	km	1.250	312.500
C	03	06 Débarcadère et entrepôts stockage	15	pce	20.000	300.000
C	04	<i>Un plan de gestion environnementale et sociale est implémenté</i>				300.000
C	04	01 Etude d'impact environnemental et social	1	fft	30.000	30.000
C	04	02 Mise en œuvre du PGES	1	fft	270.000	270.000
		Volet Kasai Oriental				4.882.500
D	01	<i>Les études préalables sont menées</i>				60.000
D	01	01 Etude base-line et d'impact	120	HJ	500	60.000
D	02	<i>Les PME et ONG sont formées</i>				60.000
D	02	01 Formations des PME et ONG	3	sessions	20.000	60.000
D	03	<i>Un réseau de 750km de routes de desserte agricole est réhabilité</i>				4.462.500
D	03	01 Achat outillage de suivi, compactage, tracteurs	1	set	250.000	250.000
D	03	02 Réhabilitation des ouvrages d'art		fft		1.250.000
D	03	03 Réhabilitation en semi-mécanisé	50	km	5.000	250.000
D	03	04 Réhabilitation des routes en HIMO	700	km	3.000	2.100.000
D	03	05 Voirie fluviale	250	km	1.250	312.500
D	03	06 Débarcadère et entrepôts stockage	15	pce	20.000	300.000
D	04	<i>Un plan de gestion environnementale et sociale est implémenté</i>				300.000
D	04	01 Etude d'impact environnemental et social	1	fft	30.000	30.000
D	04	02 Mise en œuvre du PGES	1	fft	270.000	270.000
		Volet Province Orientale				2.095.000
E	01	<i>Les études préalables sont menées</i>				30.000
E	01	01 Etude base-line et d'impact	60	jours	500	30.000
E	02	<i>Les PME et ONG sont formées</i>				40.000
E	02	01 Formations des PME et ONG	2	sessions	20.000	40.000
E	03	<i>Un réseau de 300 km de routes de desserte agricole est réhabilité</i>				1.875.000
E	03	01 Achat outillage de suivi, compactage, tracteurs	1	set	150.000	150.000
E	03	02 Réhabilitation des ouvrages d'art		fft		650.000
E	03	03 Réhabilitation en semi-mécanisé	20	km	5.000	100.000
E	03	04 Réhabilitation des routes en HIMO	250	km	3.000	750.000
E	03	05 Voirie fluviale	100	km	1.250	125.000
E	03	06 Débarcadère et entrepôts stockage	5	pce	20.000	100.000
E	04	<i>Un plan de gestion environnementale et sociale est implémenté</i>				150.000
E	04	01 Etude d'impact environnemental et social	1	fft	20.000	20.000
E	04	02 Mise en œuvre du PGES	1	fft	130.000	130.000

17,5%

755.000	1.425.000	1.355.000	1.367.500
15.000	15.000	15.000	15.000
15.000	15.000	15.000	15.000
60.000	20.000	0	0
60.000	20.000		0
650.000	1.300.000	1.250.000	1.262.500
250.000			0
100.000	400.000	400.000	350.000
50.000	100.000	50.000	50.000
200.000	600.000	600.000	700.000
50.000	100.000	100.000	62.500
0	100.000	100.000	100.000
30.000	90.000	90.000	90.000
30.000			0
	90.000	90.000	90.000
735.000	1.425.000	1.355.000	1.367.500
15.000	15.000	15.000	15.000
15.000	15.000	15.000	15.000
40.000	20.000	0	0
40.000	20.000		0
650.000	1.300.000	1.250.000	1.262.500
250.000			0
100.000	400.000	400.000	350.000
50.000	100.000	50.000	50.000
200.000	600.000	600.000	700.000
50.000	100.000	100.000	62.500
0	100.000	100.000	100.000
30.000	90.000	90.000	90.000
30.000			0
	90.000	90.000	90.000
517.500	657.500	632.500	287.500
7.500	7.500	7.500	7.500
7.500	7.500	7.500	7.500
40.000	0	0	0
40.000			0
450.000	610.000	585.000	230.000
150.000			0
100.000	250.000	250.000	50.000
25.000	25.000	25.000	25.000
150.000	250.000	250.000	100.000
25.000	50.000	25.000	25.000
0	35.000	35.000	30.000
20.000	40.000	40.000	50.000
20.000			0
	40.000	40.000	50.000

