

DOSSIER TECHNIQUE ET FINANCIER

PROGRAMME DE DÉSENCLAVEMENT DANS LE DISTRICT DE LA TSHOPO- PROVINCE ORIENTALE- PRODET

RD CONGO

CODE DGD : NN 3013817

CODE NAVISION : RDC 12 178 11



LA COOPÉRATION
BELGE AU DÉVELOPPEMENT **.be**

TABLE DES MATIÈRES

LISTE DES ABRÉVIATIONS	4
RÉSUMÉ.....	8
FICHE ANALYTIQUE DE L'INTERVENTION.....	9
1 ANALYSE DE LA SITUATION	10
1.2 AU NIVEAU PROVINCIAL	15
1.3 DONNÉES GÉNÉRALES SUR LA ZONE D'INTERVENTION.....	20
1.4 LE SECTEUR DU DÉSENCLAVEMENT	22
1.5 LES INTERVENTIONS DES PTF	26
1.6 LES PRINCIPAUX DÉFIS DU SECTEUR ROUTIER.....	29
2 ORIENTATIONS STRATÉGIQUES	33
2.1 STRATÉGIE COMMUNE AGRICULTURE – DÉSENCLAVEMENT	33
2.2 STRATÉGIE SPÉCIFIQUE DE LA COMPOSANTE DÉSENCLAVEMENT (PRODET).....	37
2.3 L'AMÉLIORATION DE LA GOUVERNANCE	44
2.4 STRATÉGIE D'AMÉLIORATION EN MATIÈRE D'ENVIRONNEMENT	46
2.5 BÉNÉFICIAIRES ET GROUPES CIBLES	47
2.6 SYNERGIES AVEC D'AUTRES INTERVENTIONS	48
3 PLANIFICATION OPÉRATIONNELLE.....	50
3.1 OBJECTIF GÉNÉRAL.....	50
3.2 OBJECTIF SPÉCIFIQUE.....	50
3.3 STRUCTURE GÉNÉRALE DU PROGRAMME PRODET + PRODAT	50
3.4 RÉSULTATS ATTENDUS ET ACTIVITÉS.....	51
3.5 ACTIVITÉS À METTRE EN ŒUVRE PAR RÉSULTAT	52
3.6 INDICATEURS ET SOURCES DE VÉRIFICATION.....	71
3.7 ACTEURS INTERVENANT DANS LA MISE EN ŒUVRE.....	72
3.8 PHASAGE DANS LA MISE EN ŒUVRE.....	73
3.9 ANALYSE DES RISQUES	74
4 RESSOURCES	77
4.1 RESSOURCES FINANCIÈRES.....	77
4.2 RESSOURCES HUMAINES.....	80
4.3 RESSOURCES MATÉRIELLES	86
5 MODALITÉS D'EXÉCUTION	87
5.1 CADRE LÉGAL ET RESPONSABILITÉS ADMINISTRATIVES	87
5.2 RESPONSABILITÉS TECHNIQUES.....	87
5.3 STRUCTURES D'EXÉCUTION ET DE SUIVI	87

5.4	GESTION DES MARCHÉS PUBLICS.....	94
5.5	GESTION DES RESSOURCES HUMAINES.....	95
5.6	RAPPORTAGE ADMINISTRATIF, COMPTABLE ET FINANCIER.....	96
5.7	MÉCANISME D'APPROPRIATION DES ADAPTATIONS AU DTF	98
5.8	SUIVI ET ÉVALUATION	99
5.9	CLÔTURE DE LA PRESTATION	101
6	THÈMES TRANSVERSAUX	102
6.1	ENVIRONNEMENT	102
6.2	GENRE	105
6.3	LE VIH ET LES VIOLENCES SEXUELLES	109
7	ANNEXES	111
7.1	CADRE LOGIQUE	112
7.2	TERMES DE RÉFÉRENCE DES EXPERTS INTERNATIONAUX	115
7.3	TERMES DE RÉFÉRENCE DES EXPERTS NATIONAUX (À LA COORDINATION).....	121
7.4	CHRONOGRAMME DE MISE EN ŒUVRE	123
7.5	INVENTAIRE DES PISTES PRIORITAIRES ET COÛTS UNITAIRES	124
7.6	PRÉVISION DES ACTIVITÉS ENTRETIEN	135

LISTE DES ABRÉVIATIONS

ACAP	Association des Commerçants et Acheteurs de Paddy
ACCO	Association des Chauffeurs du Congo
ADRAO	Développement du Riz en Afrique de l'Ouest (AfricanRice)
ADIKIS	Action pour le développement intégré de Kisangani
AI-MAPE	Appui Institutionnel du Ministère de l'Agriculture, de la Pêche et de l'Elevage
APAP	Association des Petits Acheteurs de Paddy
APV/FLEGT	Accord de Participation Volontaire du FLEGT (Forest Law Enforcement) et la gouvernance (Governance) en utilisant le commerce du bois (Trade)
ARIKIS	Association des Rizières de Kisangani
AT (I/N)	Assistant Technique (International/National)
BAD	Banque Africaine de Développement
BCDC	Banque Commerciale du Congo
BDD	Bureau Diocésain de Développement
BIAC	Banque Internationale pour l'Afrique au Congo
BIC	Banque Internationale du Crédit
BIT	Bureau International du Travail
CAADP	Comprehensive Africa Agriculture Development Programme
CARG	Conseil Agricole et Rural de Gestion
CARPE	Central Africa Regional Programme for the Environment
CCP	Comité Consultatif Provincial
CDMT	Cadre de Dépenses à Moyen Terme
CEDEF	Convention pour l'Elimination des Discriminations Envers les Femmes
CENADEP	Centre d'Appui National au développement et à la Participation Populaire
CEPOD	Centre d'Etudes politiques et de formation à la démocratie
CGIAR	Consultative Group on International Agricultural Research
CIALCA	Consortium for Improving Agriculture-based Livelihoods in Central Africa
CLAT	Comité de Lutte Anti Tracasserie
CLER	Comité Local d'Entretien Routier
CLESB	Comité Local d'Entretien, Sécurité et Balisage
CONAPAC	Confédération Nationale des Producteurs Agricoles au Congo
CONAPAC	Confédération paysanne du Congo
COOPEC	Coopérative d'Epargne et de crédit
COORDICLER	Coordination des CLER (niveau territoire)
COPEMECO	Confédération des petites et moyennes entreprises congolaises
COPROSEM	Comité Provincial Semencier
CN ONGD	Coordination Nationale ONG de développement
CNV	Comité National de Vulgarisation

CPR	Commission provinciale routière
CRONGD	Conseil Régional des ONGD
CS	Convention spécifique
CSC	Cahier Spécial des Charges
CTB	Coopération Technique Belge
CVD	Comité Villageois de Développement
DFID	Département for International Développement
DGD	Direction générale de la Coopération au développement et Aide humanitaire
DSCR	Document Stratégique pour la Croissance et la Réduction de la Pauvreté
DTF	Dossier Technique et Financier
DVDA	Direction des Voies de Desserte Agricole
EDUKOR	Programme d'appui à l'Education au Kasai-Oriental
EIES	Etude d'Impact Environnemental et Social
ETFP	Enseignement Technique et Formation Professionnelle
ETD	Entité territoriale décentralisée
EUR	Euro
FARA	Forum for Agricultural Research in Africa
FAO	Food and Agriculture Organisation
FCCC	Forêts et Changement Climatique au Congo
FEC	Fédération des Entreprises Congolaises
FEDECLER	Fédération des CLER (niveau district)
FENAPEC	Fédération Nationale des Planteurs et d'Eleveur du Congo
FPI	Fonds d'Investissement à l'Industrie
FEPO	Fédération Paysanne d'Opala
FOLECO	Fédération des ONG laïques à vocation économique du Congo
FONER	Fonds National d'Entretien Routier
GOVA	Groupement d'Organisations Villageoises d'Autopromotion
HIMO	Haute Intensité de Main-d'œuvre
IAASTD	International Assessment of Agricultural Knowledge, Science and Technology for Development
ICRAF	World Agroforestry Center
IFA	Institut Facultaire Agricole
IITA	International Institute of Tropical Agriculture
IMF	Institution de la Micro Finance
INADES	Institut africain pour le développement économique et social
INERA	Institut National des Etudes et de la Recherche Agricole
INTOSAI	L'Organisation internationale des institutions supérieures de contrôle des finances publiques
IPAPEL	Inspection Provinciale de l'Agriculture, de la pêche et de l'élevage

IOV	Indicateurs Objectivement Vérifiables
IST	Infection Sexuellement Transmissible
MDF	MDF training & consultancy
MECNT	Ministère de l'Environnement, Conservation de la Nature et Tourisme
MECREKIS	Mutuelle d'Epargne et de Crédit de Kisangani
MECREB	Mutuelle d'Epargne et de Crédit Boyomais
MGEFAE	Ministère du Genre, de la Famille et de l'Enfant
MINADER	Ministère de l'Agriculture et du Développement Rural
MTR	Mid Term Review (Evaluation à mi-parcours)
MITPR	Ministère des Infrastructures, Travaux Publics et Reconstruction
MPTPI	Ministère Provincial des Travaux Publics et Infrastructures
NEPAD	Nouveau Partenariat pour le Développement en Afrique
NPADR	Nouveau Programme d'Activités pour le Développement Rural
OCEAN	Organisation Congolaise des Ecologistes et Amis de la Nature
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	Programme d'Appui aux Initiatives de développement Communautaire
PAM	Programme Alimentaire Mondial
PAP	Programme Agricole Prioritaire
PAPNG	Politique Nationale Genre et de son Plan d'Action
PCPCB	Programme de Contrôle de la Production et de la Commercialisation
PNAE	Plan National d'Action Environnemental
PGES	Plan de Gestion Environnementale et Sociale
PK	Point kilométrique
PME	Petite ou Moyenne Entreprise
PNEFEB	Programme national « Environnement, Forêts, Eaux et Biodiversité »
PNG	Politique Nationale Genre
PQCE	Plan Quinquennal de Croissance et de l'Emploi
PREPICO	Programme de Réhabilitation et d'Entretien des pistes au Congo
PRODAKK	Programme de Développement Agricole dans le Kwilu et Kwango
PRODAKOR	Programme de Développement Agricole dans le Kasai-Oriental
PRODEKK	Programme de Désenclavement dans le Kwilu et Kwango
PRODEKOR	Programme de Désenclavement dans le Kasai-Oriental
PSNLS	Plan Stratégique National de Lutte contre le VIH/SIDA
PTF	Partenaires Techniques et Financiers
PV	Procès-Verbal

RDC	République Démocratique du Congo
REDD+	Programme national des nations unies en RDC pour la réduction des gaz à effets de serre par la dégradation des forêts et la déforestation
RIL	Route d'Intérêt Local
RN	Route Nationale
RP	Route Provinciale
RTPO	Régie de Travaux Publics de la Province Orientale
SENAFIC	Service National des Fertilisants et Intrants Agricole
SENASEM	Service National Semencier
SIG	Système d'Information Géographique
SLA	Service Level Agreement
SMCL	Structure Mixte de Concertation Locale
SNHR	Service National d'Hydraulique Rurale
SOFIDE	Société Financière de Développement
SENHARU	Service National de l'Habitat Rural
SSADR	Stratégie Sectorielle de l'Agriculture et du Développement Rural
TDR	Termes de Référence
TMB	Trust Merchant Bank
TPI	Travaux Publics et Infrastructure
TRASI	Transporteur Arrête SIDA
ITPR	Infrastructures, Travaux Publics et Reconstruction
UCAG	Unité Conjointe d'Appui à la Gestion
UDP	Unité de Direction de Programme
UOPA	Union des Organisation Paysannes Agricoles
UE	Union Européenne
UNIKIS	Université de Kisangani

RÉSUMÉ

Le Programme de Désenclavement dans le district de la Tshopo Province Orientale (en abrégé PRODET) est financé par le PIC 2011-2013 avec une contribution de la Coopération Belge de 20 millions d'Euros et une durée de mise en œuvre de cinq ans.

L'objectif général du programme est « **Les revenus des exploitations familiales dans les zones cibles du district de la Tshopo sont augmentés et contribuent à la réduction de la pauvreté** ».

Il est partagé avec le projet sœur du PRODET, à savoir le Programme de Développement Agricole dans le district de la Tshopo (PRODAT en sigle).

Le programme a arrêté comme objectif spécifique de « **Le coût du transport est diminué par la mise à disposition d'un réseau de transport multimodal fonctionnel et durable** ».

Afin de contribuer à l'atteinte de cet objectif, quatre résultats sont attendus de la part du PRODET :

1. *La maîtrise d'ouvrage au niveau provincial est renforcée*
2. *Un réseau multimodal de transport est réhabilité*
3. *Un réseau multimodal de transport est entretenu à travers des structures locales*
4. *Les bonnes pratiques de l'utilisation du réseau multimodal sont promues*

Le PRODET privilégiera la multimodalité des modes de transports et insistera tout particulièrement sur le maintien de la praticabilité des voies de communication qui est une responsabilité importante du partenaire congolais. Ces ambitions ne pourront être atteintes qu'en mobilisant les acteurs clés de ce développement rural, tant étatiques que privés : les différents ministères impliqués, les comités locaux d'entretien routier, le FONER et les structures de concertations comme les CCP/CARG, la Commission provinciale routière, etc.

Les thèmes transversaux du genre et de l'environnement sont particulièrement importants dans ce programme ainsi que l'appui à la bonne gouvernance des deux secteurs concernés.

Le PRODET s'inscrit dans une complémentarité stratégique avec les Programmes PRODAT et EDUT. Cette complémentarité se matérialisera en particulier par une structure de coordination provinciale commune qui assurera un rôle d'interface avec les autorités et une mise en cohérence accrue au niveau de la mise en œuvre, dans le respect toutefois des priorités et des spécificités sectorielles respectives. Grâce aux structures de concertation qu'il appuiera, le PRODET contribuera à l'harmonisation des approches de développement avec les autres intervenants importants dans la province.

L'unité de coordination des programmes sera basée à Kisangani et le PRODET comptera, en plus et de manière à favoriser un travail de proximité tant avec les intervenants qu'avec les bénéficiaires finaux, trois antennes décentralisées situées dans les territoires concernés.

FICHE ANALYTIQUE DE L'INTERVENTION

Titre de l'intervention	Programme de Désenclavement dans le District de la Tshopo – Province Orientale - PRODET
Numéro intervention	NN 3013817
Code Navision CTB	RDC 12 178 11
Institutions Partenaires	Ministère de l'Agriculture et du Développement rural (provincial) Ministère des Travaux Publics et Infrastructure (provincial)
Durée de la CS	84 mois
Durée de la mise en œuvre	60 mois
Date démarrage de l'intervention	2014
Contribution du pays partenaire	3 millions USD via le FONER
Contribution belge	20 millions d'euros
Secteur (codes CAD)	21020 & 21040 Transport routier et fluvial
Objectif Global	Les revenus des exploitations familiales dans les zones cibles du district de la Tshopo sont augmentés grâce à une relance durable de la production agricole et contribuent à la réduction de la pauvreté
Objectif Spécifique	Le coût du transport est diminué par la mise à disposition d'un réseau de transport multimodal fonctionnel et durable.
Résultats	1. <i>La maîtrise d'ouvrage au niveau provincial est renforcée</i> 2. <i>Un réseau multimodal de transport est réhabilité</i> 3. <i>Un réseau multimodal de transport est entretenu à travers des structures locales</i> 4. <i>Les bonnes pratiques de l'utilisation du réseau multimodal sont promues</i>

1 ANALYSE DE LA SITUATION

1.1 Contexte général

1.1.1 Au niveau national

Le DSCR

La deuxième génération du Document de la Stratégie de Croissance et de Réduction de la Pauvreté (DSCR 2 qui couvre la période 2011-2015), se fixe comme objectif global à l'horizon 2015, une amélioration sensible des conditions de vie de la population. Cette amélioration doit conduire à la réalisation d'une croissance économique moyenne annuelle de 7,2% et une réduction de l'incidence de pauvreté d'environ 11 points pour la situer à 60% en 2015. Il s'agit également de créer au moins un million d'emplois décents par an sur la période, dans la perspective d'une génération sans Sida; le tout dans un contexte de respect de l'environnement et de maîtrise de l'inflation à un niveau moyen annuel de 9%.

Pour atteindre ces objectifs, le Gouvernement s'engage à mettre en place une stratégie qui repose sur quatre grands piliers comportant chacun des orientations stratégiques sectorielles et transversales claires et des priorités qui seront ajustées, à la lumière de l'évolution de l'environnement, de la disponibilité des ressources et du progrès dans leur mise en œuvre. Il s'agit du :

- ⇒ Pilier 1 : Renforcer la gouvernance et la paix.
- ⇒ Pilier 2 : Diversifier l'économie, accélérer la croissance et promouvoir l'emploi.
- ⇒ Pilier 3 : Améliorer l'accès aux services sociaux de base et renforcer le capital humain.
- ⇒ Pilier 4 : Protéger l'environnement et lutter contre le changement climatique.

Le DSCR II prévoit que les capacités institutionnelles des structures provinciales seront renforcées. Les outils de planification locale et de budgétisation mis en œuvre depuis 2009 devront être évalués et harmonisés entre provinces. Ces outils seront impérativement liés au cycle de préparation budgétaire (budgets de l'Etat et des provinces) et intégrés au cadre général de planification stratégique. En parallèle, des investissements seront indispensables pour créer des conditions adéquates de travail, tant au niveau du Ministère en charge de la décentralisation que des Provinces et des Entités territoriales décentralisées (ETD). De plus, une place importante sera accordée à une plus forte participation des ONG de développement et des organisations communautaires de base à travers (i) leur implication dans l'élaboration et la gestion locale des Programmes de développement, (ii) la promotion de fonds communautaires de développement ».

Le DSCR II est décliné, d'une part, en Plan d'Actions Prioritaires (PAP) et, d'autre part, en DSCR provinciaux. La rédaction de ces derniers, confiée à des ONG locales, avec l'appui financier du PNUD, sont de qualité variable. Les DSCR provinciaux et les PAP ne semblent pas être considérés comme un référentiel pour les ministères ou services concernés par l'agriculture et le développement rural. D'autres provinces ont préféré leur propre démarche pour la définition de leur stratégie de développement. C'est ainsi que la Province Orientale dispose d'un Programme provincial accompagné d'un Plan de développement et d'un Plan d'Actions Prioritaires (PAP), ce dernier couvrant la période 2011-2015.

Le processus de la décentralisation

En 2006, la promulgation de la nouvelle constitution congolaise a mis en marche un processus de décentralisation en RDC. En fait, cette nouvelle constitution a prévu un transfert d'importantes compétences au profit des provinces. La vision derrière le processus de décentralisation était de rapprocher le plus que possible l'administration des administrés. Cependant, malgré l'existence des

textes légaux de base, force est de constater que le transfert des ressources liées à ces compétences vers les 11 provinces actuelles reste très partiel. En principe, les provinces¹ se voient rétrocéder 40% des taxes et impôts collectés par l'Etat central sur leur territoire, mais ce principe n'est pas encore pleinement appliqué. Il semble d'ailleurs que seules les provinces du Katanga, du Bas-Congo et la Ville province de Kinshasa, où l'assiette fiscale est assez importante, pourraient tirer profit de ce principe. Certaines sources mentionnent que seul un tiers de ces 40% est aujourd'hui rétrocédé. En plus, la majeure partie des rétrocessions actuelles concerne d'ailleurs des investissements sous maîtrise d'ouvrage du Gouvernement central, réalisés pour le compte, et quelques-fois en concertation, avec le Gouvernement provincial. En conséquence, les provinces ne disposent guère des moyens nécessaires pour remplir leurs nouveaux mandats institutionnels.

La réforme de la Fonction Publique

En 2003 après de multiples tentatives infructueuses (1972, 1982, 1995), un nouveau processus de réforme a été entamé mais 10 ans plus tard, les avancées sont timides conduisant le Ministre de la Fonction Publique à présenter, en septembre 2012, une nouvelle stratégie de redynamisation du processus. Cette nouvelle stratégie identifie quatre étapes:

- **Etape 1 (2012-2013):** recentrer la nouvelle stratégie de la réforme sur les points suivants :
 - Redynamisation du pilotage interministériel de la Réforme
 - Révision des cadres juridiques et organiques de la Fonction Publique
 - Finalisation de l'identification biométrique des agents de l'Etat
 - Etablissement de la caisse de retraiteCes activités visent à maîtriser les effectifs et permettront d'entamer à moyen terme le rajeunissement de l'Administration congolaise.
- **Etape 2 (2013-2014) :** sera consacrée à la formation, aux premières vagues de retraite et de rajeunissement
- **Etape 3 (2014-2015) :** sera consacrée au lancement de l'outil de Gestion Intégrée des Ressources Humaines de l'Etat ainsi que la poursuite de la mise à la retraite et du rajeunissement.
- **Etape 4 (2015-2016) :** sera consacrée à l'évaluation et à la consolidation des acquis de la mise en œuvre de la Réforme

Le travail prévu dans l'étape 2, et plus spécifiquement la mise à la retraite des fonctionnaires âgés, est une étape cruciale pour la redynamisation des services publics en RDC. Cependant, en mai 2013, le processus de révision des cadres juridiques et organiques restait toujours inachevé. Il reste à voir si le processus de réforme, tel que proposé par le Ministre se poursuivra comme prévu dans les mois et les années qui viennent.

1.1.2 Le secteur routier en RDC

Le réseau routier de la RDC comprend au total 153.209 km de routes, répartis comme suit :

- 58.509 km de routes d'intérêt général, dont environ 3.000 km sont revêtus. Il comprend les ouvrages de franchissement suivants :
 - 3.500 ponts de portée de 4 à 750 mètres pour une longueur totale de 68.000 mètres,

¹ Outre la nouvelle répartition des compétences, la nouvelle constitution prévoyait également l'augmentation du nombre de provinces de 11 à 25. Cette augmentation, envisagée par la subdivision des anciennes provinces, aurait dû être entamée il y a quelques années. Cependant, depuis la fin de 2010, le processus de décentralisation et plus spécifiquement la démarche de création des nouvelles provinces a été reportée «sine die» par la Présidence.

- 175 bacs (à moteur, à traîle et à pirogues)

Ce réseau des routes d'intérêt général se répartit en 3 catégories selon leur importance :

- 21.140 km des routes nationales (RN),
- 20.124 km des routes provinciales prioritaires (RPP),
- 17.245 km des routes provinciales secondaires (RPS).
- 7.400 km de voiries urbaines;
- 87.300 km de routes d'intérêt local ou de desserte agricole.

Selon la constitution de 2006, le maître d'ouvrage pour les routes nationales est le Ministère des Infrastructures, Travaux Publics et Reconstruction (MITPR) au niveau national.

Pour toutes les autres routes, le maître d'ouvrage se situe au niveau provincial, dans le Ministère Provincial des Travaux Publics et Infrastructure (MPTPI).

Au niveau de la maîtrise d'œuvre :

- l'Office des Routes, qui dépend du MITPR, s'occupe des routes d'intérêt général (y inclus celles en province)
- l'Office des Voiries et Drainage (OVD), qui dépend du MITPR également, s'occupe des routes urbaines
- la Direction des Voies de Desserte Agricole (DVDA), qui dépend du Ministère de Développement Rural (MINAGRIDER), s'occupe des routes de desserte agricole

Le tableau ci-dessous schématise ces informations.

Type de route	km	Maîtrise d'Œuvre	Maîtrise d'ouvrage
Routes nationales	21.140	OR	MITPR central
Routes provinciales	37.369	OR	MPTPI
Routes urbaines	7.400	OVD	MPTPI
Routes de desserte agricole	87.300	DVDA	MPTPI

L'OR, l'OVD et la DVDA sont des entités déconcentrées, ce qui veut dire qu'ils ont une coordination à Kinshasa qui dirige les antennes en province, qui en dépendent.

D'ores et déjà, quelques sources de tensions possibles entre les intervenants peuvent être relevées:

- au niveau provincial (sur la plupart des routes qui concernent le programme), l'Office des Routes comme maître d'œuvre est dirigé par Kinshasa, alors que son maître d'ouvrage se trouve au niveau provincial (décentralisé)
- au niveau des routes de desserte agricole, le maître d'ouvrage est le Ministère Provincial des Travaux Publics et Infrastructures, mais le maître d'œuvre (DVDA) dépend du Ministère central du Développement Rural

Note sur la dénomination des Ministères provinciaux

Dans le district de la Tshopo, les Ministères actuels (octobre 2013), principaux partenaires du programme sont les suivants :

- Ministère de l'Agriculture, Développement Rural, Environnement, Conservation de la Nature et Tourisme

- Ministère des Travaux Publics et Infrastructures, Transport et Communications

Dans le texte, il est fait référence aux domaines concernés, pour améliorer la lisibilité et pour que le texte reste valide après un remaniement éventuel. La notion « en charge de » est utilisée au même titre.

1.1.3 Les politiques thématiques et des secteurs connexes

Genre

L'acteur national principal responsable de veiller à l'intégration du genre dans toutes les politiques, stratégies et programmes nationaux est le Ministère national chargé du Genre, de la Famille et de l'Enfant (MGEFAE). La responsabilité du MGEFAE est de veiller à ce que l'égalité en droit et en fait et l'équité des opportunités et des résultats pour les femmes autant que les hommes se fassent réellement dans toutes les sphères de la vie en RDC. Malgré sa tâche transversale et son large domaine d'activité, le MGEFAE est le Ministère avec le moins de ressources humaines, matérielles et institutionnelles, avec une allocation de 0,02 % du budget national.

Vue que les femmes et les hommes ont un rôle à jouer dans l'émergence de la RDC, la question de l'équité genre s'impose comme un impératif radical de transformation sociale.

La nouvelle stratégie nationale de planification et budgétisation sensible au genre et la stratégie nationale de l'intégration du genre ont été approuvées en octobre 2013 et permettent la prise en compte des besoins sexo-spécifique des femmes et des hommes dans les programmes et projets de développement. Ces stratégies considèrent les besoins, les contraintes, les intérêts et les aspirations spécifiques des femmes et des hommes dans la conception, la planification du développement, l'allocation et le contrôle des ressources.

Ces stratégies succèdent à la Politique Nationale Genre (PNG) et au Plan d'Action National de mise en œuvre 2009-2010 et confirment l'importance des points focaux genre dans les Ministères sectoriels. Plus précisément il a été noté que «le Plan d'Action pour la mise en application de la PNG définit, dans le cadre des différents axes prioritaires d'action, des résultats liés au secteur de l'agriculture et du développement rural ».

Par contre en ce qui concerne la Note Politique Agricole et du Développement Rural et la Stratégie Sectorielle de l'Agriculture et du Développement Rural (2011-2015), l'étude 'genre' menée préalablement à la formulation repère qu'on y «mentionne le besoin général d'une promotion du genre dans le secteur mais n'identifie pas des actions prioritaires sectorielles ou dans les sous-secteurs, alors que le rôle de la femme dans la production agricole est indéniable»

Environnement

Le Plan National d'Action Environnementale (PNAE) a été élaboré en 1997 en vue de s'aligner sur les objectifs de l'Agenda 21. Il met en exergue la problématique de la dégradation physique des terres en milieu rural et urbain due principalement à la pression démographique, à l'érosion et aux mauvaises pratiques culturelles, la déforestation, l'exploitation forestière illégale, le braconnage intensif et l'exploitation minière sauvage dans certaines aires protégées. Le PNAE doit être revu en vue d'intégrer les exigences de mise en œuvre de nouveaux accords multilatéraux sur l'environnement qui ont été adoptés après son élaboration et ratifiés par la RDC ainsi que de grandes orientations permettant la prise en compte des effets des travaux d'infrastructures et les activités de transport sur l'environnement. Bien que prévue par l'article 122 de la Constitution du 18 février 2006, la RDC ne dispose pas encore d'une Loi-cadre fixant les principes fondamentaux concernant la protection de l'environnement.

Depuis 2009, la RD Congo fait partie du processus REDD, qui vise à réduire les émissions de gaz à effet de serre liées à la déforestation et la dégradation de la forêt. Fin 2009, le Ministère en charge de l'Environnement a mis en place une Coordination nationale REDD et un « Plan de préparation à la

REDD » a été présenté au programme REDD des Nations unies. Rappelons que la forêt du bassin du Congo est la deuxième forêt tropicale dans le monde, pendant que les pratiques actuelles de l'agriculture sont une des causes principales de la dégradation de la forêt – qui serait, sur le plan mondial, responsable pour 20% des émissions de gaz à effet de serre [www.un-redd.org].

1.1.4 Les structures de concertation nationale

La mise en place au niveau national des **Groupes Thématiques (GT)**, en particulier celui qui concerne l'agriculture et le développement rural ainsi que celui du Genre et de l'Environnement (« Environnement, Eau, Assainissement et Forêts ») a établi un cadre de concertation de haut niveau entre le gouvernement et les Partenaires Techniques et Financiers (PTF).

Malgré les imperfections dans le fonctionnement du groupe Agriculture, les réunions régulières entre PTF et le Gouvernement permettent une meilleure coordination des actions des uns et des autres. Le rôle de chef de file des PTF à ce niveau est assumé, depuis juillet 2013, par la FAO, le PAM et le FIDA.

La Belgique a redynamisé depuis 2011, la coordination inter-bailleurs aux secteurs de l'agriculture et du développement rural, en organisant plusieurs réunions portant sur des sujets généraux ou spécifiques, et impliquant de plus en plus de PTF. Ces efforts ont été renforcés par la Délégation UE, qui a mis au point une base de données regroupant toutes les actions des partenaires agricoles et du développement rural, avec une cartographie illustrative sur « qui fait quoi ».

Le 'GIBADER' (Groupe inter-bailleurs au secteur de l'agriculture et du développement rural) a été mis sur pied en 2012. Le déplacement, dans le secteur agricole, du centre de gravité des programmes vers la province pose toutefois une double question : quid de la nécessaire concertation sectorielle entre autorités provinciales et PTF et de l'articulation entre le niveau provincial et les thématiques débattues à l'échelon national. Afin de prendre ces éléments en compte, le PRODAT & le PRODET (en lien avec l'UCAG MINAGRI pour le niveau central) a un rôle à jouer dans la mise en place d'une structure de concertation provinciale propre au secteur agricole afin d'assurer une meilleure coordination des efforts et une meilleure harmonisation des approches entre les différentes interventions (voir en particulier au niveau du R3).

Le Groupe Thématique (GT) Genre a pour objectif de soutenir les efforts du Ministère du Genre, de la Famille et de l'Enfant - dans le cadre des attributions du Ministère en tant qu'institution de tutelle du Gouvernement - pour la mise en œuvre des politiques 'genre' et servir de plate-forme de concertation et d'harmonisation des interventions entre les différents acteurs en matière de genre. Le GT Genre s'engage à :

- faciliter l'identification des domaines prioritaires d'action en vue de promouvoir l'autonomisation des femmes, l'égalité de genre, la réduction des violences et la fin de l'impunité ;
- faciliter la circulation d'information de la part des entités représentées dans le GT Genre et entre les différents acteurs, entre autres à travers les structures de coordination au niveau national, provincial et territorial avec le Ministère GEFAE ;
- accompagner le Ministère du Genre, de la Famille et de l'Enfant dans le renforcement des capacités institutionnelles et organisationnelles en matière de genre.

La Belgique est Co-secrétaire de l'un des 3 groupes de travail de ce GT, celui portant sur « l'Autonomisation et le renforcement des conditions socio-économiques des femmes ».

Le Groupe Thématique « Environnement, Eau, Assainissement et Forêts », existe depuis 2008 et est placé sous la présidence du Ministre de l'Environnement, Conservation de la Nature et Tourisme. Comme son titre l'indique, il traite de nombreuses thématiques et aborde, par exemple pour le composante forestier, l'état des lieux des contrats de concessions forestières. Il est constitué de deux

sous-groupes de travail, celui traitant de l'eau et de l'assainissement (sous-groupe 1) et celui de l'environnement, des forêts et du changement climatique (sous-groupe 2).

1.2 Au niveau provincial

1.2.1 Les programmes et plans provinciaux de développement

Les documents de référence des programmes et plans provinciaux sont les suivants :

- Le Plan Quinquennal de croissance et de l'emploi 2011-2015 de la Province Orientale
- Le Programme du Gouvernement Provincial et son Programme d'actions de développement 2013-2015 (Février 2013)
- Le Programme d'Action Prioritaire 2011-2015
- La Feuille de route du Gouvernement Provincial pour l'agriculture, pêche, élevage, développement rural et environnement (mars 2013)
- La revue du Programme d'Action Prioritaire de la Province Orientale de juin 2013

Le PRODAT et le PRODET s'aligne sur ces différents plans, et programmes.

1.2.1.1 Le Plan Quinquennal de Croissance et de l'Emploi 2011-2015 de la Province Orientale

Le Plan Quinquennal de Croissance et de l'Emploi 2011-2015 de la Province Orientale et son Programme d'Actions Prioritaires ont été élaboré dans le contexte du processus de la décentralisation qui responsabilise les provinces pour leur planification de développement. Se ralliant à la Vision nationale 25/26, le Gouvernement de la Province Orientale nourrit l'ambition d'améliorer durablement, d'ici à 2015, les conditions de vie de la population principalement par la diversification de l'économie, l'augmentation de la production agricole, le désenclavement des entités et centre de production agricole. Les stratégies d'intervention et actions prioritaires sont structurées autour de quatre piliers:

1. Promouvoir la gouvernance et consolider la paix ; la réduction de l'inégalité du genre est un des axes prévu dans ce pilier
2. Diversifier l'économie, accélérer la croissance et promouvoir l'emploi ; l'agriculture est vu comme un des secteurs porteurs de croissance
3. Améliorer l'accès aux services sociaux essentiels et renforcer le capital humain. La lutte contre le VIH et le sida ainsi que le renforcement de la protection sociale des groupes vulnérables sont deux des axes prévus dans ce troisième pilier.
4. Protéger l'environnement et lutter contre le changement climatique

Le processus de la mise en œuvre et du suivi-évaluation des stratégies et actions fixe le cadre institutionnel de mise en œuvre avec les rôles et responsabilités de chaque acteur, le financement des programmes et actions du Plan, les risques ou menaces pour l'exécution efficiente et efficace du plan ainsi que les mécanismes de suivi-évaluation comprenant les indicateurs clés, les outils de collecte des données et du rapportage. L'opérationnalisation du Plan Quinquennal devrait être assurée à travers le Programme d'Actions Prioritaires, le Budget d'Investissement Provincial et le Cadre des Dépenses à Moyen Terme (CDMT).

1.2.1.2 Le Programme Provincial d'Investissement Agricole (PPIA)

Dans le cadre du PNIA, des **plans provinciaux d'investissement agricole (PPIA)** sont également en cours d'élaboration, avec un appui méthodologique de l'IFPRI. Le PPIA est fait sur base d'une revue documentaire des plans et programmes existants relatifs au secteur agricole de la province. La prochaine étape est une présentation et discussion des PPIA avec les acteurs de la province

1.2.1.3 La feuille de route du Gouvernement provincial

En mars 2013, le Ministre provincial de l'agriculture et du développement rural a élaboré sous forme d'un tableau un cadre logique général ou apparaît dans la section concernant l'agriculture, plusieurs sous-programmes dont celui de la redynamisation du secteur agricole, celui de l'élevage et pêche et pisciculture.

Le sous-programme agriculture reprend les grandes lignes des documents précédents, avec les sous objectif qui suivent tel que : Assurer le renforcement institutionnel des agents des services de l'agriculture ; La production de semences ; L'encadrement des campagnes agricoles en impliquant les administrations locales et les associations communautaires et les ONGDs.

La feuille de route concernant le développement rural indique un sous-programme de réhabilitation de la desserte agricole pour assurer la circulation de la population et de leurs produits des centres de production vers les centres de consommations.

Une attention est apportée à l'atténuation des effets du changement climatique avec l'installation d'un bureau point focal REDD+ et un comité provincial du processus REDD+ de la province.

1.2.1.4 Les Fiches synoptiques et les plans de développement des territoires élaborés par les CARG ²

Les difficultés et solutions proposées pour le développement agricole du district de la Tshopo ont fait l'objet de fiches synoptiques élaborées par les CARG à travers de nombreux ateliers tenus dans les territoires. Ceux-ci ont abouti à l'élaboration de plans de développement des territoires, présentés sous forme de tableaux/cadres logiques, approuvés et disponibles au niveau de l'IPAPEL de Kisangani.

Les Plans de développement des territoires

Les plans de développement des territoires se déclinent en général sur plusieurs axes :

Axe I : La Production, avec les sous activités portant sur :

- La structuration des OP ;
- L'encadrement technique.
- L'accès aux intrants.
- Vulgarisation de la loi agricole
- Accès aux Crédit
- Le désenclavement

Axe II : La transformation ;

Axe III : Le Stockage et la conservation des produits agricoles ;

Axe IV : Commercialisation ;

Axe V : Lutte contre l'exode des femmes et des jeunes.

Ces fiches synoptiques contiennent une analyse des priorités pour le désenclavement, liées aux priorités dans le secteur agricole.

² Pour les détails, voir annexe 7.5 Appendice documentaire

1.2.2 Les services étatiques

1.2.2.1 Secteur routier

1.2.2.1.1 L'autorité politique du secteur routier au niveau provincial

Dans le secteur routier comme dans le secteur agricole, la nouvelle constitution de 2006 a prévu une répartition alternative des responsabilités entre le niveau national et le niveau provincial en ce qui concerne le rôle de maître d'ouvrage pour le réseau de transport :

- Le niveau national et plus spécifiquement le MITPR reste le maître d'ouvrage pour les routes d'intérêt national
- Le niveau provincial est devenu maître d'ouvrage pour les routes d'intérêt provincial et les routes de desserte agricole. A ce niveau, la responsabilité pour la réhabilitation et l'entretien du réseau routier provincial est d'habitude partagée entre :
 - Le ministre provincial, chargé des TPI, pour les routes d'importance provinciale
 - Le ministre provincial, chargé du Développement Rural, pour la gestion des routes de desserte agricole. (La construction de ces routes, comme toute construction, est sous la maîtrise d'ouvrage du MPTPI).

Comme dans le secteur agricole, les deux ministres provinciaux mentionnés ci-dessus sont actuellement en poste. Mais comme dans le secteur agricole, leur efficacité est fortement réduite par les contraintes légales et administratives, liées à l'état d'avancement de la décentralisation. Cependant, en ce qui concerne les TP, la province dispose actuellement quand même d'un Service Public Provincial, la RTPO.

1.2.2.1.2 La Régie de Travaux Publics de la Province Orientale (RTPO)

La RTPO, créée par arrêté provincial en 2009, est un Service Public Provincial à caractère technique. Selon son arrêté de création, la RTPO a le mandat de maître d'ouvrage provincial délégué pour tous travaux publics. Ainsi, en ce qui concerne les routes, cette structure devrait surtout s'occuper de la préparation et du suivi des travaux sur le réseau de la province pour le compte du gouvernement provincial. Cependant, les dernières années, la RTPO s'est plutôt positionnée comme maître d'œuvre sur le réseau urbain de Kisangani et ceci en concurrence directe avec l'OVD, structure déconcentrée du Ministère National des Travaux Publics. Outre le conflit apparent entre ces deux rôles (maître d'ouvrage et maître d'œuvre), ce positionnement de la RTPO a laissé la province de nouveau sans vrai maître d'ouvrage délégué. En conséquence, la création de la RTPO n'a pas vraiment contribué au renforcement du niveau provincial dans son rôle de maître d'ouvrage

1.2.2.1.3 Les services publics déconcentrés du secteur routier

En Province Orientale, trois structures publiques techniques sont actuellement présentes dans le secteur des infrastructures routières :

- La **DVDA** qui dépend du MINADER au niveau national
- L'**OVD** et l'**OR** qui dépendent, tous les deux, du Ministère National des Travaux Publics

A l'heure actuelle, ces acteurs continuent de travailler quasi indépendamment des autorités provinciales. Ils reçoivent leurs directives à partir de Kinshasa et ils font le rapportage sur leurs activités vers Kinshasa. Au cas meilleur, le gouvernement provincial est informé des activités déployées dans la province par ces services déconcentrés.

Outres ces structures technique, il existe, en Province Orientale, encore une **Division Provinciale des Travaux Publics**. Mais selon les informations disponibles, cette division n'est plus réellement opérationnelle.

1.2.2.1.4 Le FONER

Le FONER, créé en 2008, est un Etablissement public basé sur le partenariat public/privé, placé sous la tutelle administrative du Ministère des Finances et la tutelle technique du MITPR et du Ministère des Transports. Cette organisation a comme mission de « collecter et d'administrer les fonds destinés à l'entretien et à la gestion des réseaux routiers du territoire national quels qu'en soient les Maîtres d'Ouvrages... »

Selon les estimations les plus récentes, le FONER collecte annuellement près de 100 millions de dollars, surtout à travers les redevances sur les lubrifiants et carburants terrestres. Avec ces moyens, le FONER est supposé financer l'entretien routier à travers les différents acteurs étatiques dans le secteur :

- Théoriquement 60% des fonds sont utilisées pour l'entretien du réseau national ultra-prioritaire, les grands axes nationaux qui sont gérés par le niveau central.
- La deuxième partie (40%) des fonds devrait être versée (« rétrocédée ») aux provinces pour l'entretien des routes d'intérêt provincial et pour les désertes agricoles.

Quand on regarde les montants collectés par le FONER, chaque province devrait théoriquement bénéficier de plusieurs millions de dollars en moyenne pour l'entretien son réseau routier.

1.2.2.2 Les services publics déconcentrés connexes ou thématiques

Ministère Provincial du Genre, de la Famille et de l'Enfant

C'est l'organe politique au niveau de la province. Composé de 2 personnes, dont la Ministre, il entretient une relation fonctionnelle avec la Division GEFAE.

La Division provinciale du Genre, de la Famille et de l'Enfant (GEFAE)

La Division provinciale du Genre, de la Famille et de l'Enfant est l'organe technique pour la mise en œuvre de la politique provinciale en matière du genre et comprend un effectif de 93 agents (51 sous-statuts et 42 sous-contrats).³ La DPGFE est fonctionnelle dans l'ensemble de la Province Orientale (sauf dans quelques territoires). Le Bureau provincial est composé de 7 services, le Bureau Urbain de Kisangani (12 agents dont 8 femmes) comprend 6 services communaux. Les Bureaux de Districts sont implantés dans leurs chefs-lieux respectifs (Ituri, Haut-Uélé, Bas-Uélé et Tshopo) et les services territoriaux sont opérationnels à travers les 24 territoires de la province. Les conditions de travail de ce personnel n'atteignent pas les critères d'un travail décent. « A titre d'exemple, les agents de la Division provinciale de Kisangani travaillent chez eux à domicile en raison du délabrement de leur ancien bureau et du fait que le bâtiment, la Maison de la femme qui leur est affectée, est actuellement occupé par l'Administration de la police. » Le rôle de la Division GEFAE est :

- Identifier les problèmes majeurs affectant et proposer des solutions adéquates, initier, développer des études et recherches et travailler sur l'assainissement du milieu (eau et assainissement) ;
- Contribuer à l'élaboration et à la mise en œuvre de politique gouvernemental 'genre' et assurer sa mise en œuvre au niveau provincial; élaborer un plan sectoriel des stratégies d'intervention du genre dans la politique et le programme de développement en Province Orientale et orienter et assurer les mesures visant à mettre fin aux discriminations des femmes. On constate qu'au sein de la Division il y a un manque des mécanismes financiers et administratifs efficaces pour assurer la planification et le suivi des dépenses des ressources

³ Cet effectif ne correspond pas à l'effectif réel conformément à l'organigramme prévu par le Secrétariat Général (décès, non recrutement, démotivation et non admission sous-statut).

pour l'intégration du genre, comme il manque également des systèmes et des instruments de contrôle et d'évaluation.

- Aménager le cadre légal et institutionnel pour assurer la participation des femmes au sein des institutions provinciales et locales, analyser les projets de lois et édits et vulgariser les instruments juridiques nationaux, régionaux et internationaux.
- Collaborer avec d'autres structures et assurer le suivi et la supervision de toutes les actions/projets en faveur des femmes et des familles. On note un manque d'échange d'information entre la Division, la société et l'assemblée provinciale d'autre part. Une collaboration existe de manière ad hoc (journée mondiale des femmes, ...).

Le rôle de la Division est également de lutter contre la pauvreté, les IST et VIH/sida et violences.

Dans ces cadres, la Division devrait se charger du renforcement des capacités des organisations de la société civile.

1.2.3 Les acteurs du secteur privé

1.2.3.1 La Fédération des Entreprises du Congo (FEC) Province Orientale

La FEC et la chambre de commerce de la Province Orientale sont tous les deux actifs à partir de Kisangani. Ces deux organisations représentent les opérateurs économiques de la province. Les pistes suivantes de collaboration ont déjà été identifiées :

- Sensibilisation des transporteurs sur la bonne utilisation du réseau routier
- Collecte d'informations sur l'incidence des tracasseries
- Suivi de la qualité du réseau routier en Province Orientale

1.2.3.2 Les Associations Professionnelles

L'association des chauffeurs du Congo est une association professionnelle qui défend les droits des chauffeurs (de camion principalement). Cette association est un canal important de sensibilisation des chauffeurs.

1.2.3.3 Les ONG congolaises: CNONGD et CRONGD

La Conseil National des ONG de Développement (CNONGD) est structurée en Conseil Régional des ONGD dans chaque province (CRONGD) avec un secrétariat exécutif et une équipe de travail. Depuis 1991, le conseil national des ONGD s'occupe du renforcement des capacités des ONG.

Il existe un grand nombre d'ONGD dans la ville de Kisangani dont la plupart sont directement ou indirectement actives dans l'agriculture et ou le développement rural. Ces ONGD sont, soit regroupées en plate-forme (CRONGD, Collectif de femmes, BDD) soit indépendantes.

Bien que la plupart des ONGD sont localisées à Kisangani, quelques-unes ont établis des centres d'activité à Yangambi (FOLECO, GEIAPSO, BDD et PDC), Isangi (PDC, BDD et GOVA) ou Basoko (PDC, MPT et FDB).

1.2.4 Les structures de concertation provinciale

1.2.4.1 Les Conseils Consultatifs: province, territoires et secteurs

Depuis octobre 2008, le MINAGRI (actuellement le MINADER), dans le cadre de sa réforme, a progressivement mis en place des Conseils Agricoles et Ruraux de Gestion (CARG) au niveau des territoires et des provinces. Il s'agit de structures de concertation périodique dans lesquelles sont réunies les organisations paysannes et autres acteurs de la société civile (2/3 des membres du CARG) et les représentants de l'Etat (1/3 des membres du CARG). Au niveau des territoires, l'administrateur de territoire comme le délégué du gouverneur provincial est président (honoraire) du CARG. Un coordonnateur élu, issu de la société civile convoque régulièrement, en concertation avec

le président, les réunions et supervise les activités. L'inspecteur de territoire de l'IPAPEL assume le secrétariat du CARG et il est censé faire remonter les rapports des réunions dans le canal de l'administration. La participation aux réunions des CARG est bénévole et chaque CARG dispose en théorie de son autonomie.

La Belgique, à travers l'AI-MAPE, a appuyé le dispositif des Conseils Consultatifs dans le district de la Tshopo. Fin 2012, le CCP, 7 CARG au niveau de territoires et 30 CARG au niveau des secteurs étaient installés. Pourtant, le niveau de fonctionnalité reste variable et fort dépendant de l'accompagnement de proximité. Il reste un fort besoin en renforcement des capacités à fournir pour permettre aux membres d'intérioriser et exploiter l'instrument CARG. Notamment en matière d'appui-conseil, de coaching, d'information et formation sur la décentralisation, de planification, etc.

Il faut noter que l'égalité de chances pour la participation des femmes à ces structures n'est pas toujours garantie. Le quota de 1/3 de femmes au niveau de la gestion, est peu respecté. Les raisons sont entre autres : manque de temps, manque de confiance en soi (pour la prise de décision, la négociation, ...), manque de formation, manque de fonds pour participer (transport), manque d'information (retard dans les invitations) et peu de femmes responsables (tant au niveau du privé qu'au niveau public).

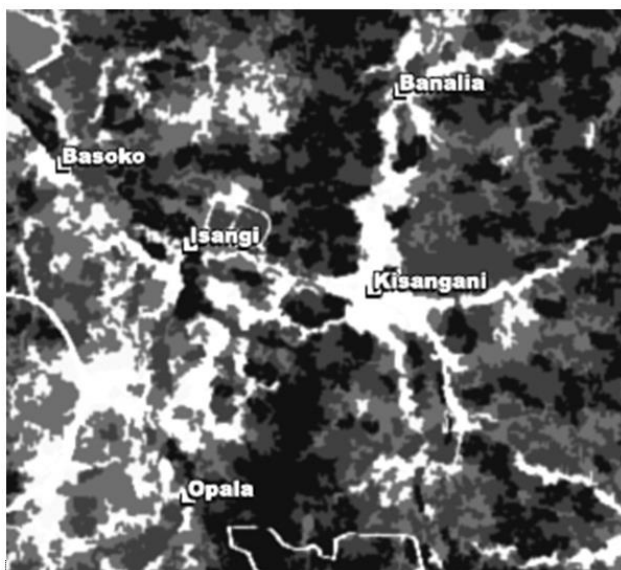
1.3 Données générales sur la zone d'intervention

1.3.1 Géographie

La superficie : La province comprend quatre districts et 24 territoires. Le district de la Tshopo a une superficie de 199.567 Km², soit 8% de la RDC. Il s'étend sur environ 400 Km entre les latitudes -2 et +2 à cheval sur l'équateur et sur environ 600 Km du 22^{ème} au 28^{ème} longitude Est. La ville de Kisangani et son hinterland couvre 1.910 Km².

Le climat : Le District de la Tshopo jouit d'un climat du type Af de la classification de Köppen, avec une hauteur de pluviosité annuelle variant entre 1600 et 1800mm. Les périodes humides favorables aux cultures couvrent pratiquement 9,5 sur 12 mois par an pour une période réellement sèche d'environ un mois. D'une manière générale le régime des précipitations présente deux saisons pluvieuses et la durée moyenne de la saison sèche à l'équateur est de 50 jours.

Les sols : La Tshopo est situé dans la cuvette centrale du bassin hydrographique du Congo caractérisé par des terrains récents d'origine continentale, constitué de grès polymorphes et de sable ocre, attaché à la formation du Kalahari. Les grands groupes de sols dominant dans la Province Orientale sont des sols tropicaux ferrallitiques riches en fer et en alumine. Les principaux sols de la



Tshopo sont les Ferralsol et les Ferrisols sur roches non différenciées, les ferralsols des plateaux de type Yangambi ; Ces sols sont réputés à aptitude agricoles moyenne.

La forêt : La Province Orientale est couverte en grande partie par les forêts dont la superficie est d'environ 377.000 Km², soit 73% du territoire. Les savanes sont présentes dans l'est et le nord de la province. Les menaces sont nombreuses, le changement climatique, la pression démographique, l'utilisation du bois pour l'énergie et l'habitat et enfin les cultures

itinérantes sur brûlis.

La Tshopo est surtout une région forestière avec des forêts de type équatorial dense et humide⁴. Il s'agit de forêt ombrophile, sempervirentes caractéristique des climat Af. Des forêts marécageuses ou périodiquement inondées occupent des superficies importantes des territoires d'Ubundu, Opala, Isangi. Cependant cette végétation est en forte dégradation autour des grandes agglomérations comme les chefs-lieux des territoires et la ville de Kisangani

Ces forêts primaires sont 'trouées' par des forêts secondaires et des jachères arbustives et herbeuses surtout aux endroits proches des agglomérations à cause de l'exploitation agricole. La carte de végétation produite par CARPE en 2002 sur la base de photos satellitaires montre clairement l'état de dégradation de la forêt primaire dans la zone Ainsi, dans le district de la Tshopo, les zones de forêts primaires (zones foncées) peu ou faiblement perturbées représentent environ 15% de la superficie, alors que les zones de forêts fortement dégradées représentent un tiers de la superficie (zones blanches et grises claires). Ces zones dégradées sont situés dans les zones de concentration des activités agricoles, notamment: (i) en périphérie de Kisangani (rayon de 25-30 km), (ii) le long des grands axes⁵ partant de Kisangani, (ii) le long des fleuves, et (iv) sur une grande partie du territoire d'Isangi (excepté le long de la Lomami) et au nord du territoire d'Opala.

La population totale du district administratif de la Tshopo, estimée en 2011 est de 8.995.685 habitants selon le bulletin statistique de l'INS. Selon le recensement de 1984, 89,43% de la population est agricole, avec 179.801 ménages agricoles d'une taille moyenne des ménages de 5,12 personnes. La densité de population est faible et estimée à 5 habitants au Km².

1.3.2 Organisation administrative et sociale⁶

Le district de la Tshopo est subdivisé en 7 territoires, 6 cités et 58 secteurs chefferies.

L'assemblée provinciale est composé des députés provinciaux élus au suffrage universel et représente les 32 Communes et les 24 Territoires (8 femmes sur 96 Députés). Au sein de l'assemblée provinciale, il y a un point focal lié aux questions du Genre, mais on constate une absence d'expertise sur les questions du Genre et l'inexistence des programmes d'apprentissage en la matière. Le Gouverneur et le Vice-gouverneur sont élus par l'Assemblée Provinciale. Le Gouvernement provincial compte dix ministres provinciaux nommés par le gouverneur (seulement 2 femmes).

La société est patriarcale et basée sur la famille, le clan et le tribut. Dans ces structures traditionnelles on retrouve des ensembles de groupes liés à l'espace : Villages, Groupes fonciers, groupements (les chefs de groupements provienne toujours du clan). Il existe également des campement de pêcheurs, chasseurs ou d'exploitation minière.

La situation sécuritaire

La situation sécuritaire dans le district de la Tshopo est calme, après une longue période de troubles qui a engendré de graves conséquences sur le plan économique et social. Des poches d'insécurité demeure dans le reste de la province avec l'existence de groupes armés, de conflits fonciers, interethniques et du pouvoir coutumier, la limitation d'accès aux vulnérables par les humanitaires et

⁴ On distingue 3 types de formations végétales : i) Forêts denses humides sempervirentes à *Gilbertiodendron dewevrei*, ii) Forêts marécageuses des petits tributaires et forêts marécageuses périodiquement inondées (elle occupe des superficies importantes des territoires d'Ubundu, Opala, Isangi) iii) Forêts secondaires croissant sur les emplacements des anciens champs.

⁵ Les villages furent regroupés durant la période coloniale le long des axes routiers et fluviaux: pour cette raison l'accès aux terres à proximité des villages pose des problèmes.

⁶ Voir annexes 7.5 Appendice documentaire

même par l'Etat congolais.

La sécurité alimentaire

L'enquête menée par le PAM dans la Province Orientale ne couvre malheureusement pas le District de la Tshopo, à l'exception du territoire de Bafwasende où le taux d'insécurité alimentaire (sévère et modéré) est estimé à 14 % (taux indicatif étant donné la faible taille de l'échantillon).

1.4 Le secteur du désenclavement

1.4.1 Contexte provincial

Le district de la Tshopo est un district où le transport est multimodal par excellence et comprend du transport routier, fluvial et ferroviaire. Le chef-lieu du district, Kisangani, se trouve sur l'artère fluviale du pays entier, le fleuve Congo. En dehors du fleuve principal, de nombreux affluents sont navigables.

1.4.1.1 Le transport routier

Au niveau du district de la Tshopo, en dehors des Programmes des PTF et des initiatives locales privé, le réseau routier est à un état d'abandon quasi total.

La Province Orientale qui englobe ce district possède un réseau routier de 10348 km. L'axe nord sud Kisangani-Bafwasende est le plus important et les axes secondaires sont Kisangani-Bunia, Kisangani-Buta, Buta-Isiro, Kisangani-Opala, Kisangani-Isangi.

Le transport tant au niveau des collectivités rurales que sur le peu de grands axes encore accessibles aux véhicules motorisés se fait le plus souvent par vélo (les tolékistes). Six axes principaux et d'intérêt national rayonnent autour de Kisangani, sur lesquels le transport par camion se limite à des distances qui ne dépassent pas 50 km (à l'exception de l'axe vers Opala où pour l'instant 100 km sont utilisables ; sur l'axe de Banalia et de Yangambi), tandis que le réseau de pistes de desserte agricole qui s'articulait autour de ces grands axes a quasiment disparu et que le système d'entretien par cantonnement a cessé. **Le constat général peut se résumer de manière lapidaire : les axes d'intérêt général sont devenus des pistes de desserte agricole délabrées et le réseau d'accès au village se résume à des chemins quand ils existent encore.** Le faible trafic de camion et véhicules tout terrain se limite aux tronçons de routes autour de Kisangani. En dehors des zones périurbaines, seuls les vélos et les motos assurent le transport des personnes et des biens sur les routes et pistes.

1.4.1.2 Transports fluviaux

Le district de la Tshopo est traversé en diagonale du sud-est au nord-ouest par le fleuve Congo. Les rivières navigables qui le parcourent sont: la Lindi (450 km), l'Aruwimi (280 km), la Lomami (390 km dont 240 km praticables), la Ruiki (88 km). Les principaux ports sont ceux de Basoko sur l'Aruwimi, Lukutu, Isangi, Lotokila, Yangambi et Kisangani sur le fleuve Congo. Les quais de ces ports sont encore en bon état mais ne sont plus entretenus. Par contre les autres installations portuaires (entrepôts, équipements de manutention) sont devenues vétustes et inopérantes. Les chargements qu'on peut faire par la rivière concernent les produits agricoles (café, maïs, manioc, riz, huile de



palme) et les produits manufacturés (sucre, sel marin, farine de froment, ciment, tôles ondulées, savons, vêtements, carburant et lubrifiants, etc.). Plus en amont des rivières susmentionnées, un potentiel existe pour le transport en pirogues ou petites barges, mais ce potentiel n'est pas réellement exploité à ce jour.