17,4%

7,5%

F		Volet Bacs				5.365.000
F	01	<i>Les études préalables sont menées</i>				15.000
F	01 01	Etude base-ligne et d'impact + sélection	30	jours	500	15.000
F	02	<i>La gestion des bacs est améliorée</i>				150.000
F	02	Analyse économique	1	fft	50.000	50.000
F	02	Mise en place d'un système de gestion	1	fft	100.000	100.000
F	03	<i>Les bacs sont réhabilités</i>				5.200.000
F	03 01	Suivi des chantiers	300	jours	250	75.000
F	03 01	Travaux de réhabilitation de bacs à moteur	5	pce	425.000	2.125.000
F	03 02	Travaux de réhabilitation de bacs à traîlle	20	pce	100.000	2.000.000
F	03 03	Débarcadères d'accostage de bacs	10	pce	100.000	1.000.000
X		Réserve budgétaire				170.550
X	01 01	Réserve budgétaire				170.550
Z		Moyens généraux				5.534.450
Z		<i>Moyens généraux: Entretien</i>				1.223.850
Z	01 01	Assistants techniques institutionnel et opérationnel	60	mois	12.500	750.000
Z	01 02	Equipe SIG	27	mois	2.900	78.300
Z	01 03	Equipe technique	27	mois	4.600	124.200
Z	01 04	Equipe nationale administrative et logistique	27	mois	4.400	118.800
Z	01 05	Loyer du bureau	27	mois	500	13.500
Z	01 06	Frais de fonctionnement des véhicules	27	mois	1.500	40.500
Z	01 07	Frais de fonctionnement du bureau	27	mois	1.650	44.550
Z	01 08	Frais de mission	27	missions	2.000	54.000
Z		<i>Moyens généraux: Maniema</i>				697.250
Z	02 01	Equipe technique (Directeur volet + adjoint)	27	H/mois	4.200	113.400
Z	02 02	Missions du coordinateur régional	30		2.000	60.000
Z	02 03	Equipe nationale administrative et logistique	27	mois	8.150	220.050
Z	02 04	Expert environnemental (Maniema + Tanganika)	48	mois	1.700	81.600
Z	02 05	Achat équipement (IT, bureau, etc.)			17.000	17.000
Z	02 06	Loyer du bureau		pm		0
Z	02 07	Frais de fonctionnement des véhicules	27		1.500	40.500
Z	02 08	Frais de fonctionnement du bureau	27		6.100	164.700
Z		<i>Moyens généraux: Katanga</i>				879.400
Z	03 01	Coordinateur régional (avec Maniema)	27		12.500	337.500
Z	03 02	Equipe technique (inclus directeur de projet)	27	mois	5.300	143.100
Z	03 03	Equipe nationale administrative et logistique	27		8.900	240.300
Z	03 04	Equipement IT	1	fft	10.000	10.000
Z	03 05	Loyer du bureau	27	fft	400	10.800
Z	03 06	Frais de fonctionnement des véhicules	27		1.500	40.500
Z	03 07	Frais de fonctionnement du bureau	27	mois	3.600	97.200

19,2%

0,8%

19,8%

40.000	1.405.000	2.070.000	1.850.000
15.000	0	0	0
15.000			0
15.000	85.000	50.000	0
15.000	35.000		0
	50.000	50.000	0
10.000	1.320.000	2.020.000	1.850.000
10.000	20.000	20.000	25.000
	500.000	800.000	825.000
	500.000	800.000	700.000
	300.000	400.000	300.000
0	0	0	170.550
0	0	0	170.550
451.750	924.000	2.083.250	2.075.450
112.500	202.650	510.600	398.100
112.500	150.000	300.000	187.500
0	8.700	34.800	34.800
0	13.800	55.200	55.200
0	13.200	52.800	52.800
0	1.500	6.000	6.000
0	4.500	18.000	18.000
0	4.950	19.800	19.800
0	6.000	24.000	24.000
10.000	59.850	266.400	279.400
0	12.600	50.400	50.400
0	0	20.000	40.000
0	24.450	97.800	97.800
20.400	20.400	20.400	20.400
10.000		7.000	0
			0
0	4.500	18.000	18.000
0	18.300	73.200	73.200
10.000	96.600	386.400	386.400
0	37.500	150.000	150.000
0	15.900	63.600	63.600
0	26.700	106.800	106.800
10.000			0
0	1.200	4.800	4.800
0	4.500	18.000	18.000
0	10.800	43.200	43.200