1.4.1.3 Le chemin de fer

Un petit tronçon de chemin de fer a été construit entre Kisangani et Ubundu afin de by-passer les nombreux rapides entre ces deux villes. Ce chemin de fer est en mauvais état et n'est plus utilisé.

1.4.1.4 Le réseau aérien

La Province Orientale a un trafic aérien assez important. Deux principaux aéroports opèrent des vols nationaux et internationaux (Entebbe en Uganda). D'autres aérodromes à Buta, Isiro/Rungu, Dungu, Ango, Beni sont opérationnels et sont desservis par les compagnies privées tandis que parallèlement il existe plusieurs pistes d'atterrissages localisées dans les chefs-lieux de districts, territoires et ou à côté des concessions des missionnaires et des sociétés privées. En Province Orientale plusieurs opérateurs humanitaires effectuent des liaisons aériennes régulières.

1.4.2 Lien entre agriculture et désenclavement

L'enclavement est le frein principal à la relance de l'activité agro-économique dans beaucoup de zones. Le manque de ressources allouées à l'entretien des infrastructures de transport (incluant les routes) a entraîné un effondrement de l'ensemble du réseau multimodal et a 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 pesant sur la relance de l'économie, la reprise des exportations, la redynamisation de la production agricole, la sécurité alimentaire et la circulation des personnes, des biens et des services. Cette situation a entraîné une augmentation des importations des produits agricoles de base (riz, maïs, sucre, poissons et autres) avec des coûts élevés inaccessibles pour la population. Le résultat est qu'une grande partie de la population rurale, et tout particulièrement les femmes, se retrouve victime d'un cycle de paupérisation.

Cependant, plusieurs changements d'importance laissent augurer de meilleures perspectives pour l'avenir du secteur:

- la création du Fonds National d'Entretien Routier (FONER), un fonds d'entretien de deuxième génération qui permet de collecter des fonds et de les affecter à l'entretien routier.
- L'établissement de la « Cellule Infrastructure » au sein du Ministère des Infrastructures, Travaux Publics et Reconstruction. Cette cellule se focalise, avec des ressources financières internes et externes, sur le réseau « ultra-prioritaire » qui relie les grands centres du pays.
- Le Programme de décret sur la Commission Provinciale Routière (voir plus loin)
- Les autorités à tout niveau et de nombreux bailleurs sont conscients de la nécessité d'un réseau routier efficace et fiable pour le développement du pays et veulent apporter leur pierre à l'édifice. Les bailleurs de fonds –à juste titre- réalisent que, malgré la meilleure visibilité des Programmes de réhabilitation, financer l'entretien en complément du FONER peut être une piste temporaire plus durable et un meilleur investissement que les Programmes exclusifs et continus de réhabilitation.

1.4.3 Analyse du système : le coût élevé de transport

Afin d'apporter une logique d'intervention, il convient de ramener l'enclavement au sens large vers un facteur économique. En effet, le terme « enclavement » est toujours relatif : tout endroit est joignable, mais le coût est souvent prohibitif. A titre d'exemple, le coût de transport sur une piste en bon état

n'est qu'un tiers que le coût sur une piste en mauvais état. Dans la même logique, l'installation d'un pont, évite des traversées coûteuses en pirogue/radeau. Ramener le problème d'enclavement au coût de transport permet une analyse des causes du coût élevé du transport, dont se plaignent les bénéficiaires d'une route. Ces causes sont multiples, techniques et non-techniques, ce qui permet une vision plus holistique de la problématique du transport.

Une analyse structurée des causes du coût élevé de transport permettra de définir la stratégie de solution du problème. Cette analyse est faite dans les paragraphes suivants, de façon synthétique, afin de fournir une vue d'ensemble avant de détailler certains aspects de l'analyse de la situation dans les prochains paragraphes. Les causes mentionnées ci-dessous font toutes parties d'un système de transport, et ne sont pas indépendantes.

1.4.3.1 Mauvaise qualité du réseau routier

La cause principale du coût élevé de transport est la mauvaise qualité du réseau routier. En effet, un réseau de mauvaise qualité ne permet pas de transporter des marchandises ou des personnes à un coût abordable : à part le risque de panne technique, les voyages sont souvent longs et la consommation de carburant très élevée.

1.4.3.1.1 Dégradation de la route

La première cause de la mauvaise qualité d'une route est la dégradation du réseau existant. En effet, sans dégradation quelconque, une route garderait sa qualité initiale.

Cause naturelle : le climat

Souvent cité, le climat est en effet un facteur de dégradation important. Plus généralement, l'environnement physique de la route est un facteur de dégradation. Les pluies, le type de sol, la végétation, tous ont une influence sur la dégradation naturelle d'une route.

Cause technique : un standard inadapté

Un standard de route doit être justifié par le trafic (en type, nombre et volume). Une route peut ainsi être surdimensionnée comparé à son importance, que ce soit dans le choix des matériaux ou son dimensionnement. Vice versa, un certain trafic impose un niveau de standard minimum, qui n'est parfois pas respecté. Une piste qui dans sa nature est inadaptée au trafic, se dégradera plus vite.

Cause humaine : l'utilisation du réseau routier

Cette cause est souvent très visible quand il s'agit des ponts écroulés, mais est moins frappante pour des tronçons de piste. Pourtant, les surcharges des camions et/ou le non-respect des barrières de pluie engendrent des dommages directs à la route qui valent plusieurs fois le bénéfice de la surcharge ou le temps gagné en ignorant les barrières de pluie. Les dommages indirects (l'impact de l'enclavement sur l'économie locale) sont encore beaucoup plus importants.

Plusieurs éléments sont à la base du non-respect du code routier :

- Un intérêt financier élevé : le coût de transport élevé rend très rentable une surcharge de camion. Cet argument est l'argument principal du point de vue des transporteurs, et est un cercle vicieux
- Un manque de contrôle et pénalités, par manque de ressources humaines (police routière) et matérielles (pèse-essieux ou pont bascule), ouvre la porte aux abus et à l'impunité
- Un problème d'intégrité de la police routière, qui dans certains cas s'approprie une barrière de pluie pour en faire une barrière de taxation, et qui rend le passage de la barrière payante, indépendamment de la bonne pratique d'une barrière de pluie. De la même façon, les camions surchargés échappent aux pénalités ou au déchargement partiel moyennant paiement.
- Un manque de connaissance et de compréhension du code routier et les textes y afférents

1.4.3.1.2 Manque d'entretien de la route

L'entretien routier doit normalement pallier à la dégradation naturelle ou humaine du réseau routier, élaborés ci-dessus. En absence d'entretien, la dégradation est accélérée, comme témoignent les nombreuses pistes réhabilitées mais non praticables quelques années seulement après la réhabilitation.

Ce manque d'entretien est dû à plusieurs éléments :

- Un manque de budget de l'Etat pour l'entretien des routes. Ce déficit diminue avec l'accroissement des moyens du FONER (voir plus loin)
- Une gestion inadéquate des moyens de l'Etat, que ce soit à la source au FONER (qui finance des investissements en dehors de l'entretien routier), ou dans les structures mettant en œuvre les financements du FONER (DVDA/OR) : prix unitaires très élevés, problème de double financement, ...
- La faiblesse du Maître d'Ouvrage officiel (provincial) dans la priorisation et la planification de l'entretien routier, ce qui ne permet pas une bonne continuité dans l'entretien, condition pourtant nécessaire pour un entretien de qualité et la durabilité du réseau
- Un manque d'implication de la société civile, qui ne dispose ainsi pas de contrôle sur l'utilisation efficace des fonds disponibles

1.4.3.1.3 Mauvaise qualité d'entretien

Lié au manque d'entretien, la mauvaise qualité de l'entretien mérite d'être approfondie également. En effet, même si un entretien est bien planifié et budgétisé, l'implémentation sur le terrain peut faire défaut. Plusieurs causes peuvent être à la base d'une mauvaise qualité de l'entretien :

- Compétences techniques limitées : on s'aperçoit parfois que les connaissances requises pour l'entretien routier ne sont pas présentes chez les responsables des structures d'entretien.
- Un mauvais suivi de l'entretien, lié à trois aspects : 1) La faiblesse du Maître d'Ouvrage, qui n'arrive pas à suivre la qualité de l'entretien, par manque de ressources humaines, matérielles et par manque d'expertise en gestion de réseau ; 2) Des compétences techniques limitées chez les superviseurs de l'entretien et 3) des collusions entre l'entité de supervision et la structure d'entretien : des fausses réceptions de travaux et des surestimations de la qualité réelle d'entretien

1.4.3.2 Les tracasseries

Les tracasseries sont une cause importante du coût élevé du transport. Une grande partie des agents de l'Etat, par manque de salaire décent et ayant un certain pouvoir, abuse ce pouvoir en extorquant les usagers de la route, les camions, voitures, motos, vélos et même les piétons. Installés aux barrières, bacs et autres points stratégiques, les acteurs bloquent souvent la libre circulation et exigent un paiement en espèces ou en nature pour un service qui normalement est gratuit ou pas nécessaire. Cette forme de corruption est souvent tolérée et soutenue par les autorités locales. Vu leur nature, les tracasseries poussent également à la surcharge. En effet, faire deux voyages plutôt qu'une surchargée coûtera plus cher en tracasseries. **Les tracasseries ne sont pas à confondre avec les taxes légales et justifiées.** Ces taxes sont souvent (injustement) considérées par la population comme des tracasseries.

1.4.3.3 Manque d'avantage d'échelle/optimalisation

Un transport devient moins cher par unité avec un volume plus important et des distances plus longues. Pour comparer les coûts, on utilise souvent le prix en \$/tonne.km, le prix pour transporter une tonne de marchandise sur un km. Ce prix varie avec la qualité de la route (y inclus les voies fluviales) et le volume transporté. Un regroupement de marchandise à transporter dans des entrepôts facilite l'évacuation des produits. Dans le monde rural, relativement peu d'initiatives de tel regroupement

existent, et on observe beaucoup de transport par vélo de quelques sacs de produits agricoles. Evidemment, le transport (moins cher) par camion n'est possible que sur un réseau routier qui le permet. Ainsi, la mauvaise qualité du réseau routier peut parfois obliger à utiliser un moyen de transport plus cher.

1.4.3.4 Perturbation du marché de transport

Le coût du transport pour le paysan rural dépend en principe de la règle de base en économie d'offre et demande. En fonction de la demande, et moyennant un bon réseau routier, une réelle économie de transport se développe normalement. Malheureusement, le marché de transport est perturbé de deux manières :

- **Des monopoles**, qui gonflent le prix du transport.
- **Des cartels**, où des concurrents se mettent d'accord sur des prix (élevés) de transport

Ces perturbations de marché vont à l'encontre de l'intérêt du monde rural, pour qui le transport - importation des denrées, produits manufacturés, carburant, ... et évacuation des produits agricoles - est une ligne vitale. Des conflits d'intérêt ont été soulevés où des autorités locales sont également propriétaires de camion ou de baleinière. Dans ces cas, le rôle régulateur de l'Etat dans le secteur du transport est bien sûr remis en cause.

Il est évident qu'un investissement privé en moyens de transport dans un contexte où le coût de transport est déjà élevé par d'autres raisons, comme les tracasseries et la mauvaise qualité de la route, devient aléatoire, et que le développement d'un réel marché de transport se fait attendre.

L'analyse ci-dessus démontre que pour de nombreux aspects, la cause est humaine (tracasseries, corruption/collusion dans les marchés de travaux de réhabilitation/entretien, surcharge et non-respect des barrières de pluies, pratiques maffieuses dans le marché de transport), et le problème devra être résolu par des mesures de bonne gouvernance et par l'impunité.

1.4.4 Note sur le transport fluvial

Le mode de transport le moins cher, pour la région de la Tshopo, est le transport fluvial. En effet, le district de la Tshopo est traversé par de nombreux cours d'eau navigables. Ce mode de transport est pour l'instant sous-utilisé. Les causes les plus citées pour cela ressemblent aux causes pour le coût élevé du transport routier :

- Les tracasseries, qui sont aussi voire plus nombreuses sur les voies fluviales, notamment pour les petites embarcations (pirogues)
- Le manque de connaissance du réseau fluvial
- Le problème de sécurité, en absence de balisage et des quais
- Le prix élevé (cartel) du transport fluvial par les quelques armateurs existants

L'avantage du transport fluvial est que sa dégradation naturelle est beaucoup plus lente. Quant à la dégradation humaine, une surcharge d'une embarcation pénalise le propriétaire sans abimer la voie fluviale, contrairement à la route où c'est l'inverse.

1.5 Les interventions des PTF

1.5.1 Les interventions de la coopération belge⁷

⁷ Deux autres Programmes de la CTB dans la Tshopo qui sont terminés doivent être mentionnés : La réhabilitation de la centrale

Projets futurs/en cours

PRODAT

Le Programme de Développement Agricole de la Tshopo (PRODAT) est le projet sœur du PRODET. Une synergie stratégique et opérationnelle est visée dès la formulation des deux projets, et leur mise en œuvre est parallèle. Les synergies avec ce programme sont nombreuses et détaillées dans la suite du document. Le PRODAT et PRODET sont à considérer comme un programme de développement rural, avec une composante agriculture (PRODAT) et une composante désenclavement (PRODET). Les deux projets sont indissociables.

EDUT

Le programme d'appui à l'éducation dans la Tshopo (EDUT). Son objectif spécifique est : *« Dans un cadre institutionnel (provincial) et organisationnel (établissements) amélioré, les apprenants des filières appuyées sur l'axe Kisangani Yangambi Isangi, dont une plus grande proportion de filles, réussissent une formation technique de qualité pertinente incluant des cours pratiques, des stages, et de l'accompagnement à l'insertion professionnelle. »*

Ce projet, doté d'un budget de 10 millions d'euro, se implémenté en phase avec le PRODET et le PRODAT.

Projets clôturés :

Le Programme AI-MAPE Tshopo

Le Programme MAPE TSHOPO a été clôturé en juin 2012. Il est venu en appui à la restructuration et le fonctionnement des institutions agricoles afin d'obtenir la relance des activités du secteur et le rétablissement d'un lien efficace avec les opérateurs du secteur agricole et les organisations paysannes en vue d'appuyer la décentralisation des Services Agricoles et l'amélioration de la gouvernance du secteur agricole dans le District.

Le Programme Appui au secteur semencier (APV et ASS)

La CTB a appuyé deux Programmes semenciers, qui étaient considérés comme des maillons indispensables et qui se sont occupés de la production des semences des variétés améliorées des principales cultures vivrières (le manioc, le maïs, le riz, l'arachide, le niébé, le haricot, le soja) dans les provinces du Bas Congo, Bandundu, Province Orientale et Katanga et pendant deux ans dans le district de la Tshopo dans la Province Orientale.

Si les forces évoquées ci-dessus peuvent être portées au crédit des trois Programmes ASS, APV et PRAPO, n'en restent pas moins qu'une série de faiblesses persistent toujours :

- Faible couverture de la demande potentielle, cette dernière étant par ailleurs difficile à estimer actuellement faute de données précises et d'un travail sur l'aval des filières semencières
- Accessibilité physique et financière de la semence pour les agriculteurs encore limitée en raison d'un maillage toujours insuffisant des points d'approvisionnement et du coût du produit final relativement aux semences « tout-venant » disponible
- Appropriation limitée de la « semence améliorée » au sein du système actuel d'agriculture de subsistance en raison d'efforts encore largement insuffisant en termes de vulgarisation

électrique de la Tshopo ; renforçant la disponibilité d'énergie de la ville de Kisangani et notamment pour les petites industrie agroindustrielle et le Programme de santé publique.

Ces points qui devront être impérativement améliorés pour pouvoir passer « à l'échelle » et accélérer l'intégration de l'intrant « semence améliorée » dans les systèmes existants, seront au cœur de la stratégie du PRODET.

Le Programme PAIDECO

Le Programme d'Appui aux Initiatives de Développement Communautaire à TSHOPO (PAIDECO TSHOPO) au Ministère de l'Intérieure, décentralisation, sécurité et justice, s'inscrit dans le processus de la décentralisation et, par conséquent dans la mise en place du nouveau dispositif d'administration du territoire. Le Programme de 5,9 millions d'Euros a débuté fin 2008 et se terminera mi 2014. Le PAIDECO a pour mission d'accompagner et de renforcer les capacités des différents acteurs locaux.

En synergie avec le Programme AI-MAPE, le Programme PAIDECO a contribué au développement et à la formation des CARG, des plans de développement et l'initialisation d'un système d'information sur le marché. Ces activités seront reprises par le PRODAT.

Le Programme PREPICO

La coopération belgo-congolaise est active dans la réhabilitation et l'entretien des routes en Province Orientale depuis la deuxième phase du PREPICO (Programme de Réhabilitation et Entretien des Pistes en RD Congo), et a bénéficié d'une augmentation du budget et activités dans le PREPICO 3.

Les PREPICO (2 et 3) en Province Orientale ont pu :

- Réhabiliter et entretenir un réseau global de 372 km de pistes, y inclus des ouvrages d'art (ponts, dalots) et des tronçons mécanisés. Concrètement, il s'agit de l'axe Kisangani-Yate (territoire de Opala, 202 Km), l'axe Mosite-Yahuma (territoire de Yahuma, 84 km) et l'axe Bac Lindi-Yangambi (territoire de Isangi, 86km)
- Entretien ce réseau réhabilité, et inclure l'entretien de l'axe Kisangani-Yangambi et Yangambi-Yaekela -Bokau(précédemment réhabilité sur fonds de l'UE et de FIDA)
- Installer et appuyer 29 CLER et 3 COORDICLER

Le budget total de ces activités a été de 3.373.900 €

Le Programme de renforcement des capacités organisationnelles par l'octroi de bourses (€ 11,7 millions) a pour objectif spécifique de renforcer les compétences et l'expertise des agents de développement dans les 3 secteurs prioritaires et les 6 régions ciblées par le PIC au bénéfice de leur institution et de la population. Au moins 50% des bourses doivent être attribuées aux filles/femmes.

Ce nouveau programme bourses débutera en 2013 pour une durée prévue de 30 mois. Il prévoit une antenne régionale avec un comité régional de gestion à Kisangani.

La coopération indirecte sur financement de la Belgique

La Coopération belge, après avoir financé le CIALCA et l'ICRAF, finance maintenant l'un des programmes de recherche du CGIAR, Recherche pour le Développement (R4D) dénommé « Humid Tropics⁸ ». Ce programme concerne spécifiquement l'amélioration des conditions de vie dans les régions humides et sub-humides tropicales tout en améliorant l'intégrité écologique des ressources naturelles. Notons également qu'une série de Programmes sont également actifs dans la province et que des synergies seront développées avec eux lorsque cela s'avèrera pertinent. Signalons les

⁸ Programme CRP 1.2.

principaux parmi ceux-ci:

- Le « Programme d'appui au plaidoyer agricole et à la structuration paysanne provinciale et nationale » sous l'allocation budgétaire 'Synergies et complémentarités, un Programme de 9 ONG belges, dont 6 du réseau AGRICONGO
- Programme du VLIR en appui à l'IFA et l'UNIKIS
- Programme du Musée de l'Afrique Centrale

1.6 Les principaux défis du secteur routier

1.6.1 Liés à la gestion et au financement des travaux

Situation actuelle

Contrairement au secteur agricole, le secteur routier est un secteur essentiellement public: L'Etat est responsable pour la gestion du réseau routier et pour le financement des travaux sur ce réseau. Sur base des informations collectées lors de la formulation, plusieurs constats sont à faire par rapport à la pratique de financement de la réhabilitation et de l'entretien routier en Province Orientale:

- Les travaux de **réhabilitation** du réseau routier en RDC (et en Province Orientale) sont principalement **financés par les PTFs**. L'Etat congolais ne prévoit que très ponctuellement des budgets pour des travaux de réhabilitation et dans ces cas, il s'agit souvent de fonds du FONER, officiellement destinés à l'**entretien** des routes.
- La pratique de financement à travers les fonds du FONER en Province Orientale **ne respecte ni les principes de la décentralisation, ni la loi sur la création et le fonctionnement du FONER**. Les maîtres d'ouvrage officiels pour l'entretien des routes d'intérêt provincial ne sont que marginalement impliqués dans la gestion des fonds du FONER et dans la programmation de l'entretien routier.
- Les PTF ne respectent pas les **principes de la décentralisation** selon lesquels le rôle du maître d'ouvrage pour les routes provinciales et locales revient aux autorités provinciales et pas aux services déconcentrés comme la DVDA et l'OR.
- Les moyens financiers versés par le FONER **bénéficient d'abord aux services centraux et déconcentrés** de la DVDA et de l'OR à travers les frais de gestion officiellement récupérés par ces structures. Ces frais se montent (officiellement) à 19% du budget total, soit 10% pour les services centraux et 9% pour les services déconcentrés.
- L'absence d'une **vue d'ensemble** sur les moyens utilisés en Province Orientale pour la réhabilitation et l'entretien du réseau crée un risque énorme de **superposition** de fonds de provenance différente. Plusieurs cas pareils ont déjà été documentés dans la province comme dans d'autres provinces du pays. Ces cas sont contreproductifs : la population bénéficiaire voit une mauvaise utilisation de fonds déjà insuffisants pour couvrir leurs besoins tandis que les bailleurs n'apprécient pas ces « erreurs » avec le risque d'arrêt de financement.
- Les **acteurs non- étatiques** (FEC, transporteurs, OPAs, etc.) ne sont pas impliqués dans les processus décisionnels sur les priorités pour la réhabilitation et l'entretien du réseau. Ainsi, il se peut que les routes réhabilitées ou entretenues ne bénéficient qu'à une partie privilégiée de la population. En plus, la non-implication de la société civile dans la gestion du réseau routier empêche également un suivi de la bonne utilisation des moyens disponibles par les bénéficiaires.

Nouvelles évolutions en Province Orientale

Un nouvel arrêté provincial « portant création des comités de suivi des travaux d'entretien routier », pris le **2 mars 2013**, a le potentiel de résoudre pas mal des problèmes cités ci-dessus. En fait, cet

arrêté pourrait redéfinir en profondeur les relations entre la province, le FONER et les services déconcentrés de la DVDA et de l'OR et donc tout le contexte institutionnel existant. Dans ce sens, cet arrêté est un élément important dans le processus plus large de mise en œuvre des principes de la décentralisation. L'arrêté en question prévoit :

- La création de **comités de suivi des travaux d'entretien routier** au niveau Provincial, des Districts et Local.
- La création d'un **compte bancaire provincial** dédié, dans lequel le FONER devrait **verser**, mensuellement, la quotité destinée à la Province Orientale.

Les Comités de suivi

Comme mentionné ci-dessus, les Comités de suivi sont situés à trois niveaux, le niveau provincial, le niveau des districts et le niveau local (territoire). Le **Comité Provincial** est chargé de la coordination des activités des Comités des Districts et locaux de la province. Il est composé du :

- Ministre Provincial en charge des Travaux Publics (Président)
- Ministre Provincial en charge des Finances (Vice-président)
- Directeur provincial du FONER (membre)
- Directeur provincial de la FEC
- Délégué de la Coordination provinciale de la Société Civile (membre)

Les **Comités des districts et les comités locaux** sont **chargés du contrôle de péage et du suivi de l'exécution des travaux** in situ. Sur ces activités, ces comités rendent comptes aux comités supérieurs. Dans chaque comité, l'autorité administrative, le ministre provincial des TP, le FONER, la FEC et la société civile sont toujours représentés. Il importe de noter que ni la DVDA ni l'OR ne sont représentés au sein de ces Comités. En ce qui concerne les représentants du Ministre Provincial des TP, la province prévoit l'installation d'un Délégué à Pied d'œuvre (DPO) au niveau local et d'un Fonctionnaire Dirigeant (FD) par district. A l'heure actuelle, il n'est pas clair quel sera encore le rôle de la RTPO dans ce nouveau contexte institutionnel.

Le compte bancaire provincial

Comme mentionné ci-dessus, jusqu'à maintenant, le FONER n'a pas impliqué les autorités provinciales de la province dans la programmation de l'entretien sur les routes d'intérêt provincial et local. Pourtant, la loi sur la création du FONER mentionne explicitement que le FONER avait comme objet « l'affectation de la quotité réservée aux provinces en vue de l'entretien et de la protection des routes et voiries d'intérêt provincial et local ». Faute de mécanisme transparent de gestion de ces fonds, le FONER était toujours retissant à verser une partie du budget d'entretien directement aux provinces.

La création d'un compte bancaire provincial dédié à la réception et la gestion des fonds du FONER en Province Orientale, tel que prévue dans l'arrêté du 2 mars 2013, pourrait répondre au souci de gestion transparente des fonds. D'ailleurs, cette initiative ressemble à la création d'un Fonds de Réhabilitation et d'Entretien Routier (FRER), tel qu'il existe au Bas-Congo.

Questions ouvertes

Comme mentionné ci-dessus, la création des Comités de suivi et l'ouverture d'un compte bancaire dédié au niveau de la province ont le potentiel de donner plus de pouvoir décisionnel au niveau de la province. Pourtant, étant donné que l'arrêté provincial est encore très récent, plusieurs questions restent pour le moment ouvertes :

- Si la création d'un Comité de Suivi au niveau provincial est bien prévue, par contre, cet arrêté ne prévoit pas de création **d'une structure technique** auprès de ce Comité. Ainsi, étant donnés les

mandats au sein du secteur routier, on peut supposer que le **MPTPI assumera le rôle de secrétariat technique**.

- Il est prévu que le FONER prenne en charge les frais de fonctionnement des Comités de suivi. Mais à l'heure actuelle, il n'est pas du tout clair si ceci implique également le **paiement des salaires des DPOs et des FD** à travers un accord entre le FONER et la province sur le paiement de frais de gestion à la province. Dans le cas contraire, la province risque de ne pas disposer des moyens nécessaires pour le paiement de ces fonctionnaires. En plus, il importe de mentionner qu'en Province Orientale, il existe encore une division provinciale des TP qui est à peine fonctionnelle mais dans laquelle, il y a encore des fonctionnaires présents. Dans un premier temps, la province n'envisage pas l'intégration des DPOs et des FD dans la division provinciale. Pourtant, cette intégration pourrait se faire dans un deuxième temps.
- Nulle part n'est mentionné **le rôle de la DVDA et l'OR** dans le nouveau setup institutionnel. Théoriquement, ces deux services pourraient encore jouer le rôle de maître d'œuvre pour le compte de la province. Il importe de mentionner que le FONER semble insister sur l'implication de l'OR et la DVDA dans la planification de l'entretien en province, même si l'argent est géré par le niveau provincial.

1.6.2 Défis liés à l'utilisation du réseau routier

Les tracasseries

Les tracasseries routières ont un impact très négatif sur le développement économique du pays et plus spécifiquement du secteur agricole. En fait, ces tracasseries augmentent considérablement les coûts de transaction des produits agricoles et elles constituent un frein réel sur les investissements, notamment dans le secteur agricole et dans le secteur du transport. Il n'est donc pas étonnant que la lutte contre les tracasseries figure dans tous les documents stratégiques de l'Etat congolais pour le développement économique du pays. Hormis les tracasseries dites « classiques » comme les tracasseries policières et militaires, on constate, en Province Orientale, deux autres pratiques prédatrices :

- des tracasseries **administratives** par des fonctionnaires
- l'installation de **monopoles artificiels**, notamment des monopoles de transport et des monopoles de vente par des personnes privés.

Il est difficile de donner une liste exhaustive des éléments qui contribuent à l'existence de la pratique des tracasseries. En ce qui concerne les tracasseries commis par les agents de l'Etat, les documents consultés sur ce thème mettent clairement en avant les éléments suivants:

- Le fait que la plupart des agents de l'Etat ne reçoivent pas de salaire permettant d'entretenir une famille.
- Le fait que les services étatiques ne disposent pas de moyens financiers pour leur fonctionnement.
- Le fait que les « règles légales du jeu » par rapport à la taxation légale et illégale sont peu connues par les agents et par les citoyens impliqués.
- Le fait que dans les services étatiques il n'existe ni de mécanismes de contrôle adéquats ni un régime disciplinaire pour détecter ou sanctionner des pratiques non-désirées.
- Le fait que la lutte contre les tracasseries dépasse souvent les compétences des autorités du secteur

Plus en général, il est clair que le sentiment général d'impunité ne dissuade pas ceux qui tracassent la population. Le gouvernement de la Province Orientale est conscient du problème des tracasseries et

veut que ces pratiques cessent d'exister. Dans le passé, le gouverneur de province a déjà pris des arrêtés contre les tracasseries. Cependant, ces initiatives n'ont eu qu'un impact très limité dans le temps. Un vrai système de contrôle des agents de l'Etat sur le terrain manque pour l'instant. En plus, il existe très peu d'information sur l'occurrence, l'intensité et l'ampleur des tracasseries. Ceci ne facilite pas l'intervention des autorités provinciales.

Le respect du Code Routier

La réglementation routière actuelle, notamment le « Nouveau Code de la Route » de 1978, n'inclut guère de directives concernant les bonnes pratiques de l'utilisation du réseau de transport. Les règles traitant de la surcharge des camions, par exemple, restent assez vagues et l'utilisation des barrières de pluie n'est pas réglementée. En plus, les règles existantes sont mal connues et rarement respectées par les utilisateurs du réseau de transport.

Actuellement, une réelle politique de sécurité routière n'est pas entreprise. Un arrêté ministériel instituant des mesures de protection du patrimoine routier national a été signé en juin 2011. Sa vulgarisation et son application par les autorités provinciales ainsi que son respect par les usagers pourront prévenir des dégâts aux travaux exécutés.

1.6.3 Transport fluvial

La gestion (maîtrise d'œuvre étatique) des voies fluviales incombe à :

- La Régie des Voies Fluviales (RVF), pour les voies navigables de première et deuxième catégorie
- La DVDA, pour les voies navigables de troisième et quatrième catégorie.

La maîtrise d'ouvrage se trouve au niveau du Ministère de la Fonction publique, Travail et Prévoyance sociale, Mobilité et voies de communications. Ainsi, la multimodalité route-fleuve suppose une bonne collaboration entre les deux maîtres d'ouvrage. La connaissance du réseau fluvial, sa gestion et les moyens investis dans ce mode de transport sont encore plus faibles que pour le réseau routier.

Le transport fluvial est étouffé par les différentes taxes et tracasseries et le manque d'investissement dans ce mode de transport est criant.

2 ORIENTATIONS STRATÉGIQUES

2.1 Stratégie commune agriculture – désenclavement

2.1.1 Les principes généraux d'intervention

Les principes d'interventions généraux du programme sont les suivants

- **L'alignement sur les politiques et stratégies nationales et provinciales** décrites dans le chapitre précédent ainsi que sur les recommandations du PIC 2010-2013. Il s'agit, au niveau national, de l'alignement sur les priorités du PNIA et particulier des lignes d'actions définies au niveau du *Programme 1: Promotion des filières agricoles et de l'agri business, Sous-programme « Développement des filières végétales »* et au niveau provincial de la feuille de route du Gouvernement provincial de mars 2013;
- **Une inscription dans le processus de décentralisation** qui implique un ancrage au niveau provincial et territorial (prise en compte des Plans de développement existants et renforcement des liens entre les différents niveaux) et l'amélioration de la gouvernance ;
- **Une valorisation des acquis des interventions belges** dans la province (APV, ASS, AI-MAPE , PAIDECO et PREPICO), ainsi que des expériences probantes d'autres interventions ;
- **Une attention systématique envers trois thèmes transversaux** majeurs, la bonne gouvernance, la préservation de l'environnement et la promotion de l'égalité hommes/femmes
- Une **complémentarité et des synergies concrètes avec le programme PRODAT et EDUT** dynamisées par une structure de coordination commune
- Un DTF qui donne le cadre général et les principales orientations spécifiques mais qui laisse à la période de démarrage, sur base en particulier de l'étude de ligne de base, l'élaboration d'un plan d'action/activités complet et précis (où, qui, quoi, comment)
- Une durée d'exécution estimée à cinq années tout en préparant l'avenir du développement des secteurs agriculture et désenclavement avec, pour ce dernier, le défi majeur de la maintenance et de la praticabilité des différentes voies de communication (inscription dans la durée)

Ces approches sont communes entre le PRODET et le PRODAT. **Ces deux programmes sont indissociables dans leur exécution, car dépendant l'un de l'autre au niveau des ressources, et dans l'atteinte des objectifs.**

2.1.2 La flexibilité dans la définition et l'adaptation de l'approche

Le PRODET a comme objectif de renforcer la performance des structures et des individus ciblés. Cependant, ce renforcement implique un processus de changement aussi bien pour les organisations appuyées que pour les individus qui travaillent au sein de ces organisations. Le rôle d'une intervention externe est justement d'impulser et de faciliter ces changements à travers une approche bien développée en renforcement des capacités.

Pourtant, comme des changements pareils ne se laissent pas forcer, l'impulsion et la facilitation du changement n'est pas un processus simple ou linéaire. En effet, même pour des experts en gestion du changement, il reste très difficile à prédire quand et sous quelle forme des opportunités de changement se présenteront. En conséquence, il importe de garder une certaine flexibilité dans la définition des activités. Dans le chapitre 3, quelques pistes sont reprises en ce qui concerne les activités à mettre en œuvre dans le cadre du PRODET. Néanmoins, afin de profiter au maximum des opportunités qui émergent pendant la période de mise en œuvre, l'équipe d'intervention aura l'obligation de revoir régulièrement son approche. Le système de suivi-évaluation (S&E) de l'intervention, décrit au chapitre 5, fournira les éléments nécessaires sur la qualité des activités en

renforcement des capacités déjà implémentées mais également sur l'impact de ces activités sur le fonctionnement et la performance des organisations et des individus appuyés. En matière de genre, cette flexibilité est valorisée à travers l'application, pour toute la durée du programme, de l'instrument « Gender Budget Scan ». Celui-ci permet un «suivi» (*tracking*) des options prises et engagements ancrés dans le présent document (voir chapitre 6).

La révision des activités, comme la modification du focus de l'intervention, fait partie d'un cycle continu d'apprentissage et d'innovation qui couvre toute la durée du PRODET. Ceci implique que l'équipe de Programme devrait investir du temps et de l'énergie pour tester des nouvelles approches et pour tirer des leçons de ces expériences pilotes pour les activités futures. Ainsi la redevabilité de l'équipe ne portera pas uniquement sur la qualité et la quantité des outputs de l'intervention. Elle inclura également la documentation du processus d'apprentissage et d'innovations parcouru afin d'assurer que les activités et les outputs contribuent également à l'atteinte de l'objectif spécifique de l'intervention.

2.1.3 Une approche avec deux composantes

Le programme de désenclavement (PRODET) est intimement lié au programme de développement agricole (PRODAT). En effet, l'accroissement des revenus des ménages agricoles repose essentiellement sur l'amélioration de la production et de la productivité des systèmes agraires et de certaines filières porteuses, l'ensemble soutenu par quatre piliers:

- La gestion et la protection de la terre et la conservation de sa fertilité
- L'utilisation d'intrants agricoles et l'amélioration des techniques culturales
- Le stockage, la transformation et la commercialisation des produits agricoles attentifs à l'évolution de la demande
- **L'amélioration des voies de communication et de l'évacuation des produits**

Ces piliers ne peuvent être renforcés sans l'appui à différents systèmes :

- Le renforcement des capacités des acteurs étatiques, de la société civile et du secteur privé avec en particulier, les organisations paysannes, les structures d'entretien du réseau routier et les différents espaces de concertation
- Le renforcement du leadership et de l'autonomie des femmes
- Le renforcement d'un Etat de droit et l'amélioration du climat des affaires ;
- Le financement du secteur agricole et désenclavement

Les axes spécifiques détaillés ci-dessous seront, dans cette perspective, étroitement articulés au composante «désenclavement», appelée à intervenir pour améliorer durablement l'évacuation des produits agricoles des zones de production. Dans cette perspective, le désenclavement aura un double effet, à la fois sur le revenu des populations rurales qui pourra augmenter (plus grands volumes échangés et prix unitaire de transport réduit), et sur le prix des produits importés qui devraient logiquement diminuer. L'effet net, observé par ailleurs notamment au sein de programmes antérieurs, devrait être une augmentation du pouvoir d'achat pour les ménages agricoles et la stimulation de l'économie locale.

Parallèlement, des synergies internes entre composantes agriculture et désenclavement seront systématiquement recherchées et opérationnalisées de manière à renforcer l'efficacité et l'efficience de la mise en œuvre. Citons à titre d'exemples:

- La réalisation de l'étude de base et des études complémentaires ;
- L'amélioration de la gouvernance, notamment s'agissant du volet «tracasseries», de la

coordination des politiques sectorielles provinciales, du renforcement des capacités et des partenariats interinstitutionnels et intersectoriels ;

- La transversalisation et la mise en œuvre de la stratégie environnementale et d'égalité de genre, en particulier au sein des études d'impact environnemental et social et des plans de gestion qui en découleront ainsi que la cellule de coordination genre ;
- Le renforcement des différents espaces de coordination et de concertation

2.1.4 Une concentration géographique par bassins de production

La recherche de résultats et d'amélioration du système agricole repose sur une stratégie de développement par bassins de production, sans pour autant intervenir en vase clos mais en optimisant les actions de développement au profit du reste du territoire, notamment pour le développement des principales spéculations. Le réseau routier ciblé par le PRODET sera le réseau multi-modal qui désenclave les bassins agricoles au mieux : il créera le tissu de transport à l'intérieur du bassin de production, et connectera le bassin de production aux grands centres et voies d'évacuation.

Le choix des zones d'intervention s'est porté non seulement sur le choix d'un nombre limité de territoires parmi les sept territoires du district de la Tshopo⁹, mais encore sur le principe de **développement par bassins de production**¹⁰, ces derniers ayant été identifiés et définis par les CARG des territoires du District de la Tshopo¹¹.

Les principaux critères en fonction du budget disponible sont les suivants :

- La population et sa densité
- L'accessibilité pour une première phase du programme
- La dynamique paysanne
- La présence et complémentarité avec d'autres projets et programmes
- L'importance estimée des échanges commerciaux de produits vivriers :
- Les risques sur l'environnement et la présence du programme REDD+

Sur base de ces critères de sélection et du dialogue avec les différentes parties prenantes provinciales, trois territoires ont clairement émergés. Il s'agit de **Opala, Banalia et Isangi**.

La démarche de bassins de « production » (ou de 'Gestion des terroirs') est une traduction opérationnelle de l'approche participative appliquée au développement local. Cette approche prend en compte les préoccupations de l'ensemble des groupes constitutifs de la communauté villageoise et permet également aux groupes marginalisés/défavorisés de participer aux décisions et aux actions de la communauté pour son développement. Cette démarche contribue: (i) au renforcement de la cohésion sociale et de la gestion commune et durable des ressources naturelles; (ii) à la dynamisation des organisations paysannes villageoises; (iii) à l'exercice de la maîtrise d'ouvrage locale par les organisations locales; (iv) à une meilleure intégration des femmes et des jeunes dans le processus de décisions et de gestion; (v) à articulation participative des organes de la décentralisation (territoires,

⁹ La Tshopo est identifiée comme une des aires de développement agricole de la province : Ministère Provincial (MPAPEDRE) mars 2013 :

¹⁰ Voir « Etude conceptuelle, cartographique et environnementale des bassins de production dans la Tshopo (RDC) », UCL Geomatics, octobre 2013

¹¹ CFR les fiche synoptique des Territoires du District de la Tshopo (Programme AI-MAPE, 2011 et 2012)

collectivités, villages); et (vi) à l'ouverture du terroir vers l'extérieur. De plus, cette démarche crée une dynamique responsabilisante, fédératrice, participative et formatrice au niveau des communautés de base. La potentialisation des bassins de production et de vie, et notamment les appuis à la structuration et au renforcement des organisations paysannes, constitue la base du développement autonome et responsable, sur laquelle d'autres appuis spécifiques pourront se greffer.

Tableau 4: Liste des bassins de production par ordre d'importance

BASSINS DE PRODUCTION 'Distance de Kisangani)	Villages
OPALA	83
1. Yatulia PK 157	20
2. Likundu PK 189	16
3. Opala centre PK 262	19
4. Yemaka PK >350	10
5. Kenake PK 431	18
BANALIA/Sud Bengamissa	90
1.Badambila	14
2.Yambelo	18
3. Baloma (Mara)	13
4 Bondjwade	10
5.Banalia centre	35
ISANGI	± 167
1 Bolomboki, PK : 185 d'ISANGI	55 (?)
2 Baluola Mbila, PK : 150 km,	± 20
3 Yalikandja –Yanongue PK 59	39
4 Yalikoka Mboso PK : 45km	19
5.Turumbu, PK : 70	34
Total	± 340

Source : Fiches synoptiques des CARG et étude cartographique de l'UCL

L'étude socio-économique sur les spéculations prioritaires, couplée à l'étude de base viendront étayer et confirmer le choix des bassins et des axes retenus ainsi que le rythme d'extension durant la période d'exécution du PRODAT. Le territoire d'Isangi ayant déjà bénéficié d'un important financement du FIDA dans le cadre du projet PRAPO ne sera pas, dans un premier temps, considéré comme prioritaire.

2.1.5 L'orientation marché

La production, pour la partie excédant l'autoconsommation, devra progressivement prendre en compte la composante « demande » émanant des différents marchés. Le PRODAT et le PRODET adopteront une stratégie de développement qui articule, par le truchement des acteurs qui y sont actifs et qui seront appuyés, les systèmes agraires, les filières et le désenclavement, ces deux derniers étant clairement au cœur de l'objectif spécifique du programme.

2.2 Stratégie spécifique de la composante désenclavement (PRODET)

2.2.1 Stratégie pour diminuer les coûts de transport

Suivant l'analyse de la situation, la stratégie de la composante désenclavement est de stimuler un changement en attaquant les causes même de la situation actuelle, qu'elles soient techniques ou de nature plutôt gouvernance, ceci afin de diminuer le coût total du transport et tout en restant dans le mandat d'une coopération bilatérale. Ainsi, la stratégie est de

- Réhabiliter une partie du réseau multimodal de transport pour améliorer son état et pour le remettre à un standard adéquat ;
- Appuyer, en parallèle de la réhabilitation, le maître d'ouvrage, dont la faiblesse actuelle est une cause récurrente dans l'analyse de la situation ;
- Entretenir ces réseaux réhabilités en anticipant et tout en stimulant une reprise par le maître d'ouvrage congolais, pendant une phase transitoire ;
- Protéger ces réseaux contre une dégradation anthropogène, par des mesures (douces) de sensibilisation mais aussi par un appui aux autorités dans la mise en place des mesures dures (pénalisation) ;
- Lutter contre les tracasseries et la corruption dans le secteur de transport ;
- Favoriser la participation de la société civile et la transparence dans la gestion des financements d'entretien via des comités de suivi et une meilleure communication ;
- Favoriser les avantages d'échelle dans le transport ;

Cette composante comprend quatre résultats qui contribueront à une diminution des coûts de transport :

1. Renforcement du Maître d'Ouvrage, gestionnaire du réseau, dans la gestion et planification
2. Réhabilitation de voies routières et fluviales, pour pallier aux dégradations historiques et construction des ouvrages nécessaires à la multimodalité (quais, dépôts, ...)
3. Entretien du réseau multimodal.
4. Appui aux parties prenantes pour assurer une bonne utilisation du réseau routier, tant au niveau technique qu'au niveau de la gouvernance. Ce résultat couvre le respect du code routier ainsi que la lutte anti-tracasserie et anti-corruption

2.2.2 Stratégie d'ancrage

Renforcer le maître d'ouvrage décentralisé

Etant donné l'état actuel du processus de la décentralisation, le programme s'inscrira de façon pragmatique dans ce processus et appuiera l'autorité provinciale dans l'exécution de son rôle de maître d'ouvrage. Dans l'étude gouvernance du secteur « pistes et bacs », la même approche avait déjà été proposée. Ainsi, le programme s'aligne sur la nouvelle constitution congolaise de 2006 tout en tenant compte de l'actualité sur le terrain.

Le programme dirigera son appui vers le maître d'ouvrage (MPTPI) et notamment la Cellule Technique, avec une implication du Ministère en charge du Développement Rural.

Un projet d'arrête pour l'établissement d'une Commission Provinciale Routière (CPR) existe au niveau de la province. Le cas échéant, le programme dirigera son appui plutôt/également vers cette structure, qui visera à augmenter la transparence dans la gestion des fonds destinés à l'entretien et à la planification et au suivi des activités d'entretien.

En même temps, les maîtres d'œuvres étatiques impliqués (DVDA, OR, OVD) seront associés au Programme pour le suivi technique des travaux. Ainsi, un renforcement des capacités « sur le tas » est visé, à côté des formations prévues dans le programme auxquelles ces entités auront accès. Cette pratique, déjà utilisée dans les Programmes antérieurs, sera renforcée et formalisée. Le programme peut choisir un maître d'œuvre du secteur privé en cas de problème de capacités techniques ou capacité d'absorption des maîtres d'œuvres étatiques.

La DVDA s'est engagée à installer des sous-coordinations dans les districts. De même, l'Office des Routes veut distribuer ses brigades, actuellement basées Kisangani, sur la province, afin de les rapprocher des chantiers.

Les CLER: Ancrage local de la réhabilitation et de l'entretien routier et coordination à de multiples niveaux

- **Ancrage local de l'entretien**

Les évaluations finales des Programmes « pistes et bacs » antérieurs ont montré que le système d'entretien à travers les Comités Locaux d'Entretien Routier (CLER) mérite d'être encore appuyé par la coopération belgo-congolaise. Les résultats sont généralement satisfaisants, bien qu'un accompagnement intensifié au niveau de la comptabilité et de l'administration et au niveau technique demeure absolument nécessaire (professionnalisation) afin de pouvoir les mettre en concurrence avec le secteur privé et pour qu'ils puissent gagner des marchés du FONER. En effet, il faut préparer les CLER aux modalités de financement d'autres sources financement.¹²

Afin de garantir la qualité de l'entretien dans le futur, le programme continuera de conclure des contrats de performance avec les CLER. Ce système, basé sur une évaluation à posteriori de la qualité de l'entretien (indirectement jugée par la qualité de la route), découle logiquement du fait que l'objectif de l'entretien routier n'est pas l'entretien en soi mais le service de la route.

Dans les cas où un CLER n'arrive pas à fournir un service de qualité, ou pour d'autres raisons justifiées, le programme fera recours au marché et cherchera des ONG/PME (de préférence locale) pour l'entretien de un ou plusieurs tronçons. Après tout, l'objectif est un entretien de qualité (et la

¹² Le FONER a déclaré que les CLER sont éligibles pour un financement par le FONER, sur base de contrats de performance.

praticabilité qui en résulte) pour un prix raisonnable.

En passant par des marchés publics d'entretien, l'aspect de contrôle de qualité devient d'autant plus important pour faire une réception convenable des travaux d'entretien.

- **Implication des CLER dans la réhabilitation des routes**

Les CLER peuvent parfois être impliqués –où et dans la mesure du possible- dans les travaux de réhabilitation, ce qui augmentera l'appropriation de la route par le CLER et ce qui limitera « l'importation » des PME d'autres zones. Une augmentation temporaire des effectifs des CLER est faisable, tout en restant dans un contrat de performance avec des indicateurs clairs. Par exemple, le débroussaillage, le petit terrassement, le creusage de caniveaux etc peuvent être exécutés par les CLER. Pour les travaux spécifiques sur les ouvrages d'art (ponts en béton armé par exemple), le programme devra toujours recourir aux PME et aux marchés publics.

La précondition est évidemment que le CLER soit mis en place et formé avant la réhabilitation de la route.

- **Coordination à de multiples niveaux**

L'accompagnement des CLER ne se limitera pas uniquement au fonctionnement de ces comités. Le programme appuiera aussi la création des liens avec les CARG et les CVD. Au niveau du territoire et du district, le regroupement des CLER dans les COORDICLER (par axe routier ou par territoire, en fonction de la faisabilité) et FEDECLER (district) sera analysé et appuyé selon les opportunités. Ces structures de coordination ont un grand potentiel de communication, de défense des intérêts et de représentation des entités d'entretien à différents niveaux de la société civile ou des autorités. A l'heure actuelle, trois COORDICLER existent dans la Province Orientale.

2.2.3 Stratégie de financement

La coopération belgo-congolaise a toujours financé l'entretien de la plupart des routes rurales réhabilitées dans le cadre des Programmes antérieurs. Ce financement était (et est encore pour l'instant) la seule façon de garantir l'entretien après la réhabilitation, par manque de financement local. Cette approche n'est pas durable.

A travers les deux PIC suivants, le partenaire belge souhaiterait voir son rôle dans le financement de l'entretien routier diminuer en faveur d'autres sources de financement et notamment de l'Etat congolais.

La prise en charge progressive par celui-ci d'une partie du réseau est une condition de la poursuite des interventions routières dans cette province. A titre d'exemple pour l'année 2012 et au prix moyen de 1600 USD/km, les 1122km prévus sur financement FONER représentent une contribution congolaise d'environ 1.8 millions USD par an, ce qui excède de loin la contribution annuelle du programme à l'entretien du réseau de la province. Pour l'instant, le taux d'exécution des prévisions FONER n'est malheureusement pas (publiquement) documenté.

Si cette prise en charge est effective, elle permettra également aux programmes de coopération d'investir d'avantage dans la réhabilitation et d'atteindre un réseau cohérent et complet plus rapidement. Corollairement, cela aura aussi pour effet de rassurer le bailleur que les investissements futurs seront suivis d'un entretien adéquat.

Le programme devra donc faciliter la transition de financement sur fonds de coopération vers la prise en charge de l'entretien par la province, ce dernier mis en œuvre sur base de marchés publics.

Un obstacle important pour une transition facile entre le régime actuel et celui qui est ébauché ci-dessus, est que la coopération belgo-congolaise (et le PRODET lorsqu'il sera opérationnel) finance actuellement directement les CLER sur base d'un contrat de gré à gré en fonction de performances préétablies, alors que le FONER et l'Etat congolais passent par des marchés publics de travaux [Une

évolution récente est que le FONER accepte de travailler avec les CLER comme structure d'entretien]. Ces deux approches ont des avantages et désavantages mais sont appelées à être harmonisées pour davantage d'efficacité.

Du côté du programme, la professionnalisation des CLER est à voir dans ce cadre (voir plus haut). La gestion d'un CLER selon les modalités d'une entreprise n'est pas contradictoire avec les principes de démocratie communautaire dans le comité de gestion, de transparence et d'appropriation de la route qui guident leur action. Techniquement, les CLER ont les mêmes compétences que des ONGD/PME et disposent de l'outillage nécessaire.

Du côté du FONER, un effort sera demandé pour l'élaboration (sur base des demandes de la province) des budgets annuels à disposition de chaque province, afin que le maître d'ouvrage puisse planifier les interventions (marchés publics, planning des dépenses, ...). Trop souvent, le processus administratif et financier prend beaucoup de temps, et pendant ce temps la route se dégrade, souvent au-delà de la possibilité d'entretien sans nouvelle réhabilitation. La discontinuité de financement du FONER (périodes de 3 mois par an) comporte également un risque avéré de double financement.

Les Comités de Suivi auront un rôle crucial à jouer dans la mise en adéquation des budgets disponibles et l'entretien à faire, ainsi que dans le rapportage sur les budgets, les activités d'entretien et l'état du réseau.

La coopération belge se basera sur les rapports du Maître d'Ouvrage pour évaluer la contrepartie congolaise dans l'entretien routier et pour décider des interventions et budgets futurs dans la province.

Le financement de l'entretien d'une partie du réseau par l'Etat Congolais peut, dans cette première phase, se faire sur d'autres axes que celles réhabilitées par la coopération belgo-congolaise : toute contribution au réseau du district et de la province sera comptabilisé comme une contribution au programme. Ainsi, dans cette première phase, le programme prévoit encore les moyens nécessaires pour l'entretien du réseau réhabilité par la coopération belgo-congolaise, afin de ne pas déforcer l'entretien sur financement congolais sur d'autres parties du réseau, mettant en danger les investissements faits par d'autres PTF ou le gouvernement même en réhabilitation.

2.2.4 Principes d'intervention

Ce paragraphe donne les principes d'intervention sur les pistes et les bacs, basés sur les leçons apprises des interventions précédentes.

2.2.4.1 Etudes et plans

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

- L'évaluation du réseau de transport dans les zones identifiées par le programme. Cette étude sert d'input pour la priorisation des routes à réhabiliter, basée sur les critères de sélection évoqués plus loin dans le document et faite selon une méthodologie bien définie (et participative, voir genre sensible). Cette étude complétera et/ou développera les Indicateurs Objectivement Vérifiables (IOV) proposés au niveau du cadre logique initial et proposera des activités sur les thèmes transversaux.
- L'impact, qui vérifie en cours de programme l'impact sur tous les indicateurs prédéfinis dans l'étude de ligne de base.
- Les aspects 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.

- 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 la mise en œuvre du Programme. L'intégration de ces mesures dans la mise en œuvre du programme est menée en définissant clairement les exigences dans un Plan de Gestion Environnemental et Social (PGES). L'étude EIES constitue un élément important dans la sélection des routes, vu que l'impact environnemental est un critère dans la priorisation des routes à réhabiliter. Le PGES sera obligatoirement suivi par le programme, et un budget est prévu pour sa mise en œuvre. (voir plus loin). Les thèmes transversaux (en particulier le genre et le VIH/Sida) seront également analysés dans l'EIES et des activités prévues dans le PGES.
- 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 programme. Le PGES devra clairement traduire les recommandations de l'EIES sous forme de plan opérationnel.

2.2.4.2 Approche réseau

Le premier des critères de sélection des axes routiers ou fluviaux à réhabiliter mérite plus d'explication. Un principe de base de ce type d'intervention est de réhabiliter une route qui débouche sur un réseau multimodal 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) ;
- Connecté à un réseau, les zones désenclavées ont un accès aux marchés sur le réseau entier, contrairement à l'accès aux marchés locaux seulement pour un tronçon isolé
- Les systèmes de (auto)financement de l'entretien d'une route fonctionnent mieux s'il y a beaucoup de trafic payant.

Il est judicieux de travailler sur les priorités telles qu'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 complémentarité avec les autres bailleurs qui se focalisent principalement sur les grands axes nationaux, soit en terre, soit en bitume. En effet, même si le partenaire privilégié pour les projets précédents a toujours été le MINIDER et la DVDA, la grande majorité des routes réhabilités par le passé ont un statut de route provinciale voir même nationale (les deux sous gestion MITPR/OR). Ceci est logique : dans un réseau complètement délabré, on recommence par les artères principaux.

Le passé a montré que cette pratique est la plus efficace d'un point de vue désenclavement, durabilité et efficacité des Programmes routiers.

2.2.4.3 Approche multimodale

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 défi des bacs en RDC est l'entretien et la gestion, d'où la nécessité de les réhabiliter ou de les renouveler. Le Programme travaillera en étroite collaboration avec la composante « bacs » de PREPICO 3 (voir plus loin).

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.

2.2.4.4 Approche technique

Standards de réhabilitation/entretien : standard évolutif, niveau de service

Au regard des contraintes budgétaires existantes (les besoins dans chaque zone excèdent largement le budget disponible), il est important de définir des priorités parmi les travaux de réhabilitation sur base d'une analyse économique.

Le terme « standard de réhabilitation » est à voir plutôt sous un angle de « niveau de service ». Là où un standard détermine les caractéristiques techniques d'une route, le niveau de service reflète le confort d'utilisation de la route : la sécurité, la vitesse moyenne, les chocs subis par un véhicule, Même si les deux sont corrélés souvent, le changement du focus de la route même vers l'utilisation de la route est important. A titre d'exemple : un camion qui roule péniblement sur une route à double voie aurait mieux aimé une route à simple voie mieux compactée pour le même budget de réhabilitation, car il avancera plus vite et sera plus sûr d'arriver à destination... Ou encore, pourquoi faudrait-il investir dans une route où le niveau de service (vitesse moyenne) est déjà atteint ? Le changement de focus changera donc les priorités d'intervention.

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

La priorité suivante est de résoudre les points chauds : les transporteurs perdent souvent beaucoup de temps dans les bourbiers ou en attente derrière d'autres véhicules embourbés. Les points chauds diminuent donc considérablement la vitesse moyenne d'un trajet. La réhabilitation (s'il le faut, en semi-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 optera pour le traitement des points/tronçons chauds par gravillonnage, sablo-argileux de carrière en insistant sur le compactage. En effet, il peut arriver que sans rechargement, il est impossible d'entretenir la route au coût habituel.

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

Le prochain stade est une route gravillonnée sur toute sa longueur. En fonction de la proximité des carrières de matériaux, le coût du gravillonnage peut être élevé ou parfois prohibitif. Seulement un trafic intense justifie un tel investissement. [Le stade suivant sera l'asphaltage d'une route, mais ce standard devient très cher et sort du contexte de cette intervention.]

Des standards trop élevés pour la réhabilitation routière mènent souvent à une route trop large, qui est plus coûteuse à la réhabilitation et surtout par après en entretien : une route plus large accueille également beaucoup plus d'eau qui ruissèle. Les vitesses de ruissellement étant liées au débit, la largeur de la route détermine la vitesse de ruissellement, et par conséquent les érosions et dégradations de la route. L'entretien, par conséquent, devient beaucoup plus cher. Pour baisser les coûts de l'entretien, et augmenter ainsi le kilométrage entretenu avec un budget fixe, il est nécessaire d'utiliser une largeur réduite au stricte minimum, tout en gardant le même niveau de sécurité (virages, croisements) et la possibilité d'élargir la route si le trafic augmente plus que prévu.