Z			<i>Moyens généraux Kasai-Oriental</i>				774.300
Z	04	01	Coordinateur régional	27	H/mois	12.500	337.500
Z	04	02	Equipe technique (inclus directeur de projet)	27	H/mois	5.300	143.100
Z	04	03	Equipe nationale administrative et logistique	27	H/mois	5.800	156.600
Z	04	04	Achat équipement (IT, bureau, etc.)				7.500
Z	04	05	Frais de fonctionnement des véhicules	27		1.500	40.500
Z	04	06	Frais de fonctionnement du bureau	27	H/mois	3.300	89.100
Z			<i>Moyens généraux Province Orientale</i>				472.150
Z	05	01	Frais des missions coordinateur régional	30	missions	2.000	60.000
Z	05	02	Ingénieur Routier (Directeur de projet)	27	mois	1.700	45.900
Z	05	03	Ingénieur Routier (superviseur)	27	mois	1.200	32.400
Z	05	04	Expert environnemental (Orientale + Sankuru)	48	mois	1.700	81.600
Z	05	05	Equipe administrative et logistique	27	mois	3.500	94.500
Z	05	06	Equipement IT	1	fft	2.500	2.500
Z	05	07	Loyer du bureau	27	mois	500	13.500
Z	05	08	Frais de fonctionnement des véhicules	27	mois	750	20.250
Z	05	09	Frais de fonctionnement bureau	27	mois	4.500	121.500
Z			<i>Moyens généraux Bas</i>				1.066.500
Z	06	01	Economiste transport (ATT)	36	H/mois	12.500	450.000
Z	06	02	Coordinateur national	36	mois	1.700	61.200
Z	06	03	Equipe technique	36	mois	2.900	104.400
Z	06	04	Equipe administrative et logistique	36	mois	3.650	131.400
Z	06	05	Matériel roulant (1 station wagon + 1 pick-up)	1	fft	60.000	60.000
Z	06	06	Equipement IT	1	fft	7.500	7.500
Z	06	07	Loyer du bureau	36	mois	500	18.000
Z	06	08	Frais de fonctionnement des véhicules	36	mois	1.500	54.000
Z	06	09	Frais de fonctionnement bureau	36	mois	2.000	72.000
Z	06	10	Frais de mission	36	mois	3.000	108.000
Z			<i>Moyens généraux globaux</i>				421.000
Z	07	01	Audit				50.000
Z	07	02	Evaluation finale + MTR				50.000
Z	07	03	Suivi et backstopping				50.000
Z	07	04	Communication pour le Développement (C4D)				50.000
Z	07	05	Program Officer	48	mois	2.000	96.000
Z	07	06	Coordination sécurité	1	FFT	125.000	125.000
Z			<i>Frais de personnel</i>				0
Z		01	Ressources financières et procurement (PST)	1	fft	0	0
			Grand Total				28.000.000

7.500	85.200	340.800	340.800
0	37.500	150.000	150.000
0	15.900	63.600	63.600
0	17.400	69.600	69.600
7.500			0
0	4.500	18.000	18.000
0	9.900	39.600	39.600
2.500	36.450	165.800	185.800
0	0	20.000	40.000
0	5.100	20.400	20.400
0	3.600	14.400	14.400
20.400	20.400	20.400	20.400
0	10.500	42.000	42.000
2.500			0
0	1.500	6.000	6.000
0	2.250	9.000	9.000
0	13.500	54.000	54.000
234.000	333.000	333.000	166.500
75.000	150.000	150.000	75.000
10.200	20.400	20.400	10.200
17.400	34.800	34.800	17.400
21.900	43.800	43.800	21.900
60.000			0
7.500			0
3.000	6.000	6.000	3.000
9.000	18.000	18.000	9.000
12.000	24.000	24.000	12.000
18.000	36.000	36.000	18.000
75.250	110.250	80.250	155.250
			50.000
	25.000		25.000
10.000	15.000	10.000	15.000
10.000	15.000	15.000	10.000
24.000	24.000	24.000	24.000
31.250	31.250	31.250	31.250
0	0	0	0
			0
3.796.750	7.239.000	8.848.250	8.116.000
13,6%	25,9%	31,6%	29,0%

7.2 Cadre Logique

		Indicateurs objectivement vérifiables (IOV)	Sources de vérification	Hypothèses
Objectif global	« Réduire la pauvreté des populations rurales et urbaines en améliorant les capacités d'évacuation de la production agricole vers les foyers de consommation et en assurant la promotion de l'emploi et le secteur privé. »	<ul style="list-style-type: none"> - Hausse de la production agricole dans les territoires concernés par rapport aux autres territoires. - Baisse des prix sur les marchés des zones concernées. - Augmentation du pouvoir d'achat des bénéficiaires 	<p>Etudes socio-économiques ex-ante et ex-post.</p> <p>Statistiques provinciales relatives à la production agricole territoriale et aux taxes prélevées dans les territoires.</p>	<p>La paix et la sécurité sont maintenues dans la zone du programme</p> <p>Les autres actions d'accompagnement en cours dans l'aire du programme sont poursuivies.</p>
Objectif spécifique	« Réhabiliter en HIMO un réseau de pistes dans certains pools de production et maintenir ce réseau grâce à la création d'un fonds d'entretien routier qui assure l'entretien à travers des structures locales »	<ul style="list-style-type: none"> - Le trafic est assuré en toute saison. - Augmentation du trafic - Augmentation de la taille des marchés - La vitesse moyenne de parcours est maintenue - L'entretien des routes est fait - L'impact environnemental est mitigé 	<ul style="list-style-type: none"> - Statistiques au niveau des accès des routes retenues - Rapports périodiques et d'évaluation. 	<p>Le réseau des routes nationales et provinciales est en état de praticabilité et les routes rurales réhabilitées par le Programme continuent à être entretenues et sont fonctionnelles.</p>

La matrice des résultats est donné ci-dessous pour un volet « type ». Les volets Maniema, Katanga, Kasai-Oriental et Province Orientale suivent la même logique.