Plus les travaux impactent sur l'environnement (largeur, désherbage, talus, déboisement pour ensoleillement,...), plus l'environnement se vengera sur la route (drainage, érosion, ...).

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

axe. Le standard de réhabilitation sera défini conjointement avec le maître d'ouvrage de la route.

Il convient de réitérer le caractère évolutif d'un standard routier : si le trafic devient plus important, une augmentation du standard peut s'avérer nécessaire. Des analyses d'économie de transport devront confirmer le choix du standard.

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 la méthode HIMO crée un grand nombre d'emplois de longue durée (entretien, 1 à 1,5 ouvrier par km de réseau entretenu) et de plus courte durée (réhabilitation, environ 1000 hommes jours par km) par l'embauche d'ouvriers, hommes et femmes. L'expérience de la mise en œuvre de ces techniques en RDC et dans d'autres pays africains, montre que certaines activités spécifiques comme le débroussaillage 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. **La participation de femmes sera encouragée dans chaque contrat avec des ONGD ou PME pour l'exécution des travaux.**

Globalement, autour de 2000 hommes/jours sont utilisés par km de route réhabilitée.

La mise en forme de routes en terre entraîne une attaque plus douce des plateformes, talus et fossés. La méthode HIMO est souvent plus appropriée que la mécanisation qui déstabilise 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 Programme coûteuses.

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

La formation des Chefs de Chantiers, des chefs d'équipe et des cantonniers en HIMO est un élément important du programme. La DVDA, avec son expérience en cette matière, restera le partenaire préféré pour la réalisation de ces formations.

Travaux semi-mécanisés et gravillonnage

La méthode HIMO est souvent appliquée et elle est la méthode préférée pour la réhabilitation des routes rurales, mais elle n'est pas la panacée car certaines (portions de) routes (« points chauds ») nécessitent des travaux plus lourds (par exemple les sols sableux et les terrains pulvérulents). Avec une réhabilitation « simple » en HIMO, la route se dégrade très vite (notamment sur les pentes et dans les borbiers) et les cantonniers sont devant une tâche impossible.

Pour réhabiliter durablement (donc pour pouvoir entretenir) ces points chauds, il convient de décaper les mauvais matériaux et de les 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 (gravillonnage). 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 plus élevé que le prix en méthode HIMO, car il implique l'utilisation d'engins de chantier. Le prix du gravillonnage dépend fortement de la proximité de carrières de latérite. Le choix pour la méthode mécanisée doit être bien fondé et pertinent (voir aussi

standard de réhabilitation).

Le cloisonnement institutionnel entre OR et DVDA peut être transformé en une synergie entre plusieurs intervenants : en effet, l'Office des Routes dispose de matériel roulant et des engins nécessaires pour 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. En retour, la DVDA peut utiliser son expertise HIMO sur le réseau de l'OR.

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 de compacteurs. Cet investissement sert en premier lieu à la réhabilitation des routes, mais peut parfaitement servir à l'entretien ultérieur par la suite.

Végétalisation

La pratique actuelle d'arracher toute racine pour obtenir une route « nue » est à abandonner. Plutôt que d'arracher les herbes, les berges sont à tondre (10 à 30 cm de hauteur) sur une largeur de 1m50 des deux côtés afin d'augmenter la visibilité et de permettre un croisement. Les racines stabilisent le sol, la couverture végétale diminue le ruissellement.

Dans des zones qui sont désherbées, un engazonnement peut se faire. Une synergie avec le volet agriculture est évidente, dans la recherche de l'espèce adéquate (adaptée au climat/sol sableux, résistant au trafic, racines fortes et longues, croissance lente) et dans la mise en œuvre.

Plutôt que de désherber les talus (ce qui les rend instable), le programma va stabiliser les talus en les végétalisant.

2.3 L'amélioration de la gouvernance

Afin d'assurer que les activités techniques de l'intervention mènent à une augmentation durable du revenu des exploitations familiales, il importe de travailler sur l'amélioration de la gouvernance des deux secteurs en Province Orientale. Dans ce cadre, le PRODET se basera sur les orientations générales suivantes :

- La participation et la redevabilité au centre de la gouvernance sectorielle
- L'inscription de façon pragmatique dans le processus de la décentralisation
- Le respect du cadre institutionnel existant et de la division du travail entre les différents acteurs dans le secteur

La participation et la redevabilité au centre de la gouvernance sectorielle

Le PRODET intègre deux principes de base de la gouvernance sectorielle, à savoir la **participation** de la société civile et la **redevabilité** de l'Etat envers les citoyens (à travers la société civile). Dans sa mise en œuvre, le PRODET ne renforcera pas seulement les acteurs étatiques mais appuiera également certains acteurs de la société civile. De plus le PRODET renforcera également les structures de concertation, lieux d'échange par excellence entre les acteurs étatiques et non-étatiques.

L'inscription de façon pragmatique dans le processus de la décentralisation

Avec la promulgation de la nouvelle Constitution en 2006, les autorités politiques au niveau provincial, aussi bien dans le secteur agricole que dans le secteur routier, ont obtenu plus de responsabilités dans la gestion des deux secteurs. Les secteurs et les chefferies de leur côté ont également obtenus une certaine autonomie de gestion des actions de terrain. Cependant, l'analyse de la situation, reprise dans le premier chapitre, a clairement démontré que la mise en œuvre des dispositions de la constitution est actuellement inachevée. Les provinces ont des organes politiques élus mais, dans la pratique, la relation avec les services déconcentrés (OR, DVDA) reste ambiguë et institutionnellement mal définie.

Cependant, les entités territoriales décentralisées (ETD) n'ont pas encore d'organes politiques élus et le pilotage politique à ce niveau reste très faible.

Dans ses activités, le PRODET tiendra compte de la réalité institutionnelle du terrain. Ceci implique que cette intervention:

- sera ancrée au niveau provincial et que l'appui de l'intervention aux acteurs étatiques dans le cadre de l'amélioration de la gouvernance sectorielle se focalisera sur les organes politiques et administratifs provinciaux existants.
- veillera à ce que les liens entre le niveau provincial et le niveau central soient renforcés
- impliquera, si possible, les autorités des ETD dans le cadre de la coordination et de la concertation sectorielle.

Le respect du cadre institutionnel existant et la division du travail entre les différents acteurs dans les deux secteurs

La RDC se retrouve actuellement dans un contexte de fragilité marqué (entre autres) par un manque de moyens pour le fonctionnement des services étatiques qui rend ses services quasi non-opérationnels. Dans un tel contexte, les PTF, avec leurs budgets importants, pourraient avoir un impact considérable sur le fonctionnement des secteurs dans lesquels ils interviennent. Ils peuvent influencer les rapports de pouvoir et de force entre les différents niveaux d'autorité et les différents services étatiques. Et ceci pourrait également avoir une influence négative sur la durabilité des interventions: appuyer un certain acteur dans un domaine qui n'est pas le sien ne peut pas apporter un changement sur le long terme.

Dans ce contexte de fragilité, il importe donc de bien veiller au respect du cadre institutionnel du pays pour ne pas créer des dégâts. En conséquence, le PRODET veillera d'appuyer les différents acteurs des deux secteurs uniquement dans la réalisation de leurs rôles institutionnels tels que décrits dans les textes officiels. Et donc de ne pas les utiliser pour la mise en œuvre des activités de l'intervention, sauf si ces activités cadrent dans leurs mandats officiels.

2.3.1 Renforcement du maître d'ouvrage au niveau provincial

La situation telle que décrite au chapitre 1 montre clairement qu'il y a un besoin de rationaliser la façon dont le réseau routier en province est géré. Afin de palier à ces problèmes, le gouvernement provincial a prévu l'installation de Comités de Suivi (au niveau provincial, districts et local) et l'ouverture d'un compte en banque dédié et il envisage également **l'installation d'un système transparent** de gestion des fonds du FONER. La PRODET appuiera les autorités provinciales dans l'installation et le fonctionnement de ces deux dispositifs.

Si une Commission Provinciale Routière se constitue dans la Province, le programme devra s'adapter à cette réalité. Le cas échéant, le focus au niveau de la maîtrise d'ouvrage du PRODET sera donc orienté vers cette Commission Provinciale Routière, tout comme dans les provinces du Bandundu et Kasai-Oriental.

2.3.2 Renforcement du gouvernement provincial

L'analyse a également démontré qu'en ce qui concerne l'utilisation du réseau routier en Province Orientale, deux problèmes majeurs existent :

- La libre utilisation des routes est perturbée à causes de **multiples tracasseries** policières et administratives
- Les utilisateurs des routes **ne respectent pas le Code Routier**, notamment en ce qui concerne la surcharge et l'utilisation des barrières de pluie.

Certes, la solution finale pour ces deux problématiques se trouve hors du cercle d'influence de la présente intervention. Pourtant, elles sont absolument cruciales pour le développement des deux secteurs concernés. Pour cette raison le PRODET appuiera le gouvernement provincial dans ces domaines avec des activités qui sont bien dans son cercle d'influence : la sensibilisation sur les tracasseries et surtout la transparence sur son occurrence. Ceci tout en sachant que ce sont finalement **les autorités congolaises** qui ont la **responsabilité d'assurer la libre et la correcte utilisation** du réseau routier.

2.3.3 Renforcement de la coordination sectorielle par les autorités politico-administratives provinciales.

Cette activité vise le renforcement de la coordination sectorielle et le suivi des interventions du secteur agricole en Province Orientale par les **autorités politico-administratives de la province**. Ceci dans l'esprit de stimuler la recherche de coopération et de synergies entre les différents acteurs et interventions et de contribuer au développement de la politique agricole provinciale future.

2.4 Stratégie d'amélioration en matière d'environnement

Etudes d'Impact Environnemental et Social

En parallèle et dans la droite ligne de l'articulation entre l'agriculture et le désenclavement, des Etudes d'Impact Environnemental et Social (EIES) seront exécutées pour les tronçons prioritaires retenus. Sur base de ces études, un plan de gestion environnemental et social (PGES) sera élaboré par le programme, en s'appuyant sur les expertises disponibles auprès du partenaire (points focaux) et des consultances externes.

Les études d'impact évalueront l'impact sur :

- L'environnement physique (la route mais également la zone désenclavée, avec une attention aux forêts)
- L'environnement social (impacts sociaux positifs et négatifs, avec une attention particulière aux thèmes genre, VIH/SIDA et droits d'enfants)

Végétalisation des routes

Dans plusieurs cas, le désherbage des accotements ou talus est effectué comme une activité de « nettoyage ». Toutefois et mise 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 des bordures des routes par temps de pluie. Le *Vétiver* est une plante particulièrement efficace à cet effet, mais localement le *Paspalum* pourrait convenir mieux. Le programme inclura les techniques antiérosives par végétalisation dans ses modules de formation.

Reboisement

Tout programme routier désenclave des villages et des villes, mais parfois également des forêts qui étaient difficilement accessible avant. Un risque élevé de déboisement dans les zones d'intervention existe :

- L'agriculture sur brûlis : les paysans brûlent la forêt pour avoir accès à la terre fertile
- Le bois (et son produit déduit, le charbon) reste (et restera encore longtemps) la source d'énergie principale pour la majorité des Congolais.
- Le bois d'œuvre peut être exporté

Le programme devra répondre à ce risque en s'inscrivant dans la politique nationale/provinciale de protection des ressources. Le programme s'alignera sur le processus REDD+ en RDC (voir ce point au chapitre 1). De l'autre côté, une route permettra également d'améliorer la surveillance des forêts.

Le programme va s'inspirer du travail prévu pour l'aspect environnemental du programme PRO-ROUTES (étude d'impact, mesures de mitigation, outils, ...) ¹³.

Le déboisement immédiat par les travaux de réhabilitation même est facile à estimer et donc à compenser en cours de programme. Ce déboisement est à limiter au strict minimum. Ainsi, le déboisement de 15m des deux côtés de la route pour l'ensoleillement de la route (qui induit un déboisement de 3 hectares par km de route !) est une pratique à utiliser judicieusement et seulement après analyse approfondie.

Le déboisement induit par le désenclavement de la forêt est quant à lui 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 (charbon de bois), sont liés à la croissance de la population. 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 Programmes d'agroforesterie durable, pour assurer une source d'énergie renouvelable pour la population. Cet aspect sera couvert par la composante Agriculture du programme qui aura de l'expertise en agroforesterie dans son équipe.

Dans ce sens, l'utilisation de l'impact environnemental comme critère d'exclusion rejoint le REDD+ (conservation).

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

Le reboisement figure également comme un axe stratégique du pilier de protection de l'environnement du Plan Quinquennal de la province. Un reboisement de 5000 hectares pour 2015 est prévu.

Pour l'ensemble des actions prévues en matière d'environnement, un recours aux expertises locales existantes sera largement privilégié. Il s'agira en particulier des structures et/ou projets déjà identifiés au chapitre 1 et en particulier pour la dynamique REDD+, le point focal provincial, l'UNIKIS (faculté de Gestion Durable des Ressources Naturelles Renouvelables notamment au travers du projet FCCC) ainsi que les ONG OCEAN et JADORA ¹⁴.

2.5 Bénéficiaires et groupes cibles

Les bénéficiaires directs sont les populations (agriculteurs et autres) habitant dans les zones d'intervention. 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 engendrera une amélioration du niveau socio-économique dans l'aire de prestation de la coopération.

Les populations consommatrices des villes approvisionnées par les zones d'intervention qui réalisent les échanges avec les territoires ciblés seront également bénéficiaires d'un développement agricole dans les zones d'intervention. On peut s'attendre à des baisses de prix aux marchés urbains par un transport moins cher.

¹³ Voir Directives pour l'évaluation de l'impact environnemental et social des Programmes routiers en RDC, Version Finale, DFID, novembre 2008

¹⁴ Jadora LLC (Jadora) est une entreprise du management durable des terres et des ressources basée à Kirkland, Washington, USA. Jadora est le promoteur du projet et est seul responsable de tous les aspects du design, de la mise en oeuvre et du management du projet. Jadora a le droit d'usage total pour toutes les réductions d'émissions résultant du projet REDD+ d'Isangi.

Les transporteurs qui utilisent les routes réhabilitées et entretenues seront également des bénéficiaires directs. Les coûts de transport baisseront drastiquement et les revenus nets des transporteurs pourront s'agrandir par l'augmentation et la régularité du trafic. Le secteur privé de transport, quasiment entièrement arrêté par manque des bonnes routes, pourra revivre.

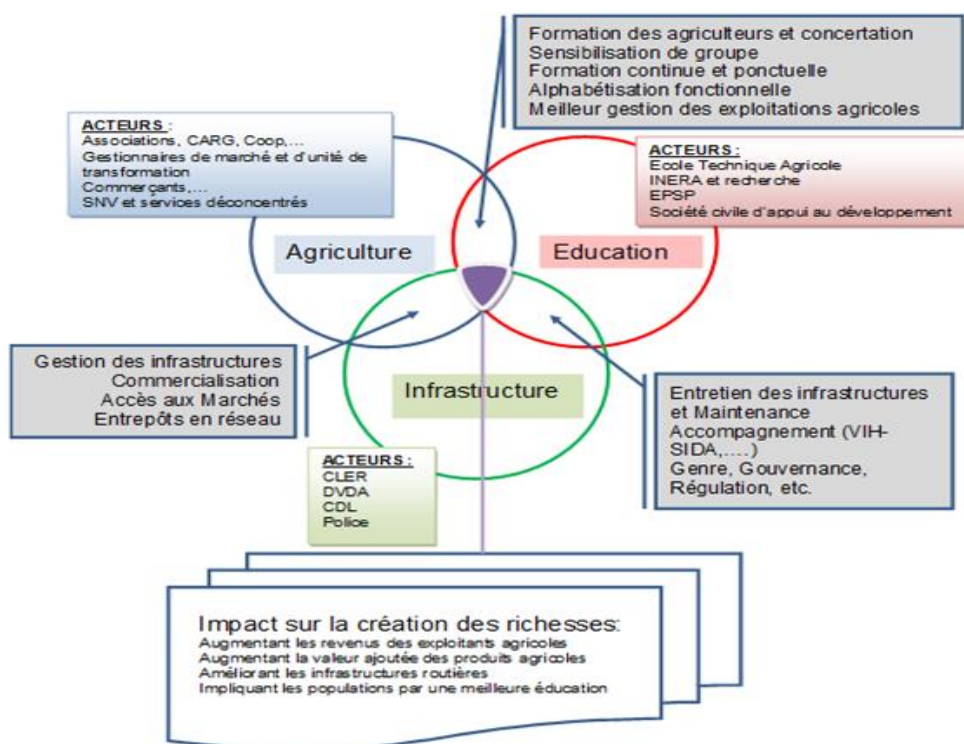
Les membres des structures d'entretien (CLER) occupent une position spéciale vu qu'ils seront payés à long terme pour l'entretien des routes. Le paiement des structures d'entretien est une source de développement rapide, dans les zones rurales reculées car il apporte instantanément des liquidités au 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 différentes ONG et PME qui seront associées à la mise en œuvre des travaux, et qui acquerront une expérience et know-how importants dans le domaine des projets routiers.

Enfin, les Ministères partenaires et les fonctionnaires ciblés par le renforcement des capacités (voir chapitre 3), sont considérés comme des bénéficiaires directs. Il s'agit de fonctionnaires du niveau décentralisé comme du niveau déconcentré.

2.6 Synergies avec d'autres interventions

Pour une approche cohérente des différents programmes dans les secteurs de l'éducation, du développement rural (transport/désenclavement) et agriculture, il est important d'identifier les interactions entre chacun des secteurs et les pistes de collaboration et complémentarité pour un développement intégré dans la province. Les acteurs de chaque secteur seront les maillons essentiels de cette interconnexion. Le schéma ci-dessous donne une orientation sur les interrelations entre chaque secteur, acteurs et leurs points en commun. Ce schéma montre les liens thématiques entre chaque secteur et les acteurs y afférant.



Au niveau des 3 secteurs de concentration

Le recoupement des zones de concentration des trois secteurs prioritaires du District de la Tshopo offre des opportunités de synergies entre programmes, tant en terme de management que de contenu

des interventions techniques.

Au niveau de la gestion harmonisée des interventions des différents secteurs nous renvoyons au chapitre 4. Une mutualisation des ressources concernant les approches environnementale, VIH/SIDA et genre sera opérationnalisée lors de la mise en œuvre.

Au niveau des UCAG

PRODET établira avec les UCAG MINAGRIDER un protocole d'accord sans transfert financier définissant les prestations à exécuter. Les prestations visées par ce protocole contribuent à i) la bonne gestion des Projets/programmes; ii) au respect des règles établies (y compris celles des Dossiers Techniques et Financiers des Unités Conjointes d'Appui à la Gestion) ; et iii) la maîtrise des risques. Ce protocole décrira également les niveaux de service ainsi que les rôles que le programme est en droit d'attendre de ces Unités.

Au niveau du programme Bourses

Le PRODET prévoit lui aussi des actions pour renforcer les capacités des agents qui travaillent dans les institutions partenaires ou dans d'autres organisations ciblées. La complémentarité entre cette intervention et le nouveau programme bourses en préparation se base sur le principe que les mêmes bénéficiaires ne bénéficient pas deux fois de la même chose, c'est-à-dire du renforcement des capacités via deux voies différentes.

Le programme Bourses est un programme multisectoriel et peut toucher le développement des capacités d'organisations spécifiques (p.ex. la société civile), touchant à des thèmes non abordés directement par le PRODET mais complémentaires. Ceci peut favoriser tant la mise en œuvre du programme que sa pérennité (appropriation).

3 PLANIFICATION OPÉRATIONNELLE

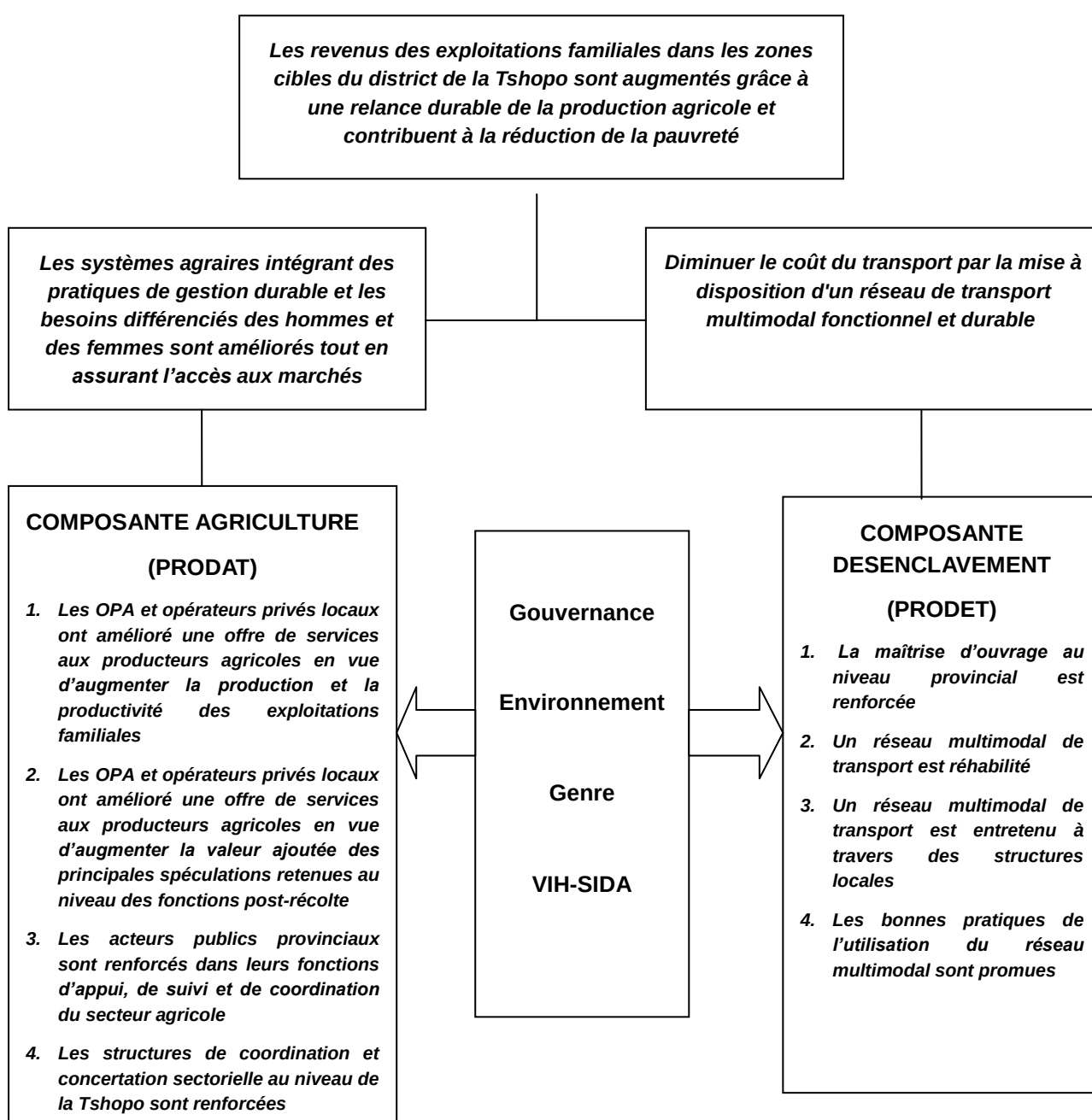
3.1 Objectif général

« Les revenus des exploitations familiales dans les zones cibles du district de la Tshopo sont augmentés et contribuent à la réduction de la pauvreté »

3.2 Objectif spécifique

L'objectif spécifique est de « Le coût du transport est diminué par la mise à disposition d'un réseau de transport multimodal fonctionnel et durable ».

3.3 Structure générale du programme PRODET + PRODAT



3.4 Résultats attendus et activités

Les résultats escomptés de la composante désenclavement sont au nombre de quatre :

Résultat°1 La maîtrise d'ouvrage au niveau provincial est renforcée

L'analyse faite dans le chapitre 1 montre que pas mal de problèmes dans le secteur routier sont liés à la faiblesse du maître d'ouvrage officiel, la province. Cependant, on constate quand même une dynamique importante au niveau de la province pour diminuer cette faiblesse, notamment à travers les Comités de Suivi et les DPO/FD mentionnés dans l'arrêté du 2 mars 2013. Il importera notamment d'appuyer un secrétariat technique au niveau du Comité de Suivi provincial.

Le résultat 1 vise le renforcement de ces structures dans les matières suivantes:

- La cartographie du réseau routier provincial et les interventions des PTFs (système SIG) sur le réseau
- Le suivi de l'état du réseau (vitesse moyenne, sécurité, confort de circulation) et la qualité des travaux faits par les différents intervenants nationaux et internationaux.
- La priorisation des axes à réhabiliter/entretenir dans un processus participatif entre acteurs étatiques et non- étatiques
- L'utilisation et la gestion transparentes des fonds du FONER
- La création et le contrôle du respect des standards adaptés pour la réhabilitation du réseau routier

Résultat 2: Un réseau multimodal de transport est réhabilité.

- Ce résultat couvre toute activité d'investissement dans des nouvelles constructions ou des réhabilitations, à distinguer des activités d'entretien de ces investissements.
- Le résultat porte sur le réseau multimodal entier et inclut ainsi les pistes (inclus les ouvrages d'art et les bacs qui en sont accessoires) et les petites voies navigables.
- Le choix judicieux des axes est un élément crucial pour l'atteinte du résultat et de l'objectif spécifique et est retenu comme activité à part entière.

Résultat 3 : Un réseau multimodal de transport est entretenu à travers des structures locales

Ce résultat regroupe les différentes activités d'entretien et d'accompagnement de l'entretien. Le résultat est crucial pour la durabilité de l'intervention, et doit être vu et considéré en complémentarité avec l'entretien du FONER financé dans la province. A moyen terme (5 à 10 ans), ce résultat sera entièrement repris par la province, dont les capacités auront été renforcées pour ce faire.

Résultat 4 : Les bonnes pratiques d'utilisation du réseau multimodal sont promues

Dans le cadre de ce résultat, le PRODET appuiera les autorités provinciales dans deux domaines :

- La lutte contre les **tracasseries** policières et administratives
- L'observation du respect du **Code Routier**, notamment en ce qui concerne la surcharge et l'utilisation des barrières de pluie

3.5 Activités à mettre en œuvre par résultat

3.5.1 Résultat 1: La maîtrise d'ouvrage au niveau provincial est renforcée

Activité A.1.1	Appui à l'organisation de la maîtrise d'ouvrage provinciale
Activité A.1.2	Appui au fonctionnement de la maîtrise d'ouvrage provinciale
Activité A.1.3	Renforcement des capacités humaines
Activité A.1.4	Renforcement des capacités matérielles

A 1.1 : Appui à l'organisation de la maîtrise d'ouvrage provinciale

Le PRODET appuiera l'organisation des structures suivantes :

- Les Comités de Suivi dans les territoires d'Isangi, d'Opala et de Banalia dans lesquels se concentrent les activités en développement du secteur agricole.
- Le Comités de Suivi pour le district de la Tshopo
- Le Comité de Suivi provincial
- Le secrétariat technique au sein du MPTPI.

Ce travail d'appui à l'organisation de ces structures comprendra la clarification des fonctions de ces différentes structures, la définition des processus et procédures de travail et un accompagnement dans la mise en pratique de ces procédures. Dans ce contexte, une attention particulière sera donnée aux procédures liées à la gestion des fonds en provenance du FONER.

Les autorités provinciales s'engagent à affecter le personnel nécessaire pour le bon fonctionnement de ces structures.

Un système d'information géographique (SIG) est au cœur de la gestion des réseaux de transport. Cette base de données, visualisée sur des cartes thématiques, contiendra les éléments principaux qui permettront au Maître d'Ouvrage de prendre des décisions relatives au réseau, et notamment sur l'entretien du réseau et son financement.

Le programme appuiera le Maître d'Ouvrage par des formations et l'équipement nécessaire pour la gestion du réseau par SIG.

Cette activité se base sur le cadre institutionnel existant. Le programme s'adaptera aux évolutions institutionnelles pendant la durée du programme, notamment à une éventuelle adoption de la Commission Provinciale Routière¹⁵.

Financement: ligne budgétaire A_01_01, € 100.000

A 1.2 Appui au fonctionnement de la maîtrise d'ouvrage provinciale

¹⁵ La Commission Provinciale Routière est une initiative destinée aux provinces, similaire aux Comités de Suivi, qui réunit la société civile et les autorités publiques dans la gestion du patrimoine routier. Les textes pour une telle commission ont déjà été adoptés par les provinces de Bandundu, Kasai-Oriental et Maniema. Cette Commission viendrait remplacer/compléter les Comités de Suivi, et le programme devra s'adapter à une telle adaptation institutionnelle.

En plus de l'installation des structures mentionnées ci-dessus, le PRODET appuiera également leur fonctionnement.