Volet type				
Résultats intermédiaires	R1 : « Les études préalables sont menées »	<ul style="list-style-type: none"> - Rapports disponibles - Priorisation faite - Nombre de personnes associées à l'analyse 	Rapports : <ul style="list-style-type: none"> - Impact environnemental - Etude baseline - Atelier de priorisation - Etudes d'impact 	<ul style="list-style-type: none"> - Bureau d'étude trouvé
	R2 : « Les PME et ONG sont formés et opérationnels dans la réhabilitation et l'entretien des routes rurales par la méthode HIMO. »	<ul style="list-style-type: none"> - Nombre de PME et ONG formés en méthode HIMO - Nombre de sessions de formation - Augmentation du nombre de PME et ONGD spécialisées dans les travaux en HIMO. 	<ul style="list-style-type: none"> - PV des réunions - Certificats de formation - Nombre d'offres reçues pour les marchés publics 	<ul style="list-style-type: none"> - Formateurs trouvés - PME et ONG en nombre suffisant
	R3 : « Un réseau de routes (de desserte agricole) est réhabilité »	<ul style="list-style-type: none"> - Réhabilitation de "x" km de ponts et de "y" passages sous route - Réhabilitation en méthode mécanisée de x km - Réhabilitation de x km de routes rurales en HIMO - Nombre d'heure /jour de travail sur les chantiers. - Nombre de km de voies fluviales réhabilitées - Construction de x entrepôts/débarcadères - 	<ul style="list-style-type: none"> - PV de réceptions provisoires et définitives des tronçons réhabilités. - Rapports périodiques et finaux d'exécution du programme. - Statistiques relevées au niveau des accès de ces routes - Cahiers des chantiers - - Base de données SIG 	<ul style="list-style-type: none"> - Prix des matériaux stable - Budget suffisant - Ressources humaines trouvées

	R4 : « Un Plan de Gestion Environnementale et Sociale est implémenté »	<ul style="list-style-type: none"> - Existence du PGES - Thèmes transversaux couverts par le PGES - PGES exécuté 	<ul style="list-style-type: none"> - PGES - Rapport des activités du PGES 	<ul style="list-style-type: none"> - Ressources humaines trouvées
--	--	---	---	--

Volet Entretien		Indicateur	Sources	Hypothèses
R1	Les structures d'entretien sont mises en place	<ul style="list-style-type: none"> - Nombre de structures mises en place - Présence du circuit entier de gestion des fonds dans chaque province - Système de planning d'entretien mis en place 	Rapports	<ul style="list-style-type: none"> - Appui des autorités - Bonne interaction avec les plans gouvernementaux et des autres bailleurs
Activités	Description	Moyens	Budget	
R1.A1	Appui à la mise en place des structures locales	CTB/DVDA Autorités locales, CLER, secteur privé	250.000 €	
R1.A2	Appui à la mise en place des structures provinciales	CTB/DVDA Autorités provinciales, FRER	250.000 €	Découpage provincial ?
R1.A3	Formations des structures	CTB/DVDA Autorités provinciales et locales, consultants	250.000 €	
R2	Les structures d'entretien sont appuyées	<ul style="list-style-type: none"> - Nombre de km entretenus - Budget local disponible pour l'entretien - Nombre d'organismes appuyés 	SIG Rapports	Budget local complémentaire suffisant pour entretenir toutes les routes réhabilitées
Activités	Description	Moyens	Budget	
R2.A1	Appui au fonctionnement	CTB/DVDA + structures d'entretien	2.000.000 €	Budget suffisant
R3	Recherche de solutions durables	<ul style="list-style-type: none"> - Nombre de planches d'essai mis en œuvre 	Rapports d'essais	

Activités	Description	Moyens	Budget	
R3.A1	Recherche et Développement	CTB/DVDA	125.000€	

Volet Bacs		Indicateur	Sources	Hypothèses
R1	Les études préalables sont menées	- Liste des priorités	Rapports	- Appui des autorités
Activités	Description	Moyens	Budget	
R1.A1	Etude base-ligne et d'impact + sélection des bacs	CTB+OR+DVDA Comités de pilotage	15.000 €	
R2	La gestion des bacs est améliorée	- Système de gestion introduit - Nombre de bacs gérés - Nombre de formations	Rapports Système informatisé Base de données bacs	Collaboration à tous niveaux (local, provincial, national)
Activités	Description	Moyens	Budget	
R2.A1	Analyse économique des bacs	CTB/OR/DVDA	50.000€	
R2.A2	Mise en place d'un système de gestion	CTB/OR/DVDA	100.000€	
R3	Les bacs sont réhabilités	- Nombre de bacs à moteur réhabilités/reconstruits - Nombre de bacs à treuil - Nombre d'embarcadères	PV de réception des travaux Rapports de suivi chantier	- Route fonctionnelle - Bacs accessibles - Capacité technique trouvée (localement)
Activités	Description	Moyens	Budget	
R3.A1	Suivi des chantiers par ingénieur naval	Ingénieur naval	75.000€	

R3.A2	Réhabilitation des bacs à moteur	Entreprises/chantiers navals	2.125.000€	
R3.A3	Réhabilitation des bacs à traile	Entreprises/chantiers navals	2.000.000€	
R3.A4	Embarcadères d'accostage de bacs	Entreprises/chantiers navals	1.000.000€	

7.3 Calendrier

BUDGET TOTAL (€)		2010	2011	2012	2013
Volet Entretien					
01	<i>Les structures d'entretien sont mises en place</i>				
01 01	Appui à la mise en place des structures locales				
01 02	Appui à la mise en place des structures provinciales				
01 03	Formations des structures				
02	<i>Entretien du réseau réhabilité</i>				
02 02	Appui au fonctionnement				
03	<i>Recherche de solution techniques faite</i>				
03 01	R&D				
Volet Maniema					
01	<i>Les études de suivi sont menées</i>				
01 01	Etudes d'impact				
02	<i>Les PME et ONG sont formées</i>				
02 01	Formations des PME et ONG				
03	<i>Un réseau de 200 km de routes de desserte agricole est réhabilité</i>				
03 01	Achat d'outillage				
03 02	Réhabilitation des ouvrages d'art				
03 03	Réhabilitation en semi-mécanisé				
03 04	Réhabilitation des routes en HIMO				
03 05	Voirie fluviale				
03 06	Débarcadère et entrepôts stockage				
04	<i>Un plan de gestion environnementale et sociale est implémenté</i>				
04 01	Etude d'impact environnemental et social				
04 02	Mise en œuvre du PGES				
Volet Katanga					
01	<i>Les études de suivi sont menées</i>				
01 01	Etude d'impact				
02	<i>Les PME et ONG sont formées</i>				
02 01	Formations des PME et ONG				
03	<i>Un réseau de 700km de routes de desserte agricole est réhabilité</i>				
03 01	Achat outillage de suivi, compactage, tracteurs				
03 02	Réhabilitation des ouvrages d'art				
03 03	Réhabilitation en semi-mécanisé				
03 04	Réhabilitation des routes en HIMO				
03 05	Voirie fluviale				
03 06	Débarcadère et entrepôts stockage				
04	<i>Un plan de gestion environnementale et sociale est implémenté</i>				
04 01	Etude d'impact environnemental et social				
04 02	Mise en œuvre du PGES				
Volet Kasai Oriental					
01	<i>Les études préalables sont menées</i>				
01 01	Etude base-line et d'impact				
02	<i>Les PME et ONG sont formées</i>				
02 01	Formations des PME et ONG				
03	<i>Un réseau de 700km de routes de desserte agricole est réhabilité</i>				
03 01	Achat outillage de suivi, compactage, tracteurs				
03 02	Réhabilitation des ouvrages d'art				
03 03	Réhabilitation en semi-mécanisé				
03 04	Réhabilitation des routes en HIMO				
03 05	Voirie fluviale				
03 06	Débarcadère et entrepôts stockage				
04	<i>Un plan de gestion environnementale et sociale est implémenté</i>				
04 01	Etude d'impact environnemental et social				
04 02	Mise en œuvre du PGES				

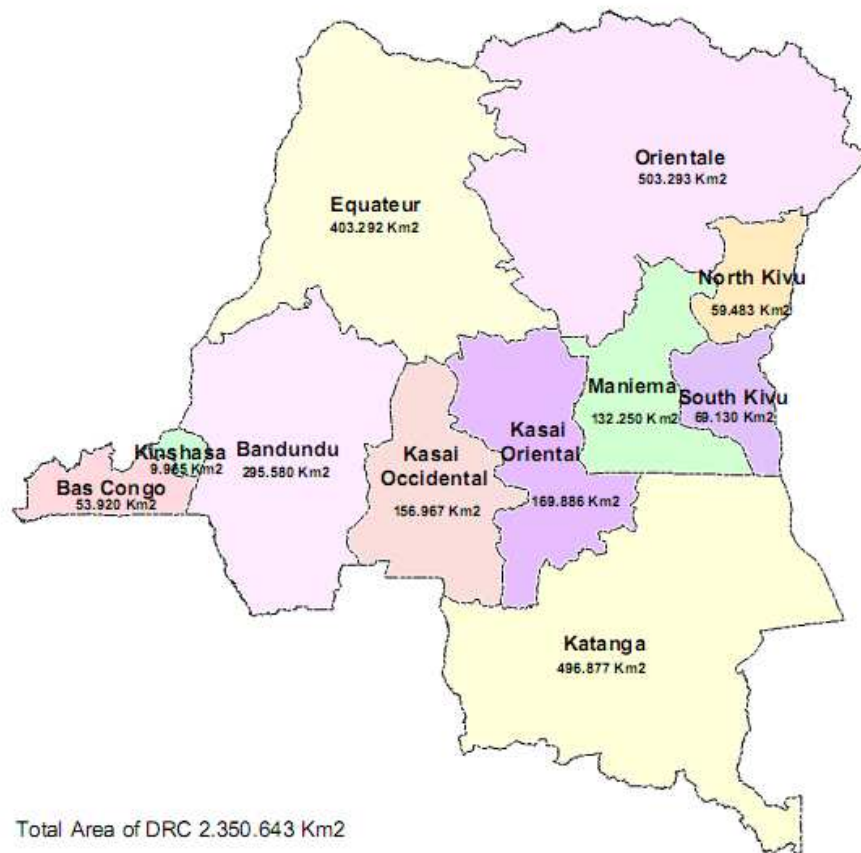
		Volet Province Orientale
01		<i>Les études préalables sont menées</i>
01	01	Etude base-ligne et d'impact
02		<i>Les PME et ONG sont formées</i>
02	01	Formations des PME et ONG
03		<i>Un réseau de 250 km de routes de desserte agricole est réhabilité</i>
03	01	Achat outillage de suivi, compactage, tracteurs
03	02	Réhabilitation des ouvrages d'art
03	03	Réhabilitation en semi-mécanisé
03	04	Réhabilitation des routes en HIMO
03	05	Voirie fluviale
03	06	Débarcadère et entrepôts stockage
04		<i>Un plan de gestion environnementale et sociale est implémenté</i>
04	01	Etude d'impact environnemental et social
04	02	Mise en œuvre du PGES
		Volet Bacs
01		<i>Les études préalables sont menées</i>
01	01	Etude base-ligne et d'impact + sélection
02		<i>La gestion des bacs est améliorée</i>
02		Analyse économique
02		Mise en place d'un système de gestion
03		<i>Les bacs sont réhabilités</i>
03	01	Suivi des chantiers
03	01	Travaux de réhabilitation de bacs à moteur
03	02	Travaux de réhabilitation de bacs à traîlle
03	03	Débarcadères d'accostage de bacs