Pour les **Comités de Suivi**, le PRODET appuiera également le fonctionnement des Comités de Suivi aux différents niveaux dans les zones de concentration. Cet appui comprendra deux composantes :

- Un appui technique aux présidents des Comités de Suivi dans la préparation des réunions
- Un appui logistique à l'organisation des réunions :
 - Salle de réunion
 - Documentation

Pour le **secrétariat technique**, il s'agit d'un appui aux Délégués à Pied d'œuvre (DPO) des 3 territoires dans le programme intervient, d'un Fonctionnaire Dirigeant (FD) au niveau du district de la Tshopo et du personnel au niveau du secrétariat technique au sein du MTPI. Cette activité comprendra les composantes suivantes :

- Un appui en moyens de fonctionnement : transport, ateliers, réunions, missions, etc.
- Le paiement d'un complément de salaire (prime de technicité) pour une partie de ces agents pendant les deux premières années de la mise en œuvre du PRODET. Après, le gouvernement provincial reprendra ces paiements soit sur ses propres fonds soit sur les frais administratifs reçus du FONER, liés à la gestion du budget d'entretien pour le réseau routier provincial.

Le paiement du complément de salaire sera lié à l'obtention d'une évaluation positive du fonctionnement des DPOs, du FD et du secrétariat technique de la part du Comité de Suivi provincial.

Le PRODET appuiera la mise en place d'un système de rapportage technique et financier. Ce rapportage doit permettre au secrétariat technique et au Comité de Suivi provincial d'avoir une vue d'ensemble sur les coûts de l'entretien et de suivre les flux financiers à travers les structures impliquées. En plus, le rapportage doit être lié au système SIG du secrétariat technique afin de vérifier que l'Etat des routes entretenues correspond aux coûts de l'entretien.

Cette activité sera pilotée par l'assistant technique chargé du renforcement des capacités.

Financement: ligne budgétaire A_01_02, € 180.000

A 1.3. Renforcement des capacités humaines

Cette activité vise à renforcer les capacités humaines des agents impliqués dans la gestion du réseau routier provincial. Ainsi, le maître d'ouvrage pourrait disposer de l'expertise interne nécessaire à gérer son patrimoine routier. Cette activité comprendra les composantes suivantes :

- Une analyse des ressources humaines nécessaires (menée de manière genre sensible) ;
- Une analyse des besoins en renforcement des capacités individuelles du personnel affecté par le partenaire, avec une attention sur les thèmes transversaux, en particulier le genre ;
- Une enveloppe budgétaire pour le financement d'activités de renforcement des compétences individuelles de ces agents (des actions positives peuvent être organisées pour renforcer les opportunités des femmes).

Cette activité sera pilotée par l'assistant technique chargé du renforcement des capacités (en collaboration avec l'expert(e) genre du programme).

Les formations peuvent se faire en partie « sur le tas » en suivant le programme.

L'Etat congolais s'engage à affecter le personnel nécessaire pour une bonne maîtrise d'ouvrage.

Financement: ligne budgétaire A_01_03, € 100.000

A 1.4 Renforcement des capacités matérielles

Le PRODET appuiera l'installation physique **du secrétariat technique au niveau provincial** au sein du MPTPI à travers:

- La réhabilitation d'un bureau pour le personnel
- L'achat de mobilier et de matériel de bureau permettant au personnel de démarrer leurs activités.
- L'achat de moyens informatiques où nécessaire.
- L'achat de moyens de transport.

Au niveau technique, des appuis en système d'information géographique (SIG) seront prévues. La formation par un consultant spécialisé sera ouverte à la DVDA et l'OR également. Au départ, des logiciels SIG « open source » seront envisagés.

Comme le résultat 1 vise à améliorer la transparence dans la gestion du réseau routier et son financement via un renforcement des capacités humaines et matérielles, il est évident que les différents rapports (annuels) des organes appuyés par le PRODET seront publics et partagés avec toute personne intéressée afin d'atteindre cette transparence.

Financement: ligne budgétaire A_01_04, € 200.000

3.5.2 Résultat 2 : Un réseau multimodal de transport est réhabilité.

Activité A.2.1.	Priorisation des infrastructures à réhabiliter
Activité A.2.2	Plan de gestion de l'environnement naturel et socio-économique (PGES)
Activité A.2.3	Formation des structures
Activité A.2.4	Achat d'outillage et d'équipement
Activité A.2.5	Réhabilitation des infrastructures

A 2.1 : Priorisation des infrastructures à réhabiliter

La sélection des axes routiers/fluviaux à réhabiliter est un élément crucial pour le programme. Il est important de choisir de manière optimale les tronçons à réhabiliter afin de maximiser l'impact de l'intervention. Vu l'augmentation des enveloppes budgétaires pour la réhabilitation comparés aux Programmes passés et vu l'intensification des activités au niveau des bassins de production, le programme devra obligatoirement aller au-delà des grands axes provinciaux voire nationaux. Les options et combinaisons de réhabilitation d'un réseau rural étant beaucoup plus nombreuses, la priorisation devient moins évidente. 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 de sélection 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.

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 (au niveau provincial et des territoires) du secteur agriculture et de développement rural – idéalement déjà cohérents – donnent un bon point de départ pour la sélection des routes. Ces plans contiennent une liste des routes prioritaires à

réhabiliter.

Méthodologie

Une méthodologie de sélection des pistes à réhabiliter a été élaborée par les équipes de PREPICO, avec la DVDA. Cette méthodologie servira de point de départ et sera adaptée par le programme.

La méthodologie consiste en plusieurs étapes :

- Inventaire/état des lieux : sur base d'un SIG, l'inventaire du réseau routier opérationnel et à réhabiliter dans la zone concernée (territoire, district, province, en fonction des zones retenues) est faite : type de route, état de la route, ouvrages nécessaires
- Recherche des données de base en fonction des critères retenus (trafic, production agricole actuelle et potentielle de la zone d'influence de la route, ...)
- Priorisation, en appliquant un système de scores sur différents critères
- Validation et vérification logique

Inventaire

Un inventaire a été fait dans le cadre de la formulation du PRODET sur base d'un Système d'Information Géographique (SIG). Cet inventaire s'est basé sur une priorisation faite par les CARG, en lien avec les bassins agricoles jugés prioritaires. Où possible/accessible, les équipes de terrain ont relevé tous les points chauds et ouvrages d'art à réhabiliter sur ces axes. D'autres axes se sont ajoutés sur base des discussions avec les autorités locales. Au total 1080 km de piste ont été parcourus.

L'inventaire des axes explorés dans le cadre de la formulation se trouve en annexe du présent document sous forme tabulaire et cartographiée. Il servira de base pour l'implémentation du programme, tout en tenant compte des priorités qui évoluent et des interventions d'autres bailleurs ou du gouvernement même.

Recherche des données

Les données seront cherchées chez différentes sources :

- L'inspection provinciale, pour les productions historiques et actuelles des différentes zones visées par le désenclavement
- Le ministère en charge de l'habitat, pour ce qui est des densités de population et des informations démographiques
- Les CLER et les bacs pour les comptages de trafic actuel sur les tronçons identifiés
- Des visites terrain, pour confirmer certaines données

Une partie des données sera collectée par l'étude de ligne de base dans les zones ciblées.

Priorisation

Les besoins de réhabilitation dépassent de loin ce que le programme pourra financer et implémenter. Il est donc obligatoire de faire une priorisation. Cette priorisation sera faite en fonction des bassins agricoles appuyés par le PRODAT (synergie).

La priorisation tiendra compte des critères de sélection suivants :

- Le désenclavement/approche réseau multimodal : 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 (multimodal) qui est en état de fonctionnement. Ce critère est un critère d'exclusion : un tronçon qui ne débouche pas sur un réseau de transport opérationnel ne peut être retenu dans le programme de

réhabilitation. Le réseau multimodal opérationnel, sur lequel le programme pourra continuer, est une information de base qu'on trouve chez les différents maîtres d'ouvrage.

- L'impact environnemental : cet impact augmentera le coût de la réhabilitation en incluant les coûts de mitigation d'impact. Ceci est aussi un critère d'exclusion : un impact environnemental trop négatif exclut la route du programme de réhabilitation.
- La production agricole actuelle et 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. Les statistiques de production (actuelles et historiques) sont disponibles auprès de l'inspection agricole.
- Synergies avec d'autres activités ou projets de développement. Ce critère est le critère principal tenant compte de l'intervention PRODET et PRODAT. Le PRODET se basera également sur les plans de développement existants, ce qui améliore la cohérence.
- La faisabilité financière de la réhabilitation : le coût comprend tous les travaux ponctuels nécessaires à rétablir la circulation des camions/bateaux en toute saison (bacs, ponts, travaux mécanisés et HIMO) ; il devra inclure les coûts de mitigation d'impact environnemental et tenir compte des coûts d'entretien annuels. La possibilité de traitement des points chauds comme seule intervention est un avantage qui rend les coûts moins élevés pour assurer une praticabilité de la route. Si la réhabilitation n'est pas faisable, des alternatives pour désenclaver les mêmes sites peuvent l'être. Une analyse coût-bénéfice (économie de transport) sera à la base de la faisabilité financière : un axe important, très fréquenté justifie des coûts de réhabilitation plus élevés qu'un axe moins important.
- 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 (par type : vélo, moto, véhicule, camion – ou baleinières, pirogues) par jour. Il est essentiel de réaliser en continu des comptages de fréquence du trafic sur tous les axes qui sont suspectés d'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.
- 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 et des structures d'entretien localement : un tronçon dont –après réhabilitation- l'entretien (ou le financement de l'entretien) peut être assuré par un acteur privé (transporteurs, coopératives, village, entreprises) aura un avantage.

La méthodologie de priorisation confirmera 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 multimodalité, ces critères sont applicables aussi bien sur les pistes que sur les voies fluviales.

L'interprétation des critères peut être subjective et un manque de données risque de perturber l'analyse multicritère. A cet effet, les études complémentaires devront collecter les informations nécessaires pour assurer l'objectivité de l'analyse multicritère.

La priorisation sera faite par le Maître d'Ouvrage provincial en concertation avec le comité de suivi provincial et avec la CTB. Le programme assistera techniquement le maître d'ouvrage (MPTPI) dans la priorisation.

Au niveau de l'entretien, des critères doivent être élaborés également. En principe, les critères de priorisation pour la réhabilitation sont largement utilisables. Un avantage dans la priorisation de l'entretien est qu'il est possible de mesurer le trafic et l'importance de transport (tonnages) via des comptages (faits par les CLER), ce qui est un indicateur de la valeur économique d'une route.

Un élément important de la méthodologie est la calibration des facteurs de pondération. Ces facteurs doivent être choisis de sorte à ce que l'algorithme fasse sortir les vraies priorités tels qu'établies par les différentes parties prenantes dans les plans de développement. La calibration peut se faire sur une zone bien définie, pour après utiliser les mêmes facteurs dans d'autres zones.

La création d'une base de données SIG qui inclut les informations évoquées ci-dessus aidera à la prise de décision.

Validation

L'étape de la validation et vérification est importante. La liste des priorités, avec les chiffres utilisés à l'appui, sera proposée au comité de suivi. Les différentes parties prenantes du comité signeront la liste des priorités.

Partie prenantes

La concertation avec la société civile (avec une attention particulière au niveau du genre), les autorités locales et le secteur privé est nécessaire pour :

- relever et corriger certaines erreurs qui pourraient sortir de l'outil d'analyse (en raison d'inputs incorrects)
- un accord objectif et transparent des parties prenantes sur les routes à réhabiliter, afin de permettre une planification de réhabilitation fiable par la suite
- assurer appropriation du processus

Le programme facilitera le processus en mettant à disposition son expertise déjà existante en SIG, ce qui permettra de visualiser les critères de sélection et les réseaux routiers, ferroviaire, fluviaux.

La liste finale des tronçons à réhabiliter sera proposée à la SMCL pour approbation. Pour chaque tronçon, un argumentaire chiffré sera donné.

En relation avec le PRODAT, un phasage des travaux sera élaboré et validé également. Ce phasage suivra le phasage du PRODAT (démarrage des activités par bassin) et suivra une logique d'extension graduelle du réseau.

Financement: ligne budgétaire A_02_01, € 20.000

A 2.2 : Plan de gestion de l'environnement naturel et socio-économique (PGES)

Cette activité consiste en deux sous-activités : l'élaboration d'un plan et sa mise en œuvre. Une notion importante est que les bonnes pratiques dans les projets de grande envergure ont évolué d'une étude d'impact environnemental pour inclure les aspects sociaux.

Etude d'Impact Environnemental et Social

Des études d'Impact Environnemental et Social (EIES) seront exécutées pour les tronçons prioritaires retenus dans les trois bassins de production. Sur base de ces études, un plan de gestion environnementale et sociale (PGES) sera élaboré par zone de production par le programme, en s'appuyant sur les expertises disponibles auprès du partenaire (points focaux) et des consultances externes.

Ces études et les plans qui en découlent traiteront également, pour la partie sociale, des thèmes transversaux de la coopération (genre et VIH/SIDA).

Le Ministère provincial en charge de l'Environnement, Conservation de la Nature et Tourisme

(MECNT) et ses services seront intimement associés au processus des EIES.

De même, les services du Ministère de la famille, genre et enfant et du Ministère de la Santé seront associés aux études d'impact, afin de tenir compte en particulier des aspects genre et VIH dans ces études et dans les plans qui en découlent.

Il convient de mentionner que le programme se basera sur des guides existants pour le développement des EIES et PGES, 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 ne seront pas négligés.

Une consultance externe est nécessaire pour les EIES. Vu la complexité des études et l'importance du montant, une consultance internationale est envisagée.

Les études d'impact sont à mener AVANT les travaux de réhabilitation : dans le cas extrême, l'impact environnemental d'une réhabilitation peut devenir prohibitif et mènera à un changement des priorités.

Mise en œuvre et suivi du PGES

Avant la priorisation des axes à réhabiliter, 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 du programme. Cette enveloppe doit obligatoirement couvrir les thèmes/activités suivants :

- Environnement physique, avec entre autres les activités de lutte anti-érosive, végétalisation, reboisement, agroforesterie durable.
- VIH/SIDA : le programme devra chercher des opportunités de synergie avec des programmes nationaux ou locaux, étatiques ou ONG, afin de prendre en compte et de mitiger l'impact des travaux sur la propagation du VIH/SIDA.
- Genre et droits d'enfants : le programme devra créer des synergies avec les programmes nationaux et locaux, étatiques ou ONG, dans le but de réduire la violence à l'égard des femmes, renforcer la position économique des femmes, l'allègement de leurs tâches et le renforcement de leur participation à la prise de décision

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 programme. Les indicateurs genre spécifiques permettront de suivre par exemple l'évolution de la participation des femmes à la prise de décision dans les comités de gestion, la fréquentation des femmes aux marchés, l'utilisation des dépôts, des routes, ...). D'autres indicateurs porteront sur des thèmes plus sensibles comme par exemple la fréquence des violences sexuelles, les violences basées sur le genre, le trafic humain, des tracasseries liées au genre.

Le PGES devra inclure:

- 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;
- Des accords institutionnels pour cette mise en œuvre et pour le suivi environnemental: responsabilités, rôle des autorités environnementales, participation des partenaires concernés;
- 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);

- 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);
- Un plan de réponse en cas d'accidents ou de résultats inattendus qui se présenteraient lors du suivi environnemental et social;
- Un calendrier des activités (de suivi et de mise en œuvre des mesures d'atténuation/optimisation);
- Une indication des moyens (y compris en personnel et véhicules) et des coûts de la mise en œuvre du PGES.

L'intégration en matière du genre et VIH/SIDA tiendra compte des recommandations qui seront faites dans le cadre de l'analyse genre spécifique du secteur. Une analyse complémentaire peut être prévue pour l'intégration de l'aspect des droits des enfants.

Pour la mise en œuvre des activités de mitigation d'impact environnemental, une synergie avec le PRODAT sera développée pour le lancement et le suivi (pépinières, projets de reboisement).

Au total, plus de 5% du montant prévu dans la composante réhabilitation est affecté aux thèmes transversaux.

Financement: ligne budgétaire A_02_02, € 400.000

A 2.3 : Formation des structures

Le passé a montré que des formations en HIMO sont nécessaires pour les différents organismes qui interviennent dans la réhabilitation de la route.

Les formations techniques seront données par la DVDA, qui a une expertise incontournable en la matière. Le public cible de ces formations seront les différentes ONG et PME qui exécuteront des travaux de réhabilitation.

Des formations sur le genre et le VIH/SIDA seront données par des ONG.

Les CLER, qui pourront également exécuter des travaux de réhabilitation, seront formés dans le cadre de l'entretien (ci-dessous). Ainsi, il est important de constituer les CLER avant même le démarrage des travaux, afin qu'ils puissent y participer.

Un accent particulier sera mis également sur la formation administrative et financière des structures, notamment sur les différentes procédures de marchés publics (comment soumettre une offre correcte, conditions à remplir, clause anti-corruption etc.). Cette formation devra permettre aux structures locales de gagner des marchés, ce qui injectera la masse salariale des travaux de réhabilitation dans l'économie locale plutôt que de l'exporter vers des grands centres voire même vers Kinshasa. « L'importation » des ONG externes à la province est une doléance des entrepreneurs locaux auquel le programme fera attention.

Des ONG et consultants spécialisés dans les différents thèmes des formations seront contractés.

Une synergie sera recherchée avec le projet EDUT pour les aspects de formation professionnelle.

Financement: ligne budgétaire A_02_03, € 50.000

A 2.4 : Achat d'outillage et d'équipement

Cette activité inclut l'achat d'outillage pour les travailleurs en HIMO, ainsi que l'achat de petit matériel roulant (tractopelles et tracteurs-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.

Le compactage est un élément crucial pour la durabilité d'une piste. En effet, le compactage augmente la portance de la route et augmente sa résistance aux charges. Cette ligne couvre donc également l'achat de petits compacteurs pour améliorer la qualité des travaux HIMO.

Les mécanismes de gestion des équipements seront développés à l'intérieur du programme. Tout matériel roulant sera équipé d'un système de traçage (par satellite ou gsm où disponible) afin d'améliorer le suivi et la gestion du parc d'engins.

Financement: ligne budgétaire A_02_04, € 100.000

A 2.5 : Réhabilitation des infrastructures

Réhabilitation des pistes

Cette activité est l'activité principale de la composante réhabilitation. Elle suivra les axes stratégiques évoqués en chapitre 2 :

- HIMO où possible, mécanisé (rechargement, gravillonnage) où nécessaire
- Traitement des points chauds (« spot improvement ») en premier lieu, focus sur le niveau de service d'une route (vitesse, sécurité, confort), standard évolutif dans le temps en fonction du trafic
- Végétalisation des accotements et des berges et lutte anti-érosive

Les ouvrages d'art seront réhabilités/reconstruits en utilisant la technologie adaptée (béton armé, pont métallique, ...) pour assurer un passage durable en toute saison. Un rechargement sera nécessaire sur une partie des axes à réhabiliter.

Cette activité peut également inclure une augmentation de standard (par exemple gravillonnage) d'une route déjà réhabilitée.

Les travaux seront exécutés par plusieurs acteurs :

- les ONG et PME, qui peuvent soumissionner aux marchés de réhabilitation. Ces marchés sont scindés en lots pour obtenir des volumes de travail qui sont dans les capacités des structures. Le programme cherchera à mettre en œuvre les structures locales le plus possible, et accompagnera ces structures dans la mesure du possible.
- l'Office des Routes, avec qui le programme établira des conventions pour la location d'engins (travaux mécanisés). L'OR n'a pas de moyens pour l'instant pour exécuter des projets, mais dispose d'un parc énorme d'engins et du personnel capable, sa capacité d'absorption est donc grande.
- les CLER, qui dans certains cas peuvent exécuter une partie des travaux de réhabilitation, l'expertise « entretien » étant proche de l'expertise « réhabilitation ». Cela suppose évidemment que les CLERS soient constitués et formés avant les travaux. Cette option peut aider à une exécution plus rapide des travaux. Des conventions, avec établissement des prix unitaires, pourront être signées (tout comme pour l'entretien). Les CLERS pourront également agir comme sous-traitant de PME ou ONG pour des tâches spécifiques, sachant qu'un CLER n'a pas le volume ni l'expertise pour la réhabilitation de tout « son » tronçon, ni pour la construction d'ouvrages d'art.

Les travaux de réhabilitation seront suivis par l'équipe programme et par le maître d'œuvre étatique en adéquat (DVDA, OR, voire éventuellement la RVF quand il s'agit de travaux fluviaux sur des grands axes navigables). Le maître d'œuvre signera les PV de réception des travaux. L'activité couvre les coûts de l'implication du maître d'œuvre étatique.

A priori, il est difficile d'estimer le kilométrage que le programme pourra réhabiliter. En effet, l'expérience du passé a montré que le coût unitaire d'un km de réhabilitation peut aller de 1.500 à

30.000 €/km, une variabilité énorme, liée à :

- la topologie : les pentes demandent plus d'investissement, notamment au niveau du drainage, lutte anti-érosive etc.
- la lithologie : un sous-sol différent exige un traitement différent
- le régime hydrologique et l'environnement physique : un axe qui traverse de nombreux cours d'eau demandera un investissement conséquent en ponts et dalots, une route en forêt demande une autre approche qu'une route en savane
- le standard choisi : un rechargement avec compactage, mécanisé, est un investissement plus important qu'un simple reprofilage ou une ouverture d'une route.
- la distance aux carrières/matériaux : le coût du transport des matériaux peut être un facteur important dans le coût total

Tous les facteurs susmentionnés contribuent au coût unitaire de réhabilitation.

L'inventaire des pistes prioritaires par les CARG (élargi avec des priorités locales) est donné en annexe 7.5. Cet inventaire contient des coûts estimatifs de réhabilitation, basés sur :

- l'état actuel de la route (bourbiers)
- l'inventaire des ouvrages d'art à réhabiliter/construire (ponts, dalots) et leur longueur
- des prix unitaires historiques pour la zone concernée (issus de PREPICO3).

Cet inventaire donne la meilleure estimation possible à l'heure actuelle. Les conclusions principales de l'inventaire sont les suivantes :

- le coût moyen de réhabilitation **dans cette zone** du pays **est estimé à 22.000 €/km**. Une variance de 12.000 est observée néanmoins, avec des coûts entre 10.000€/km et 34.000€/km comme interval de confiance ($X \pm \sigma$).
- plusieurs tronçons identifiés par les CARG ne sont pas accessibles sans réhabilitation préalable d'un axe plus ou moins long qui le connecte au réseau.
- Plusieurs tronçons n'ont pas pu être relevé par difficulté d'accès pour les équipes (par exemple le franchissement d'une grande rivière).
- Au total, 1.080 km de route a été relevé, avec un coût estimé total de 23,5 millions d'euro.
- Surtout le nombre d'ouvrages de franchissement augmente sensiblement le coût des réhabilitations : par km à réhabiliter, les ouvrages représentent 80% du coût de la réhabilitation, contre 20% pour les travaux à la chaussée, ce qui explique pourquoi les prix unitaires sont plus chers dans cette province dotée d'un réseau hydrographique important que dans les autres provinces.

Sur base du coût moyen obtenu par l'inventaire, et en supposant que les axes les plus chers ne sont pas justifiés économiquement, la prévision est que **le programma réhabilitera environ 600 km de pistes rurales**.

Réhabilitation des bacs/embarcadères

L'activité se focalisera en première priorité sur le réseau retenu pour réhabilitation et/ou entretien par PRODET. Quand tous les bacs nécessaires dans le cadre de PRODET sont opérationnels, l'activité pourra se diriger vers d'autres besoins dans la province, notamment sur des tronçons d'autres PTF qui n'interviennent pas sur les bacs, ou sur le réseau opérationnel, sur lequel parfois le bac est devenu le maillon faible du transport.

Cette activité vient en complément/extension des activités de la composante Bacs de PREPICO. Ce complément, prévu dans PRODET, sera exécuté avec l'appui de la cellule « bacs » de PREPICO, que

le programme prendre en charge partiellement.

Le PREPICO a déjà investi beaucoup dans les bacs de la Province Orientale :

- à Kisangani, deux bacs ont été réhabilités (un véhicules, un piétons), un troisième sera achevé fin 2014
- Un nouveau bac sera construit pour Isangi
- Un nouveau bac sera construit pour Yate

Ainsi, la plupart des bacs sur les axes prioritaires pour le PRODET sont déjà couverts par le PREPICO.

Toutefois, il s'avère nécessaire de réhabiliter/réparer un maximum de 5 bacs dans la province (sans les remplacer), et il convient de garder une réserve pour des pannes importantes imprévues.

Embarcadères

Cette activité inclut les bacs ainsi que les embarcadères. Ces derniers sont souvent cause de dégradation des bacs, une réhabilitation d'un embarcadère améliore la durabilité et la sécurité du bac.

Le Prepico 3 a réhabilité les embarcadères des bacs à Kisangani. Vu l'importance du trafic à ce niveau (passager et véhicules), un aménagement de guichets, parkings, salles d'attente est fait pour améliorer le flux des véhicules et passagers et pour permettre une meilleure gestion des recettes (voir plus loin).

Sur base d'un état des lieux actuel, les embarcadères des bacs de Yate, Yatolema et Isangi sont à réhabiliter. Pour le bac de Isangi, il s'agit d'un aménagement de 3 sites, car ce bac permet de traverser le fleuve Congo ainsi que la Lomami pour relier les axes prioritaires retenus.

Gestion des bacs

L'activité des réhabilitation des bacs concerne principalement des investissements de bac neuf ou réhabilitations. Les frais d'exploitation, de maintenance, et les pièces de rechange usuelles devront être couverts par les recettes du bac pour que l'investissement soit durable.

Historiquement, les bacs, outils stratégiques car seul moyen de traverser des rivières, ont souvent été mal gérés, avec des prix de traversée exagérés, une mauvaise gestion technique (manque d'entretien), une redistribution locale des recettes sans prévisions pour des pannes, des traversées non-signalés, ... avec comme conséquence des bacs en panne, un service de traversée médiocre à un prix élevé.

Le développement d'un meilleur système de gestion des bacs a été une des activités de la composante bacs de PREPICO 3. Les expériences pilotes sont très prometteuses, et le PRODET appuiera la mise en œuvre (par l'Office des Routes) à plus grande échelle du système de gestion.

La stratégie de gestion repose sur les principes suivants :

- Abandon du paiement en nature des carburants et lubrifiants : réservoir plus grand et sécurisé, organisation d'un approvisionnement en gros (dotation initiale du projet = fonds de roulement)
- Calcul des tarifs et détermination des catégories de péage : vu la différence entre les sites (rentables ou non, selon trafic, distance, etc.), calcul spécifique pour couvrir au minimum les consommables (étalonnage) et calcul d'opportunité par rapport à l'ancienne pratique. Tarifs révisables selon l'expérience / possible prise en compte d'une mutualisation entre plusieurs bacs.
- Séparation du rôle technique et opérationnel du bac (équipage et centre matériel de l'OR) du rôle financier : introduction d'un intermédiaire financier (Coopérative d'Epargne-Crédit ou Banque) pour la perception et la consignation des recettes.

- Planification financière et opérationnelle (planning des entretiens) mensuelle.
- Système de quotités et primes limités, transparents, et révisables ; pour éviter un blocage ou système parallèle.

Le rôle du projet sera un appui au lancement du système (outils, conception) et contrôle, et non une substitution non durable. L'engagement du partenaire, tel que prouvé sur le site de Kisangani où le système fonctionne déjà, est indispensable pour la réussite de cette activité. Le système devra être adapté aux circonstances locales (contrôle à distance, paiement des équipages etc.)

Formations

Des formations du personnel des bacs sont nécessaires pour garantir une bonne utilisation et durabilité de l'investissement. A cet effet, le programme pourra faire appel au Centre Régional de Formation en Navigation Intérieure (CRFNI). Dans le cadre de PREPICO 3 (composante bacs), une formation professionnelle a été donnée à 46 commandants/barreurs de bacs, ainsi qu'à 36 mécaniciens, identifiés dans les zones de concentration de la coopération belgo-congolaise. Cette formation est financée par le programme belgo-congolais de bourses en RDC. Le PRODET pourra continuer cette pratique pour les nouveaux bacs identifiés.

Le plan d'action sur les bacs sera élaboré en étroite collaboration avec l'Office des Routes.

Réhabilitation des petites voies navigables

Le transport fluvial a des atouts non négligeables : très faible coût au tonne.km (en principe), peu d'entretien à faire sur le réseau, peu de pollution de l'environnement. Le programme veut donc stimuler cette forme de transport, qui contribue à l'objectif de la composante de diminuer les coûts de transport. Le district de la Tshopo se prête très bien au transport fluvial, avec de nombreux cours d'eau navigables et une culture de multimodalité déjà existante dans la population.

Cette activité concerne principalement la facilitation du transport fluvial par la construction ou réhabilitation des maillons manquants dans la chaîne multimodale, tels que les quais d'accostage ou les dépôts de transbordement.