7.4 Budget agréé

	PREPICO 1	PREPICO 2	PREPICO 3	Σ
Entretien	<i>1151510</i>	<i>3083000</i>	<i>4098850</i>	8333360
Mise en place des structures	400000	1200000	750000	
Entretien	263590	1200000	2125000	
Moyens généraux	487920	683000	1223850	
Bas-Congo	<i>825100</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	825100
Réhabilitation	684000			
Moyens généraux	141100			
Bandundu	<i>1121500</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	1121500
Réhabilitation	1042500			
Moyens généraux	79000			
Maniema	<i>3820800</i>	<i>1680000</i>	<i>2872250</i>	8373050
Etudes (base-line, impact)	60000		60000	
Formation	100000	40000	40000	
Réhabilitation	2520000	1270000	1775000	
Gestion Environnement et Social			300000	
Moyens généraux	1140800	370000	697250	
Katanga/Tanganyika	<i>0</i>	<i>2731000</i>	<i>5781900</i>	8512900
Etudes (base-line, impact)		45000	60000	
Formation		100000	80000	
Réhabilitation		1806000	4462500	
Gestion Environnement et Social			300000	
Moyens généraux		780000	879400	
Kasai Oriental/Sankuru	<i>1111050</i>	<i>1709200</i>	<i>5656800</i>	8477050
Etudes (base-line, impact)		45000	60000	
Formation		60000	60000	
Réhabilitation	839250	954000	4462500	
Gestion Environnement et Social			300000	
Moyens généraux	271800	650200	774300	
Province Orientale/Tshopo	<i>0</i>	<i>948600</i>	<i>2567150</i>	3515750
Etudes (base-line, impact)		15000	30000	
Formation		40000	40000	
Réhabilitation		588000	1875000	
Gestion Environnement et Social			150000	
Moyens généraux		305600	472150	
Volet Bacs	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>6431500</i>	6431500
Système de gestion			165000	
Réhabilitation bacs			5200000	
Moyens généraux			1066500	
Réserve budgétaire	<i>165040</i>	<i>368200</i>	<i>170550</i>	703790
Moyens généraux globaux	<i>205000</i>	<i>480000</i>	<i>421000</i>	1106000
Total	<i>8400000</i>	<i>11000000</i>	<i>28000000</i>	47400000
Dont Moyens Généraux	<i>2325620</i>	<i>3268800</i>	<i>5534450</i>	11128870
Dont Thèmes transversaux			<i>1050000</i>	1050000

7.5 Cartes des zones d'intervention

Provinces



Entretien :

- Bandundu
- Bas-Congo
- Maniema
- Katanga
- Kasai Oriental
- Province Orientale

Réhabilitation :

- Maniema
- Katanga
- Kasai Oriental
- Province Orientale

7.6 Profil des Coordinateurs régionaux et des directeurs de programme

7.6.1 COORDINATEURS RÉGIONAUX (INTERNATIONAUX)

Le profil du coordinateur régional est un profil d'ingénieur routier.