Elle concerne également le curage de voies fluviales (principalement mais pas exclusivement de catégorie 3 et 4). Il ne s'agit pas de grandes interventions comme le dragage, mais plutôt de travaux (en HIMO le plus possible) de débroussaillage et de balisage de petites rivières pour faciliter le trafic fluvial.

Le programme se procurera un GPS et un échosondeur pour faciliter le travail et pour la création (par la cellule SIG) de cartes de navigation, à utiliser avec des cartes routières pour une vue d'ensemble du réseau multimodal. Le programme se procurera également du petit équipement pour l'exécution des travaux (tronçonneuses, petite embarcation, moteur hors-bord).

Une première étape de l'activité est de faire l'état des lieux du trafic fluvial sur les cours d'eau et d'élaborer un plan d'action concret de curage, balisage et construction des infrastructures. Une analyse sera faite des raisons de la sous-utilisation du potentiel de transport fluvial, qui permettra d'agir en conséquent.

Les études complémentaires et la priorisation des interventions devront indiquer les lieux optimaux de construction de débarcadères ou de stocks, en fonction des axes (routiers et fluviaux) choisis.

Financement: ligne budgétaire A_02_05, € 7.700.000 (Voir aussi Annexe 7.5)

	Nombre	Prix	Total en euro
Réhabilitation de pistes	600 km	€ 10.500/km	6.300.000
Réhabilitation de voies fluvial	200 km	€ 1.250/km	250.000
Réhabilitation de bacs/embarcadères	4		1.150.000
Total			7.700.000

3.5.3 Résultat 3 : Un réseau multimodal de transport est entretenu à travers des structures locales

Activité A.3.1	Mise en place des structures locales d'entretien
Activité A.3.2	Accompagnement et formation des structures locales
Activité A.3.3	Travaux d'entretien
Activité A.3.4	Supervision de l'entretien

A 3.1 : Mise en place des structures locales d'entretien

L'entretien de pistes, contrairement à l'entretien des routes goudronnées ou bétonnées est une affaire quotidienne de travail en HIMO (cantonnage manuel). 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. Leurs objectifs sont les suivants :

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

Les CLER sont une émanation des Comités Villageois de Développement (CVD) des villages qui longent le tronçon dont le CLER s'occupe. Ces CVD, entités de représentation au niveau le plus local possible, forment l'assemblée générale du CLER, parmi laquelle est élu par après le comité de gestion du CLER. **Le CLER est donc une forme d'organisation communautaire avec le but d'entretenir une infrastructure publique à caractère local.**

L'approche HIMO crée de nombreux emplois locaux. Un CLER s'occupe typiquement de 25 km de routes, avec plus de trente emplois créés : les cantonniers (1 cantonnier/km en moyenne), les chefs d'équipe et le chef de chantier au niveau exécutif, un secrétaire, un comptable, un trésorier, des conseillers, un vice-président et un président au niveau de gestion.

Ce système garantit le meilleur entretien (relation prix/qualité), à condition que le cantonnier soit bien formé, bien encadré par des structures hiérarchiques et soit payé régulièrement, ce qui implique une bonne gestion financière (pas toujours présente).

Les CLERs sont regroupés par axe routier ou par territoire dans une coordination (COORDICLER) dont l'objectif est de coordonner les activités des CLERs tout le long d'un axe et de servir de point focal pour la mise à disposition des équipements et l'outillage. Le COORDICLER représente les CLERs auprès de l'Administration Territoriale, des délégués de la DVDA et de l'OR et du secteur privé. Si la quantité des CLER et COORDICLER le permet, le programme appuiera la création d'une Fédération Provinciale des CLERs (FEDECLER).

Le PRODET appuiera la mise en place de ces structures locales, en concertation avec tous les intervenants. Le statut actuel des CLERs et COORDICLER est celui d'Association Sans But Lucratif (asbl). Ce statut devra évoluer (par exemple vers un statut de PME) en fonction des résultats des diverses initiatives présentement en cours et du processus de décentralisation.

Dès la mise en place d'un CLER, et plus en amont des CVD, il convient d'assurer une bonne participation des femmes dans le comité de gestion, en respectant la constitution (parité des hommes et des femmes dans les organes de décision) et au travers d'une communication ciblée avant le démarrage du processus démocratique). Cette participation sera intégrée dans les statuts des

nouvelles structures.

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. 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.

Notons que l'équivalent des CLER au niveau fluvial est le Comité Local d'Entretien Sécurité et Balisage (CLESB). Ces CLESB sont traités comme des CLER dans le texte entier, au niveau des formations, accompagnement, fonctionnement etc.

Financement: ligne budgétaire A_03_01, € 100.000

A 3.2 : Accompagnement et formation des structures locales

L'accompagnement des structures locales d'entretien (CLER/CLESB, COORDICLER, FEDECLER) consiste principalement en :

- la facilitation du processus démocratique de constitution des assemblées générales des structures, surtout au début
- l'appui à la gestion administrative et financière des CLER
- l'assistance dans l'obtention des différents documents juridiques et un compte bancaire
- le renforcement de la participation des femmes à la prise de décision (équilibre dans la composition des structures)

Comparé aux projets précédents, l'accompagnement des structures sera intensifié. Cet accompagnement est fait par des animateurs. Le nombre d'animateurs sera augmenté, pour que l'accompagnement des CLER puisse être de meilleure qualité et fréquence. Les primes des animateurs sont incluses dans le budget de l'activité.

Le programme augmentera également les contrôles des CLERs, afin de pallier aux dérapages dans la gestion des CLER parfois observés.

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. Ces formations seront complétées par des formations en gestion/comptabilité.

L'accompagnement et les formations visent la **professionnalisation des CLER**, de sorte à ce qu'ils puissent correctement faire appel à d'autres sources de financement (notamment le FONER) en passant par des marchés publics. Cette professionnalisation inclut entre autres l'établissement de statuts légalisés et l'obtention d'un compte bancaire. D'autres conditions d'éligibilité de financement seront analysées et incluses dans la professionnalisation.

En principe, un CLER qui s'est converti en coopérative professionnelle, aura de bonnes chances d'emporter le marché pour l'entretien local, grâce à leur proximité, leur formation technique, l'outillage dont ils disposent et la connaissance de la route qu'ils ont. Ces éléments font qu'un CLER serait en principe moins cher pour une bonne qualité d'entretien qu'une structure externe. Pour des routes rurales, les marchés publics devraient donner l'opportunité aux CLER de soumissionner et les rendre éligibles, plutôt que de viser des grands contrats qui dépassent les capacités des CLER. Le PRODET appuiera si nécessaire le FONER et les maîtres d'œuvre étatiques (DVDA et OR) dans l'élaboration des cahiers des charges inclusifs.

Au niveau territorial ou d'un axe routier (COORDICLER) et de district (FEDECLER), des formations d'un autre niveau sont nécessaires : rapportage, gestion des plaintes, communication, ...

Les formations seront données soit par des organismes spécialisés, soit par le système des pairs.

Des modules de formation sur le genre et le VIH/SIDA seront inclus dans les différentes formations. Le programme fera appel aux organismes étatiques (Division du Genre représentée au niveau provincial, district et territorial) et privés spécialisés dans ces domaines (consultances) ou par des ONG spécialisées.

Financement: ligne budgétaire A_03_02, € 200.000

A 3.3 : Travaux d'entretien

Cette activité est l'activité principale (en termes de budget) du résultat entretien, et couvre les travaux d'entretien, en attendant la reprise de ces frais par d'autres sources de financement, notamment l'Etat congolais.

Le maître d'ouvrage, sous supervision du comité de suivi provincial, devra décider sur les tronçons à entretenir. A priori, le réseau réhabilité antérieurement par la coopération belgo-congolaise (voir les informations sur le PREPICO, chapitre 1.5) fera l'objet d'entretien. Si des axes sont à supprimer, par exemple à cause d'un mauvais ciblage de réhabilitation au départ, le maître d'ouvrage donnera des arguments pour le faire et pour affecter l'argent à d'autres axes.

Au niveau financier, l'entretien d'un axe est plus intéressant que la réhabilitation d'un nouvel axe, et l'abandon d'un tronçon est une perte de l'investissement en réhabilitation. La priorité est donc l'entretien des axes opérationnels. Ainsi, la composante réhabilitation est dotée du solde de l'intervention après déduction des moyens généraux, des coûts d'entretien et des autres résultats. Dans le même sens, il est clair que tout tronçon prévu par le programme mais dont l'Etat congolais prend réellement en charge l'entretien (en quantité et qualité), libèrera des fonds sur le programme, qui seront être utilisés pour des nouvelles réhabilitations.

L'activité couvre :

- les frais de l'entretien (salaires, frais de fonctionnement des CLER et CLESB ou de structures privés d'entretien, y compris l'outillage)
- le fonctionnement des COORDICLER et des FEDECLER (salaires et fonctionnement)

A 1.000€/km par an en moyenne, cette activité couvre l'entretien de 3.500 km/an. Le coût de l'entretien fluvial est inclus dans l'enveloppe globale de l'activité. Une budgétisation de l'entretien par le programme, basée sur les coûts unitaires et sur l'augmentation graduelle du réseau en entretien est donnée en annexe 7.6.

Les CLER fonctionnent sur base d'un contrat de performance. Cette façon de travailler permet d'évaluer le travail des CLER en évaluant le niveau de service de la route. En fin de compte, l'entretien n'est pas l'objectif en soi, mais le moyen pour assurer une bonne qualité de la route et un transport facile sur le réseau.

Les CLERS continueront à effectuer des comptages du trafic. Les rapports de comptage sont très importants pour une bonne gestion du réseau et seront soumis mensuellement au maître d'ouvrage pour faciliter le rapportage, pour mesurer l'impact des réhabilitations et de l'entretien, et pour servir comme base décision sur les tronçons à entretenir.

Dans des situations où le CLER est défaillant, le programme fera recours au marché pour trouver une autre structure (locale) plus performante qui puisse garantir l'entretien d'un axe. En effet, un CLER défaillant sur un tronçon de 20km risque de mettre en péril le trafic et l'impact de tout un axe qui peut faire 100km. Ce risque n'est pas acceptable d'un point de vue de désenclavement.

Financement: ligne budgétaire A_03_03, € 3.700.000 (Voir aussi Annexe 7.6)

Ventilation budget pour l'entretien des pistes

	A1	A2	A3	A4	A5	Σ
Rehabilitation (km)		200	200	200	0	600
Entretien (km)	400	500	700	900	1.000	3.500
Budget (€)	400.000	500.000	700.000	900.000	1.000.000	3.500.000

Ventilation budget pour l'entretien des voies fluviales

	A1	A2	A3	A4	A5	S
Réhabilitation (km)	200	0	0	0	0	200
Budget pour entretien en €	40.000	40.000	40.000	40.000	40.000	200.000

A 3.4 : Supervision de l'entretien

Comme évoqué dans l'analyse de la situation, l'entretien ne doit pas seulement se faire, il doit être de qualité. Un entretien de mauvaise qualité accélère les dégradations et met en danger la route. Si un redressement de la qualité de l'entretien se fait attendre trop longtemps, les travaux à faire dépassent les compétences des CLER et une réhabilitation s'impose.

La supervision de l'entretien consiste principalement en l'évaluation du niveau de service d'une route. Pour les tronçons en entretien sur financement belge, cette évaluation est faite conjointement par la CTB et le maître d'ouvrage, qui peut associer un maître d'œuvre (DVDA/OR en fonction de la route). En Provinciale Orientale, le maître d'ouvrage sera directement associé à la supervision du réseau, via ses DPO dans les territoires.

La supervision est cruciale pour la garantie de qualité des travaux d'entretien. Une supervision rigoureuse et objective contribuera également à la bonne gestion des fonds d'entretien (du PRODET, du FONER ou autre) et à la professionnalisation des CLER. En effet, le passé a démontré trop de cas de collusion entre différents intervenants dans l'entretien et sa supervision.

Concrètement, les tronçons sont évalués puis cotés (dans une « fiche d'abattement ») en comparaison avec un niveau de service adéquat. Cette cote est ensuite synthétisée en un pourcentage obtenu. La structure d'entretien (CLER, ONG, PME) a alors droit à ce pourcentage de sa facture.

Une révision de la fiche d'abattement s'impose pour :

- accentuer l'aspect vitesse moyenne comme critère principal du niveau de service
- refléter l'importance de la végétalisation (plutôt que l'inverse)
- objectiver la prise des mesures
- harmoniser avec l'approche du FONER et des autres PTF, qui utilisent le système Genis (Gestion de l'Entretien Routier par Niveau de Services) – tout en tenant compte des spécificités de chaque partenaire et de la nature même de l'entretien

L'activité inclut la prise en charge des représentants des deux maîtres d'œuvre et du maître d'ouvrage. En retour, ces partenaires associés devront fournir des rapports réguliers sur l'Etat du réseau.

Un véhicule de supervision routière sera affecté à la surveillance conjointe du réseau routier de la province par le maître d'ouvrage, les maîtres d'œuvre (DVDA/OR) et (au début) la CTB. Ce véhicule sera équipé d'un GPS, d'un accéléromètre et d'une caméra, et collectera ainsi les infos pour

l'évaluation permanente de la qualité et pour le paiement des CLER ou autres structures. Ces infos objectives, qui alimentent la base de données SIG du Maître d'Ouvrage, compléteront les analyses des maîtres d'œuvres et permettront d'avoir à tout moment une vision réelle sur l'état du réseau routier. Cette activité est à voir comme un renforcement des capacités.

A terme, la DVDA et l'OR, ou un autre maître d'œuvre désigné par le maître d'ouvrage provincial, devront affecter des moyens propres à la supervision de l'entretien et de la qualité du réseau routier. Ils trouvent ces moyens dans les frais de gestion perçus sur les contributions du FONER.

Le PRODET impliquera également les transporteurs dans l'évaluation de la route : un système de communication (service d'ombudsman) sera mis en place (voir plus loin), à travers duquel les utilisateurs de la route peuvent s'exprimer auprès du maître d'ouvrage (ou son délégué) sur les problèmes rencontrés lors des trajets, comme par exemple les boubiers, la gestion des barrières de pluie, les tracasseries. A cet effet, des contacts seront nouées avec la FEC et l'ACCO, qui réunissent les utilisateurs principaux de la route. Des petits GPS peuvent servir au suivi des camions pendant les trajets et donner une indication sur la qualité de la route, par exemple entre deux évaluations officielles. Ils peuvent aider également à cartographier les tracasseries subis par les camions et les vélos.

A part la supervision des travaux d'entretien, le programme appuiera également le maître d'ouvrage dans l'élaboration et la mise en œuvre des plans d'inspection des ouvrages (ponts, quais, bacs, ...). Ces inspections devront identifier des risques et des mesures préventives à prendre pour la protection des ouvrages et des utilisateurs.

Financement: ligne budgétaire A_03_04, € 370.000

3.5.4 Résultat 4 : Les bonnes pratiques de l'utilisation du réseau multimodal sont promues

Activité 4.1	Appui à la lutte contre les tracasseries
Activité 4.2	Sensibiliser les parties prenantes du réseau routier
Activité 4.3	Mise en place d'installations de réglementation du trafic

Force est de constater qu'une majeure partie de la dégradation d'une route est causée par une mauvaise utilisation de la route, notamment par le non-respect des barrières de pluies et des charges maximales (voir analyse de la situation). Un manque de connaissance, un manque de respect de la réglementation, combiné avec un manque de contrôle effectif et transparent fait qu'une réelle impunité existe vis-à-vis les surcharges et le non-respect des barrières de pluie. Cette impunité peut faire des dégâts énormes. A titre d'exemple, citons les ponts écroulés de Lindi et Epulu, où des camions surchargés ont cassé les ponts, avec des dégâts directs financiers qui dépassent largement les bénéfices auxquels aspirent ces camionneurs, sans même parler des dégâts économiques régionaux qui sont encore plus importants.

Un aspect important dans la gouvernance routière/fluviale est la lutte contre les tracasseries et la corruption, que le gouvernement mène et que le programme pourra supporter. En effet, les tracasseries augmentent le coût du transport et constituent un frein pour les transporteurs, qui sont réticents d'investir dans du matériel ou d'emprunter les routes.

L'atteinte du résultat est une question de respecter et de faire respecter la réglementation. La promotion des bonnes pratiques par des sensibilisations est une ambition du programme, qui devra nécessairement être complétée par les autorités avec des contrôles, pénalités etc. Par contre, veiller au respect de la réglementation n'est pas du ressort du programme, mais plutôt de la partie congolaise.

Les « bonnes pratiques » rassemblent donc les bonnes pratiques par les utilisateurs du réseau, aussi bien que les bonnes pratiques dans la surveillance du réseau par les autorités locales et la police de circulation.

Une attention particulière sera portée sur les aspects genre en VIH/SIDA et les risques pour les femmes, notamment en ce qui concerne le trafic humain (femmes, enfants) et les violences sexuelles et les violences basées sur le genre.

Ce résultat sera mis en œuvre en collaboration avec le Ministère en charge du Transport. En effet, ces Ministères jouent un rôle important dans l'exploitation du réseau multimodal. Une distinction est à faire entre le Maître d'Ouvrage des infrastructures de transport (MPTPI) et le gestionnaire du transport qui exploite ces infrastructures.

Au niveau des transporteurs (utilisateurs du réseau), une collaboration sera cherchée avec la FEC et avec des associations de transporteurs.

A.4.1: Appui à la lutte contre les tracasseries

La lutte contre les tracasseries en Province Orientale est d'abord la responsabilité des autorités provinciales. Le PRODET ne peut que contribuer à cette lutte à travers deux types d'appui :

- Un appui à la documentation des tracasseries, avec rapportage public, afin de pouvoir analyser l'évolution des tracasseries dans la province.
- Un appui (matériel, prime de performance, formation) à un service d'ombudsman auprès du maître d'ouvrage, qui accepte, vérifie et analyse les plaintes des transporteurs et des utilisateurs du réseau en général sur leurs doléances (état de la route, tracasseries, violence sexuelle ou basée sur le genre) et qui rapporte aux autorités provinciales – système « numéro vert ». Une collaboration avec la FEC et la chambre de commerce à Kisangani est désirable pour la mise en œuvre de cette activité.

Cette activité doit être secondée par les actions de sensibilisation prévues ci-dessous. La lutte anti-tracasserie couvre le domaine routier et fluvial.

Le programme communiquera clairement et ouvertement avec les autorités sur les cas de tracasseries par des agents de l'état. L'évolution de la situation au niveau institutionnel et sur le terrain sera également documentée et incluse dans l'évaluation de la gouvernance sectorielle au niveau de la SMCL et du Comité des Partenaires.

Financement: ligne budgétaire A_04_01, € 100.000

A.4.2: Sensibiliser les parties prenantes du réseau multimodal

Les campagnes de sensibilisation cibleront principalement les camionneurs et les transporteurs en vélo, ainsi que les autres utilisateurs des routes et les policiers routiers. Ils indiqueront les droits et les devoirs des différents publics cibles. Les thèmes principaux seront :

- Bonnes pratiques d'utilisation du réseau routier et fluvial
 - réglementation en vigueur (charge à l'essieu, barrières de pluie, ...)
 - sécurité routière et fluviale
 - comportement civique (croisements, dégager la voie en cas de panne ou pour charger un camion, ...)
- Les tracasseries (définition, réaction, communication) et les taxes (textes légaux, obligations et droits, preuves de paiement, ...)
- Prévention VIH (en collaboration avec « transporteur arrête SIDA », voir chapitre 6)

- Le genre dans le secteur routier, plus spécifiquement en ce qui concerne la traite des êtres humains, en particulier des femmes et des enfants, des violences sexuelles, des violences basées sur le genre,...)

La nature exacte de ces activités sera définie par l'équipe du programme. Quelques exemples d'activités possibles :

- Installation de panneaux d'information sur des sites d'attente (bacs, barrières de pluie, ...)
- Distribution de dépliants sur des lieux très fréquentés (p.ex. gare routière, marchés, ports, ...)
- Formations de mise à niveau des chauffeurs, constituées de modules selon les thèmes principaux évoqués ci-dessus. Une synergie sera cherchée avec EDUT pour la mise en œuvre de cette piste.

Les activités de sensibilisation seront réalisées en étroite collaboration avec :

- l'Association des Chauffeurs du Congo (ACCO) et avec la Fédération des Entreprises au Congo (FEC), et d'autres organisations identifiées.
- Les autorités provinciales et locales et leurs administrations
- La police de circulation
- Les CLER

Financement: ligne budgétaire A_04_02, € 100.000

A.4.3: Mise en place d'installations de réglementation du trafic

Afin de stimuler et de faire respecter les bonnes pratiques d'utilisation du réseau de transport, le programme financera la mise en place d'installations de réglementation du trafic. Quelques exemples d'installations possibles :

- Barrières de pluie
- Postes de péage
- Installations (mobiles) de pesage pour les camions

Afin de décider de la nature des installations nécessaires et de leurs lieux d'implantation, le programme effectuera des analyses incorporant la faisabilité et la balance coût-efficacité.

Cette activité sera exécutée en collaboration avec le gouvernement provincial, qui édictera des arrêtés ou nécessaire. Le partenaire congolais s'engage à faire observer par les utilisateurs du réseau routier les règles concernant ces installations.

La responsabilité de l'Etat congolais pour l'atteinte du résultat

La promotion des bonnes pratiques par des sensibilisations est une ambition du PRODET. Par contre, les activités du programme doivent nécessairement être complétées par les autorités congolaises avec des adaptations de la réglementation où nécessaire, ainsi qu'avec des contrôles, pénalités etc. afin d'atteindre le résultat escompté. Arrêter l'impunité actuelle, que ce soit envers les utilisateurs qui ne respectent pas le code routier, ou envers les agents de l'état qui tracassent les utilisateurs, est de la responsabilité du partenaire congolais. Un engagement ferme est nécessaire.

Dans l'esprit de la coresponsabilité, la partie congolaise fera annuellement un compte rendu de ses activités régulatrices dans le cadre du PRODET et des résultats atteints. Rappelons également l'engagement de la partie congolaise pour une tolérance zéro vis à vis de tout acte de corruption active ou passive.

Le Comité de Suivi provincial fera le suivi des mesures et de leur application. Le coresponsable du

programme fera un rapportage régulier sur l'avancement du côté du partenaire congolais. Le programme documentera cet avancement, pour que le bailleur puisse apprécier pleinement la contribution congolaise au niveau de l'amélioration de la gouvernance et qu'il puisse porter les fruits de la coopération à l'attention des autres parties prenantes (en Groupe Thématique 15, au niveau du COMPAR, ...).

Financement: ligne budgétaire A_04_03, € 150.000

3.6 Indicateurs et sources de vérification

Un Cadre Logique « classique » reprend toujours 3 niveaux d'indicateurs :

- **Indicateurs de Résultat (output)** : Ces indicateurs permettent d'apprécier la qualité et la quantité des résultats de l'intervention afin d'assurer la redevabilité envers le bailleur et le partenaire.
- **Indicateurs d'Outcome**: Ces indicateurs permettent d'apprécier le niveau d'atteinte de l'Objectif Spécifique. La finalité de ce type d'indicateurs est surtout l'apprentissage et le pilotage stratégique même si la redevabilité reste également un élément important. Le suivi de ce type d'indicateurs peut donner une indication sur la pertinence des activités de l'intervention et sur leur contribution au changement escompté. Si possible, le PRODET utilisera des indicateurs déjà existants au niveau provincial ou national pour mesurer l'outcome.
- **Indicateurs d'Impact**: Ces indicateurs mesurent le niveau d'atteinte de l'Objectif Général. Le PRODET n'est pas redevable pour l'atteinte de cet objectif ; l'intervention ne peut qu'y contribuer. La finalité de ce type d'indicateurs se trouve donc uniquement au niveau de l'apprentissage et du pilotage stratégique.

Les indicateurs mentionnés ci-dessus sont **essentiels** pour le fonctionnement du système de S&E du PRODET. Pourtant, ils ne permettent pas toujours de bien **capter le progrès dans le processus de changement** facilité par l'intervention et évoqué au point 2.2. Afin de pallier à ce manque d'indicateurs de changement, le PRODET ira au-delà du système classique de S&E et assurera également un suivi du processus de changement. Ceci implique que l'intervention essaiera d'identifier des indicateurs de changement dans le comportement des bénéficiaires et d'augmentation de la performance au sein des structures appuyées. Ces indicateurs, ébauchés au niveau de l'étude de ligne de base.

La figure ci-dessous, reprend sous forme schématique les différents types d'indicateurs qui seront intégrés dans le système S&E de l'intervention.

- Le FONER
- Les partenaires privés qui sont bénéficiaires de la route et contribuent à l'entretien routier (associations camionneurs, etc.)
- Les CVD, en tant qu'entité de base au niveau local, qui constituent l'Assemblée Générale des CLER
- Les CCP/CARG dans leurs fonctions de concertation, notamment associés aux processus de planification du réseau et au suivi des travaux.
- L'ACCO, en tant que défenseurs des droits des utilisateurs principaux des routes ainsi que la FEC, qui travaille à un niveau plus général au soutien de l'entreprenariat

3.8 Phasage dans la mise en œuvre

La phase opérationnelle durera 5 ans ou 60 mois et comptera trois temps forts :

Une période de lancement de 12 mois qui débutera au moment de la signature de la Convention Spécifique et de la Convention de Mise en Œuvre. Elle servira à mettre en place l'équipe, à valider ou adapter le cadre logique du DTF, à affiner les stratégies opérationnelles avec les partenaires congolais, à actualiser la matrice de gestion de risques, à préciser certains besoins en assistance technique et leurs modalités ou en personnel logistique additionnel nécessaire ainsi qu'à préparer les conventions de partenariat ou les protocoles d'accord. Une bonne partie de ce travail s'appuiera sur les résultats et recommandations de l'étude de ligne de base et des études complémentaires.

L'ensemble sera synthétisé dans **un document de référence** qui sera soumis à la SMCL pour approbation.

Au cours de cette période, deux missions d'appui des services pertinents du siège qui ont été impliqués dans la formulation seront organisées :

- Une au démarrage dans les trois premiers mois afin de cadrer, avec l'équipe technique, le lancement du programme et d'identifier une série d'actions prioritaires
- Une deuxième à l'issue de la période afin de donner un input dans le document de référence.

Une période de pleine exécution opérationnelle (42 mois) au cours de laquelle les activités atteindront leur vitesse de croisière.

Une période de clôture (6 mois) au cours de la cinquième année qui verra l'équipe se concentrer davantage sur la consolidation des activités conduites et des modes et mécanismes utilisés. Durant cette phase, le désengagement de l'équipe ou un transfert vers une seconde phase sera planifié.

Six mois avant la fin du programme, un plan de clôture et un bilan financier doivent être élaborés par l'UDP selon les procédures de la CTB. Le bilan financier présenté à la SMCL de clôture devra d'abord être vérifié par l'UCAG.

Le chronogramme du PRODET est exactement parallèle à celui du PRODAT.