Qualifications :

L'expert(e) international doit posséder :

- Un diplôme d'ingénieur civil des constructions ou de génie rural ou une expérience professionnelle équivalente ;
- Au moins 10 ans d'expérience professionnelle dont 5 ans dans les programmes/projets mettant en oeuvre les techniques HIMO. Il/elle doit justifier au moins 5 ans de présence dans la gestion des projets en Afrique subsaharienne. La connaissance du contexte particulier de la République démocratique du Congo serait un avantage ;
- Bonne connaissance des politiques, programmes et projets dans les domaines de la construction de routes en terre, de drainage et de lutte anti-érosive ;
- Une capacité éprouvée de gestion de projets ;
- Des capacités éprouvées dans la formation et la sensibilisation des adultes et une sensibilité notable dans les questions du Genre ;
- Il/elle doit avoir un esprit d'équipe et faire preuve des aptitudes à la communication avec des collègues et interlocuteurs de nationalités, conditions et niveaux sociaux différents. Il/elle doit posséder une bonne capacité d'analyse, de synthèse et de rédaction ;
- Il/elle doit être en bonne santé et accepter de fréquents déplacements sur le terrain ;
- Une bonne connaissance des procédures de la coopération technique belge et de quelques logiciels courants (traitement de textes, tableurs, etc.) constitue un atout important.
- Il est sensible aux thèmes transversaux (environnement, genre, HIV/SIDA, droits d'enfants, économie sociale)

Attributions :

Sous la supervision du portfolio, l'expert(e) international aura les attributions et les responsabilités suivantes :

- Il/elle est responsable de la gestion technique, administrative et financière journalière du programme ;
- Il/elle participe aux réunions du comité de pilotage dont il/elle assure le secrétariat ;
- Il/elle assure le contact avec d'autres projets, notamment ceux qui financent des activités dans les mêmes domaines ou les mêmes provinces que le présent programme, aux fins d'harmoniser les modes d'intervention ;
- Il/elle présente le programme annuel des investissements ainsi que le planning des activités pour approbation au comité de pilotage et à la SMCL ;
- Il/elle rédige les rapports trimestriels, annuels ainsi que le rapport final conformément aux indications contenues dans le document du programme ;
- Il/elle rédige les rapports financiers conformément au canevas et aux périodicités en application à la CTB.

Pour l'Assistant(e) Technique transversal d'entretien, l'expert(e) devra avoir les capacités suivantes supplémentaires :

- Expérience en développement organisationnel et institutionnel (dans le secteur routier) ;
- Expérience avec la problématique de l'entretien en Afrique Centrale ;
- Attitude diplomatique ;
- Capacité de formation, de facilitateur, d'organisateur ;
- Connaissance en systèmes d'information géographique (SIG) est un atout ;
- Disponible pour de nombreuses missions à l'intérieur du pays.

7.6.2 EXPERT BACS

Le profil de l'expert bacs est un profil de gestionnaire haut niveau.

Qualifications :

L'expert(e) international doit posséder :

- Un diplôme dans le secteur de gestion ou une expérience professionnelle équivalente ;
- Une expertise prouvée dans le domaine d'économie de transport
- Au moins 10 ans d'expérience professionnelle dans la gestion des parcs électromécaniques et dans la mise en place des systèmes de gestions
- Il/elle doit justifier au moins 5 ans de présence dans la gestion des projets en Afrique subsaharienne. La connaissance du contexte particulier de la République démocratique du Congo serait un avantage ;
- Une capacité éprouvée de gestion de projets ;
- Des capacités éprouvées dans la formation et la sensibilisation des adultes;
- Il/elle doit avoir un esprit d'équipe et faire preuve des aptitudes à la communication avec des collègues et interlocuteurs de nationalités, conditions et niveaux sociaux différents. Il/elle doit posséder une bonne capacité d'analyse, de synthèse et de rédaction ;
- Il/elle doit être en bonne santé et accepter de fréquents déplacements sur le terrain ;
- Il est sensible aux thèmes transversaux (environnement, genre, HIV/SIDA, droits d'enfants, économie sociale)

Attributions :

Sous la supervision du portfolio, l'expert(e) international aura les attributions et les responsabilités suivantes :

- Il/elle est responsable de la gestion technique, administrative et financière journalière du volet bacs du programme ;
- Il/elle participe aux réunions du comité de pilotage dont il/elle assure le secrétariat ;
- Il/elle assure le contact avec d'autres projets, notamment ceux qui financent des activités dans les mêmes domaines ou les mêmes provinces que le présent programme, aux fins d'harmoniser les modes d'intervention ;
- Il/elle présente le programme annuel des investissements ainsi que le planning des activités pour approbation au comité de pilotage et à la SMCL ;
- Il/elle rédige les rapports trimestriels, annuels ainsi que le rapport final conformément aux indications contenues dans le document du programme ;

- Il/elle rédige les rapports financiers conformément au canevas et aux périodicités en application à la CTB.

7.6.3 INGÉNIEUR NATIONAL (DIRECTEUR DE PROGRAMME)

Profil :

- Ingénieur civil ou industriel, Diplôme de polytechnicien ou Bâtiment et Travaux Publics (BTP);
- Au moins 5 ans d'expérience dans le domaine de la mise en œuvre de projets dans le secteur de la réhabilitation d'infrastructures et méthode HIMO ;
- Expérience avérée en méthode HIMO ;
- Capacité de planification, d'organisation, de gestion et de rédaction ;
- Aptitude à coordonner une équipe multidisciplinaire et à collaborer avec les autres acteurs impliqués dans le Programme ;
- Expérience professionnelle avérée dans le domaine de l'animation / sensibilisation / formation et de l'appui organisationnel aux ONG, services étatiques ou autres acteurs du développement.
- Connaissances informatiques : MS Office, AutoCad, ArcGis.

Description de la fonction :

- Appui dans les domaines de la planification, de la coordination et de la gestion financière et administrative ;
- Appuyer le Coordinateur Régional sur le plan technique et au niveau de la gestion des conventions avec les institutions congolaises et des contrats avec les bureaux d'études, PME et ONG (élaboration des DAO, adjudication et administration des marchés, choix des opérateurs, contrôle, suivi technique et budgétaire) ;
- Valider les études et les devis des ouvrages à réhabiliter ou construire ;
- Coordonner la gestion et le contrôle des chantiers ;
- Piloter les actions de formations :
 - techniques,
 - en gestion,
 - en pérennisation,
 En faveur des structures et des communautés bénéficiaires ;
- Elaborer les fiches de standardisation des ouvrages et des devis ;
- Veiller à l'application des procédures comptables et administratives en vigueur à la CTB ;
- Veiller au développement des relations et synergies efficaces avec les autres acteurs engagés dans le secteur de la réhabilitation et d'entretien des routes ;

Participer aux différentes réunions du Comité de Pilotage provincial et des SMCL si nécessaire.

7.7 Priorisation des bacs

Cet exercice de priorisation a été fait dans le cadre d'une étude additionnelle de formulation du programme, sur base de requêtes de l'Office des Routes, en combinaison avec des propositions CTB pour les zones de réhabilitation des routes.

Cette liste est préliminaire, et reste à valider par les comités de pilotage bacs et géographiques.

Dans l'étude à la base de cette liste, une explication et une vérification avec des critères de priorisation est donnée.

Bacs dont la réhabilitation et/ou le remplacement est demandé par l'Office des Routes et/ou proposé par CTB								Avis CTB n°	Priorité
Réf	Localisation	Type	Type axe routier	Rivière	Province	Etat	Opérations à prévoir		
A réhabiliter		OR							
2/13	Popokabaka	Amb M	RN	Kwango	Bandundu	PR	Carénage, motorisation	1	3
2/26	Gungu	Unif T	RR1	Kwilu	Bandundu	OM	Carénage	2	2
2/27	Kandale	Amb M	RR2	Kwilu	Bandundu	PR	Renflouement, carénage, motorisation	3	3
2/46	Pindi	Amb M	RR2	Kwilu	Bandundu	OM	Carénage, motorisation	4	1
2/45	Bumba	Amb T	RR2	Kenge	Bandundu	PR	Carénage	5	2
2/64	Fatundu	Trad M	RR1	Wamba	Bandundu	PR	Renflouement, carénage, motorisation	6	3
2/73	Inongo	Trad M	Lac	Maidombe	Bandundu	PR	Renflouement, carénage, motorisation	7	3
4/10	Yatolema	Amb M	RN	Lobaye	Tshopo	PR	Renflouement, carénage, motorisation	8	3
5/02	Tshumbe	Trad T	RR1	Kasuku	Maniema	OM	Carénage	9	3
8/05	Bena Dibebe	Trad M	RN	Sankuru	Sankuru	PR	Renflouement, carénage, motorisation	10	3
8/10	Manda	Trad T	RIL	Sankuru	Sankuru	OM	Carénage, remplacement baleinière aluminium par baleinière acier.	11	2
A remplacer		OR							
4/03	Ubundu	25 t	RIL	Congo	Tshopo	PD	Remplacement	12	2
4/11	Yate Ekoli	30 t	RN	Lomami	Tshopo	PD	Remplacement	13	3
4/21	Basoko	30 t	RR1	Congo	Tshopo	PD	Remplacement	14	1
5/01	Kindu piéton	30 t	RN	Congo	Maniema	PD	Remplacement	15	4
5/03	Karushe	30 t	RR1	Lomami	Maniema	PD	Remplacement	16	3
5/06	Kibombo	35 t	RR1	Congo	Maniema	PD	Remplacement	17	1
5/09	Asekatunda	35 t	RR1	Lomami	Maniema	PD	Remplacement	18	1
6/19	Kiambi	30 t	RN	Lufira	Katanga	PD	Remplacement	19	4
Bacs importants complémentaires			CTB						
8/12	Lubefu	35 t	RR1	Lubefu	Sankuru	PD	Remplacement	20	1
5/10	Kasongo	35 t	RN	Congo	Maniema	OM	Carénage et remotorisation	21	1
6/25	Nyemba	32 t	RN	Nyemba	Tanganyika	PR	Elargissement de pont	22	1
5/01	Kindu	35 t	RN	Congo	Maniema	OM	Complément de remotorisation	23	1
Nombre de bacs évalués				23 bacs					
Nombre de bacs priorité 1				8 bacs					
Nombre de bacs priorité 2				4 bacs					
Nombre de bacs priorité 3				9 bacs					
Nombre de bacs priorité 4				2 bacs					

(Légende

Rotues :

RN Route Nationale
 RR Route Régionale
 RIL Route d'Intérêt Local

Etats :

PD Panne définitive
 PR Réparable)
 OM Ordre de marche)