3.9 Analyse des risques

3.9.1 Au niveau de l'Objectif spécifique

Risques	Probabilité	Impact	Actions de mitigation
Les tracasseries persistent et démotivent les différents acteurs économiques	Elevée	Elevé	• Actions spécifiques prévues (résultat 4) • Utilisation des radios communautaires • Communication sur les tracasseries
Difficultés logistiques, étendue de la province	Modérée	Modéré	• Antennes du programme • Soutien à la multimodalité
Faible niveau de coordination entre acteurs au niveau de la province (interinstitutionnels et intersectoriels)	Modérée	Elevé	• Activités spécifiques explicitement prévues en particulier au niveau R1 • Missions de facilitation, dialogue et recherche de synergies confiées à la coordination provinciale
Les fonds destinés à l'entretien ne sont pas utilisés à bon escient	Elevé	Elevé	• Risque fatal pour la durabilité • Appui au maître d'ouvrage et comités de suivi • Documentation visualisée des travaux d'entretien sur tout le réseau
Faible prise en compte de l'environnement de façon transversale	Modérée	Elevé	• Etude et plan EIES et PGES • Recrutement expert environnementaliste • Critère d'impact dans le choix des routes

3.9.2 Au niveau des résultats

Risques	Probabilité	Impact	Actions de mitigation
<u>RESULTAT 1 : GOUVERNANCE</u>			
Manque de RH auprès du Maître d'Ouvrage	Modérée	Elevé	• Primes de motivation, renforcement des capacités
Faible Implication de la Société Civile	Modérée	Modéré	• Implication active par le programme de la société civile • Service ombudsman
<u>RESULTAT 2 : REHABILITATION</u>			
Capacité d'absorption du secteur privé	Modérée	Modéré	• Formations et accompagnement
Mauvais ciblage géographique des activités	Modérée	Modéré	• Appui aux Comités de Suivi
<u>RESULTAT 3 : ENTRETIEN</u>			
Non-respect de la contribution congolaise (en particulier financement FONER)	Elevée	Elevé	• Comité de suivi, planning des budgets • Risque Fatal pour la durabilité
Mauvaise qualité (du suivi) de l'entretien	Elevée	Elevé	Audits techniques/renforcement des CLER/suivi rigoureux et fréquent
<u>RESULTAT 4 : BONNES PRATIQUES</u>			
Faible application par la police routière	Modérée	Elevé	• Suivi permanent • AT Renforcement de capacités

Faible respect par les utilisateurs	Elevée	Elevé	- Sensibilisation - Moyens techniques (pèse-essieux, barrières) - Pénalisation (par les autorités RDC)
Poursuite des tracasseries par les agents de l'état	Elevée	Elevé	- Sensibilisation de la police et des utilisateurs - Service ombudsman - Risque fatal pour le programme

3.9.3 Au niveau de la gestion de l'intervention

Risques	Probabilité	Impact	Actions de mitigation
Retard lié à l'obtention des agréments de l'expertise internationale	Modérée	Elevé	Discussion en COMPAR
Difficulté de gestion de nombreuses activités sur une grande zone d'intervention	Faible à Modérée	Modéré à élevé	- Antennes territoires - Travailler avec des partenaires d'exécution présents dans les territoires - L'équipe de coordination provinciale peut être renforcée - Activités prévues au lancement de l'intervention et étude de base permettent de planifier les activités à un rythme raisonnable
Charge de travail liée à la gestion administrative et logistique	Modérée	Modéré	- présence du RAFI appuyé par une équipe nationale - appui UCAG - élaboration du manuel de procédures - Possibilité de renforcer l'équipe
Lenteur des procédures de marchés publics	Modérée	Modéré	- présence du RAFI appuyé par une équipe nationale - appui cellule Marchés Publics UCAG - Présélection des prestataires de services compétents et évaluation annuelle de leurs performances
Qualité des RH admin/fin disponibles	Modérée	Elevé	- démarrage des activités conditionné à la mise en place effective de l'équipe Admin/Fin - Le programme bénéficie du support des équipes UCAG

3.9.4 Au niveau des risques fiduciaires

Risques	Probabilité	Impact	Actions de mitigation
Montant du programme et durée d'exécution	Modérée	Elevé	- Du staff financier en nombre conséquent est prévu (équipe admin/fin + personnel au niveau des antennes) - Le programme bénéficie du support des équipes UCAG
Certaines activités peuvent conduire à des fraudes (fausses listes de présences à des séminaires, formations, etc.).	Modérée	Modéré	- activités et missions de supervision et contrôle réalisées (équipe Admin/Fin et UCAG) - Le registre des participants avec signature est tenu à jour.
Risque de change	Modérée	Modéré	Une réserve budgétaire suffisante est prévue dans le budget
Risque de double financement	Elevé	Elevé	Transparence du système SIG, renforcement du Maître d'Ouvrage, communication fréquente avec le FONER

Risques	Probabilité	Impact	Actions de mitigation
Détournement dans les structures d'entretien	Elevé	Elevé	• Suivi des structures (animateurs) • Audits • Contrats de performance • Cession de contrat et marché public

3.9.5 Au niveau de la durabilité de l'intervention

Risques	Probabilité	Impact	Actions de mitigation
Pas de renouvellement des cadres nationaux, et donc peu de personnel étatique en place avec qui travailler	Elevée	Modéré	• Construire et renforcer les capacités au sein des différentes structures publiques appuyées
Manque de responsabilisation des partenaires et prestataires	Modérée	Modéré	• Validation concertée et analyse participative des risques sur les sites d'interventions, les modalités d'action et la coresponsabilité • Utilisation de systèmes d'auto évaluation participative pour diminuer les contraintes • Transparence dans la mise en œuvre, associer les partenaires provinciaux aux différents niveaux dans les modalités et la planification des activités • Dispositif de concertation avec les autres intervenants
Non appropriation des mécanismes d'appui aux dispositifs techniques et organisationnels	Modérée	Elevé	• Renforcement des Ministères provinciaux et des structures décentralisées du MINAGRIDER • Renforcement des capacités de concertation de régulation, de suivi évaluation des services publics, au niveau provincial et dans les territoires • L'implication et le renforcement des organes de concertation dans le suivi, l'orientation et l'exécution des activités • La participation et le renforcement des acteurs privés OPA et CLER comme opérateurs de proximité
Manque de contrepartie congolaise pour l'entretien	Modérée	Elevé	Diminution de l'enveloppe réhabilitation Suivi en GT de la feuille de route Transparence dans les flux financiers via les comités de suivi
Déboisement forêt primaire et secondaire	Elevée	Elevé	PGES : éviter déforestation + reboisement Exclusion des routes avec impact sur la forêt
Non-respect de la réglementation fait dégrader la route	Elevé	Elevé	Sensibilisation (programme)/contrôle et pénalisation (autorités)

4 RESSOURCES

4.1 Ressources financières

Contribution belge

Les ressources financières disponibles pour le PRODET sont de **20 millions d'euros**. Ce montant couvre les activités du Programme ainsi que l'encadrement et le suivi assurés par la CTB.

Le budget est scindé en trois parties, soit i) résultats et activités ; ii) moyens généraux ; et iii) réserve budgétaire.

La contribution belge couvrira également, dans la partie résultats et activités, le paiement de primes de technicité pour certains agents de la fonction publique. Le paiement de ces primes par le PRODET se fera toujours dans le cadre d'un protocole d'accord à conclure entre le Programme et les administrations et/ou services concernés et concernera un nombre limité d'agents (voir 5.5.2).

Le paiement d'un complément de salaire (prime de technicité) pour une partie des agents sera à charge du budget du programme durant les deux premières années de la mise en œuvre. Par la suite, le gouvernement provincial reprendra ces paiements, soit sur ses fonds propres soit sur les frais administratifs reçus du FONER et liés à la gestion du budget d'entretien pour le réseau routier provincial.

Contribution congolaise

La partie congolaise s'engage, en signant la convention spécifique du programme, à :

- Affecter les moyens prévus du FONER à la province
- Réinvestir les recettes des taxes routières locales et des amendes dans la gestion et l'entretien du réseau routier provincial
- Payer les fonctionnaires de l'état associés au projet (dans le renforcement des capacités)
- Mettre en œuvre les prévisions du FONER à concurrence de 25% à la mi-parcours du programme, et de 50% à la fin de celui-ci, sans diminution dans le temps des prévisions¹⁶.

Cette contribution peut être estimée actuellement à **3 millions USD** sur la durée du Programme.

¹⁶ Voir pour le principe et la logique de ce financement le point 2.2.3

BUDGET: RDC 1217811 - PRODET				Budget total en Euro	%	ANNEE 1	ANNEE 2	ANNEE 3	ANNEE 4	ANNEE 5
			COMPOSANTES TECHNIQUES	14.006.560	70%					
A	01		La maîtrise d'ouvrage au niveau provincial est renforcée	580.000	3%	73.600	195.700	167.100	98.600	45.000
01	01		Appui à l'organisation de la maîtrise d'ouvrage provinciale	100.000		12.500	25.000	25.000	25.000	12.500
01	02		Appui au fonctionnement de la maîtrise d'ouvrage provinciale	180.000		20.000	60.000	60.000	20.000	20.000
01	03		Renforcement des capacités humaines	100.000		12.500	25.000	25.000	25.000	12.500
01	04		Renforcement des capacités matérielles (bâtiment, matériel)	200.000		28.600	85.700	57.100	28.600	0
A	02		Un réseau multimodal de transport est réhabilité	8.475.440	42%	160.000	2.376.400	2.426.400	2.361.400	1.151.240
02	01		Priorisation des axes à réhabiliter	20.000		10.000	0	0	10.000	0
02	02		Etude d'impact + Plan de mitigation (EIES + PGES)	400.000		100.000	100.000	100.000	100.000	0
02	03		Formation des structures	50.000		0	25.000	25.000	0	0
02	04		Achat d'outillage et d'équipement	100.000		50.000	0	50.000	0	0
02	05		Réhabilitation des infrastructures routières et fluviales	7.700.000		0	2.200.000	2.200.000	2.200.000	1.100.000
02	06		Ingenieurs routiers réhabilitation	205.440		0	51.400	51.400	51.400	51.240
A	03		Un réseau multimodal de transport est entretenu à travers des structures locales	4.601.120	23%	571.400	687.700	920.200	1.152.700	1.269.120
03	01		Mise en place des structures locales d'entretien	100.000		20.000	20.000	20.000	20.000	20.000
03	02		Accompagnement et formation des structures locales	200.000		40.000	40.000	40.000	40.000	40.000
03	03		Travaux d'entretien	3.700.000		422.900	528.600	740.000	951.400	1.057.100
03	04		Supervision de l'entretien (10%)	370.000		42.300	52.900	74.000	95.100	105.700
03	05		Ingénieurs routiers entretien	231.120		46.200	46.200	46.200	46.200	46.320
A	04		Les bonnes pratiques de l'utilisation du réseau sont appliquées.	350.000	2%	20.000	95.000	95.000	95.000	45.000
04	01		Appui à la lutte anti-tracasserie	100.000		0	25.000	25.000	25.000	25.000
04	02		Sensibiliser les parties prenantes du réseau routier	100.000		20.000	20.000	20.000	20.000	20.000
04	03		Mise en place d'installations de réglementation du trafic	150.000		0	50.000	50.000	50.000	0
X			Réserve budgétaire	319.283	2%					319.283

Z		Moyens généraux	5.674.157	28%	1.539.284	1.156.966	1.128.600	1.087.000	762.307
Z	01	Ressources humaines	4.080.340	20%	876.100	876.100	876.100	876.100	575.940
Z	01	01 Personnel International (ATI)	2.250.000		480.000	480.000	480.000	480.000	330.000
Z	01	02 Equipe technique Nationale	972.840		216.200	216.200	216.200	216.200	108.040
Z	01	03 Equipe nationale administrative et logistique (coordination)	479.500		95.900	95.900	95.900	95.900	95.900
Z	01	04 Equipe nationale administrative et logistique antennes	378.000		84.000	84.000	84.000	84.000	42.000
Z	02	Investissements	602.150	3%	440.584	89.966	31.600	20.000	20.000
Z	02	01 Véhicules	226.900		206.900	20.000	0	0	0
Z	02	02 Motos et vélos	40.250		40.250	0	0	0	0
Z	02	03 Equipement et matériel	101.667		90.067	0	11.600	0	0
Z	02	04 Aménagement, Réhabilitation et/ou loyers	233.333		103.367	69.966	20.000	20.000	20.000
Z	03	Fonctionnement	711.667	4%	140.100	153.400	153.400	153.400	111.367
Z	03	01 Frais de fonctionnement des véhicules + motos	320.000		64.000	64.000	64.000	64.000	64.000
Z	03	02 Frais de fonctionnement coordination	75.000		15.000	15.000	15.000	15.000	15.000
Z	03	03 Frais de fonctionnement antennes	160.000		26.700	40.000	40.000	40.000	13.300
Z	03	04 Organisation des SMCL	16.667		3.300	3.300	3.300	3.300	3.467
Z	03	05 Frais de mission	120.000		26.700	26.700	26.700	26.700	13.200
Z	03	06 Frais de formation (M&E, Théorie du changement, etc)	10.000		2.200	2.200	2.200	2.200	1.200
Z	03	07 Frais Bancaires	10.000		2.200	2.200	2.200	2.200	1.200
Z	04	Audit suivi et évaluation	280.000	1%	82.500	37.500	67.500	37.500	55.000
Z	04	01 Audit	60.000		0	15.000	15.000	15.000	15.000
Z	04	02 Evaluation finale + MTR	60.000		0	0	30.000	0	30.000
Z	04	03 Etude baseline	60.000		60.000	0	0	0	0
Z	04	04 Suivi et backstopping	50.000		12.500	12.500	12.500	12.500	0
Z	04	05 Ateliers (démarrage, échanges) et séminaires de capitalisation	50.000		10.000	10.000	10.000	10.000	10.000
		Grand Total	20.000.000	100%	2.364.284	4.511.766	4.737.300	4.794.700	3.591.950

4.2 Ressources humaines

Contribution congolaise

L'Etat congolais s'engage à mettre à la disposition du programme le personnel nécessaire au sein de des administrations impliquées dans le programme, comme prévu dans le chapitre 5.4.1 du présent DTF. Il s'agit des fonctionnaires du maître d'ouvrage, des différents maîtres d'œuvre ainsi que des inspections, du niveau provincial à celui des secteurs.

Une partie de ce personnel sera rémunéré par le programme sur base d'une prime de performance ou de technicité. Les attentes du programme vis-à-vis des bénéficiaires des primes seront clairement décrites dans une convention entre le programme, l'administration et les personnes impliquées. Les primes seront basées sur les normes utilisées actuellement par la coopération belge afin de s'aligner avec l'évolution en cours dans la fonction publique congolaise.

Un coresponsable identifié par le partenaire assurera la coordination des efforts des administrations provinciales (voir chapitre 5).

Contribution belge

Les ressources humaines du programme devraient être en adéquation avec l'importance du budget, la durée et les capacités des principaux partenaires dans le programme.

4.2.1 Principes

- L'utilisation du genre masculin ci-après couvre à la fois les femmes et les hommes. Les femmes sont particulièrement encouragées à présenter leur candidature et la sélection tiendra compte de **l'égalité de genre** au niveau des ressources humaines.
- L'**assistance technique** est un des moyens importants prévus par l'intervention pour accompagner les dynamiques de changement et la mise en place ou renforcement des systèmes, et le renforcement des capacités des différents partenaires clé du PRODET. Ainsi l'assistance technique appuiera les différents acteurs congolais dans la mise en œuvre du PRODET, selon leurs rôles respectifs définis dans les différentes politiques nationales et provinciales ;
- L'**assistance technique est partiellement mutualisée** avec les programmes PRODAT et EDUT afin de réduire les coûts et de favoriser les synergies.
- Les différents domaines d'intervention du PRODET, un cadre institutionnel particulièrement faible (tant en stratégies et politiques, qu'en présence et capacités des acteurs sur le terrain) et l'étendue de la zone d'intervention font qu'une **large gamme de compétences** et de profils techniques d'une part et une **quantité suffisante** en nombre de personnes d'autre part seront nécessaires pour atteindre des résultats de qualité. De plus, des ressources humaines suffisantes doivent être prévues pour assurer les tâches de planification, de suivi et de coordination des activités et de gestion administrative et financière au sein du programme.
- **Principe de flexibilité** : recrutement selon des besoins émergents
 - Seulement une partie des ressources humaines nécessaires est prédéfinie dans le point 4.2.2.
 - La quantité, le contenu et les modalités d'une partie de l'assistance technique fournie par le PRODET seront définis dans des protocoles d'accord avec les principaux partenaires qui seront négociés pendant la phase de lancement et approuvés par la SMCL. Ceci laissera la flexibilité nécessaire pour définir la meilleure modalité d'appui externe (à travers l'expertise nationale ou internationale ponctuelle ou de plus longue durée), à travers des contrats cadre avec des prestataires de services ou ONG locales, à travers un expertise nationale permanente, etc.) en fonction des besoins précis.

- Une réserve budgétaire est prévue pour financer des postes de renforcement de l'équipe PRODET
- La SMCL assurera que ces ressources sont en adéquation avec les besoins nécessaires pour l'atteinte des résultats.
- Une distinction claire sera faite entre :
 - l'appui éventuel du PRODET pour renforcer les effectifs du partenaire afin qu'il dispose du personnel nécessaire pour assumer son mandat et ses responsabilités dans la mise en œuvre du Programme.
 - l'assistance technique externe nécessaire pour accompagner les partenaires dans l'exécution des activités et pour assurer l'atteinte et la qualité des résultats.

Le dispositif de mise en œuvre et son efficience seront appréciés par **une mission conjointe des partenaires belges et congolais** après environ une année de mise en œuvre et des recommandations seront faites pour soumission à la SMCL.

4.2.2 Profils prévus

Plusieurs profils dans les domaines de la gestion, de la logistique, de l'administration financière et du personnel d'appui seront partagés avec le PRODAT et EDUT. Ces ressources, mentionnées ainsi dans le texte et dans le budget, seront financées, sauf indication contraire, au prorata des budgets des deux programmes.

A noter, qu'au-delà et en dehors du niveau des ressources humaines, une synergie opérationnelle sera recherchée systématiquement entre PRODET, PRODAT et EDUT (cf. chapitres 2 « Analyse stratégique » et 5 « Modalités de gestion »).

Coordination

Un **Assistant Technique International (ATI) Coordinateur provincial de programmes**, basé à Kisangani, s'occupera de la coordination et du monitoring des programmes ainsi que du suivi et de la consolidation des dispositifs d'évaluation et de rapportage mis en place par chacun d'eux. Il assurera par ailleurs, une tutelle hiérarchique sur l'ensemble du personnel sous contrat CTB.

Il sera l'interface principale des programmes PRODAT, PRODET et EDUT avec les partenaires provinciaux et la CTB.

La création de ce poste au niveau provincial répond à la volonté de la partie belge de déplacer le centre de gravité de ses interventions au plus près des partenaires locaux, dans une optique d'efficience, de proximité et collaboration renforcée. Mais également de porter un soin particulier à la cohérence et aux synergies entre les programmes déployés en province.

Cette fonction permettra également de faciliter la circulation de l'information, la priorisation et la communication au sein des programmes provinciaux, de planifier et d'arbitrer l'utilisation des ressources partagées entre les programmes, de veiller, en étroite collaboration avec le/la Responsable administratif et financier international (RAFI), au respect du cadre défini par la CTB, et d'être un médiateur/facilitateur entre les différentes interventions mises en œuvre par la CTB dans la province. Il décharge ainsi les ATI de cette partie de leur travail, leur permettant de se concentrer sur les aspects techniques de leur fonction.

Le profil et les tâches du coordinateur provincial sont décrits en annexe 7.3.

Expertise technique internationale	Quantité	Total h/mois	PRODET h/mois	PRODAT h/mois	EDUT h/mois
Coordinateur Provincial	1	60	30	15	15

Equipe technique PRODET

L'équipe technique chargée d'assurer directement la mise en œuvre du PRODET et l'atteinte de ces différents résultats, sera composée de plusieurs groupes distincts basés chacun en des lieux différents et cela, de manière à être au plus près du terrain des opérations et des zones géographiques ciblées. Ces différents lieux sont les suivants :

- **Kisangani**

Base principale de l'ensemble des trois programmes, de l'équipe technique centrale placée sous la de l'ingénieur routier et de l'équipe administrative et logistique partagée.

- **Opala, Banalia et Isangi**

Une antenne du programme sera installée dans chacun des trois territoires. Il s'agira d'une structure légère de proximité composée d'une équipe de 4 personnes placées sous la responsabilité d'un coordinateur et appelées à couvrir principalement les zones correspondantes aux bassins qui seront retenus. Elles serviront de base avancée pour l'équipe technique basée à Kisangani lors de leurs descentes sur le terrain et assureront la coordination avec les différents services techniques et les structures partenaires de niveau territoire.

Les antennes d'Opala et de Banalia seront ouvertes dès le démarrage du programme tandis que celle d'Isangi le sera dans un deuxième temps en fonction des priorités stratégiques arrêtées par l'équipe technique (sur base notamment des résultats de l'étude de ligne de base).

Pour Opala et Isangi en raison de l'éloignement et enclavement de certains bassins de production, il est prévu d'aménager, au sein des antennes, un espace de travail et de logement type « case de passage » pour les descentes sur le terrain du personnel technique basé à Kisangani. Un budget d'aménagement et d'équipement est prévu à cet effet.

Equipe technique internationale basée à Kisangani

- **Un ingénieur routier** couvrira les aspects techniques routiers du programme et sera en charge des composantes réhabilitation et entretien ;
- **Un expert en renforcement de capacités** chargé de l'appui institutionnel aux partenaires et le renforcement de leurs capacités (MPTPI, CLER...). Il sera spécifiquement chargé des aspects liés à la gouvernance, et sera partagé au pro rata (1/3 – 2/3) entre le PRODAT et le PRODET.

Expertise technique internationale	Quantité (ETP)	Total H/mois	PRODET H/mois	PRODAT H/mois
Ingénieur routier	1	54	54	0
Expert en renforcement de capacités	1	54	36	18

Un pool d'experts nationaux sera constitué pour appuyer les différents composantes et activités du programme. Ces ressources seront appelées à se rendre très régulièrement sur le terrain pour appuyer les bénéficiaires au plus près. Ces ressources seront partagés entre le PRODET et le PRODAT selon le tableau suivant. Les ingénieurs routiers (budgétisés sur les activités qu'ils suivront) seront affectés dans les antennes afin d'augmenter leur efficacité (proximité des chantiers).

Expertise technique nationale	Quantité (ETP)	Total H/mois	PRODET H/mois	PRODAT H/mois	EDUT H/mois
Ingénieur en réhabilitation	2	96	96	0	
Ingénieur en entretien	2	108	108	0	
Ingénieur SIG	1	54	54	0	
Expert environnement	1	54	54	0	
Expert genre	1	60	0	45*	15
Expert renforcement de capacités	1	54	36	18	
Expert en suivi/évaluation	1	54	36	18	
Expert communication et vulgarisation	1	54	36	18	
Chargé de programmes	1	54	36	18	

Le PRODET financera également l'équipe bacs à Kinshasa pendant une année. Cette équipe assure la mise en œuvre des activités liées aux bacs pour les 4 zones d'intervention.

Dans les zones de concentration

Banalia/Isangi/Opala (3x)	Quantité(ET P)	Total H/mois	PRODET H/mois	PRODAT H/mois
Coordinateur d'antenne	3	162	108	54
Logisticien	3	162	108	54
Secrétaire admin/fin	3	162	108	54
Chauffeur	3	162	108	54
Gardien	3	162	108	54

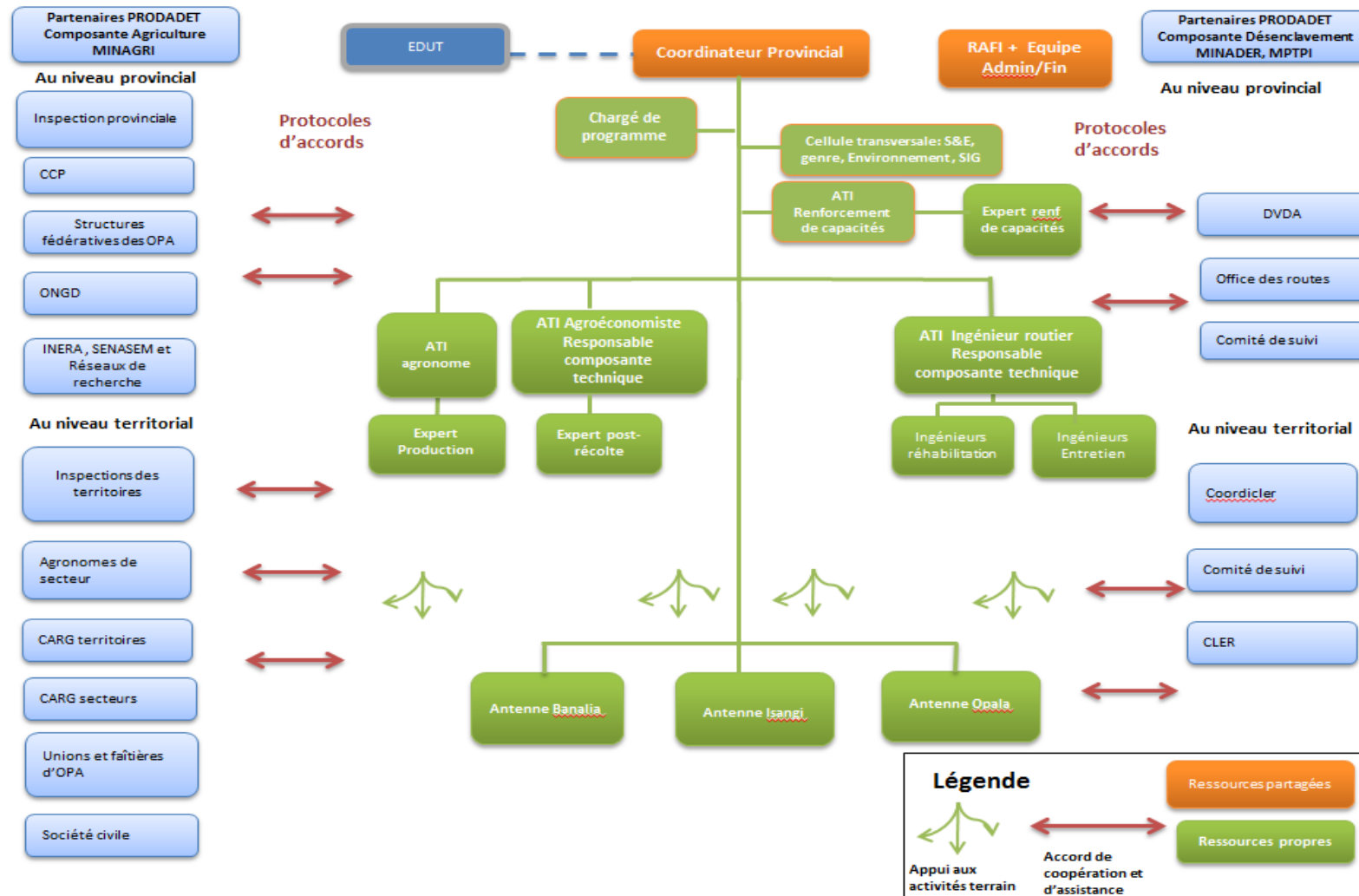
Equipe administrative et logistique

Une équipe administrative et logistique viendra en appui quotidien aux programmes PRODAT, PRODET et EDUT. Cette équipe, qui opèrera sous la supervision d'un Responsable Administratif et Financier International (RAFI) doit décharger les experts sectoriels d'une grande partie de leur charge de travail liée aux procédures administratives et financières afin de leur permettre de se concentrer en priorité sur leurs tâches d'assistance technique.

Dans l'esprit de coordination des deux programmes, l'ensemble de cette équipe sera basée dans des locaux communs situés à Kisangani.

Personnel	Quantité (ETP)	H/M	PRODET	PRODAT	EDUT
Responsable administratif et financier (RAFI)	1	60	30	15	15
Responsable administratif et financier national (RAF)	1	60	30	15	15
Comptable dédié	3	180	60	60	60
Secrétaires / Caissières	3	60	30	15	15
Réceptionniste	1	60	30	15	15
Logisticien	1	60	30	15	15
Magasinier	1	60	30	15	15
Personnel d'entretien	2	120	60	30	30
Gardiens	2	120	60	15	15
Chauffeurs	7	420	280	140	0

4.1.4 Organigramme spécifique des ressources PRODAT et PRODET au démarrage



4.3 Ressources matérielles

Contribution congolaise

- Mise à disposition, à Kisangani, de locaux susceptibles d'accueillir la coordination conjointe des deux programmes sectoriels ainsi que l'expertise technique (inter)nationale du PRODET ;
- Mise à disposition dans les territoires de Banalia, Isangi et Opala de locaux pouvant abriter les trois antennes concernées;
- Mise à disposition éventuelle des moyens (notamment le charroi, voitures, tracteurs, camions) des programmes précédents dans la province (AI-MAPE, ASS, APV, PAIDECO, PREPICO 3)

Contribution belge

Au niveau des investissements

- Contribution à l'aménagement et/ou réhabilitation des locaux de la coordination et/ou des antennes territoriales (en concertation avec les UCAG MINAGRI et MINIDER)
- Du matériel roulant (véhicules, motos et vélos)
- Un stock de pièces détachées, de carburant et de lubrifiants pour les entretiens courants du matériel roulant;
- Des équipements de bureau, du matériel informatique et de communication satellitaire

Note : La quantité exacte des matériels et équipements disponibles au niveau de la mise en œuvre devra tenir compte notamment des transferts des anciens projets dans la province voire à Kinshasa. Ce transfert sera mis en œuvre selon le principe général (mais adapté à la situation spécifique du district de la Tshopo) d'une cession au partenaire congolais suivie de la mise à disposition au bénéfice du Programme (voir le cas concret du PRODAKK).

Pour **les frais de fonctionnement**, il est prévu des ressources pour :

- le fonctionnement et l'entretien des véhicules ;
- les fournitures et les frais courants dans les différentes antennes;
- le gardiennage de ces différentes antennes ;
- l'organisation des SMCL, des audits et des évaluations.

5 MODALITÉS D'EXÉCUTION

Les systèmes de gestion appliqués au Programme sont ceux de la CTB.

Quant au mode de partage des responsabilités, les principes de départ qui ont orienté les dispositions dans les différents domaines sont les suivants:

- 1) Plus de coresponsabilité, sans néanmoins aller vers une cogestion financière et administrative
- 2) Plus de conformité à la décentralisation
- 3) Bonne utilisation des fonds publics belges

Le Programme sera mis en œuvre selon le mode « régie belge », c'est-à-dire la CTB est responsable pour l'application du système, avec une responsabilité nationale plus accrue dans la mise en œuvre opérationnelle.

Les modalités d'exécution, définies sur la base du PIC et de l'analyse des risques, et selon les principes de responsabilisation des partenaires, d'harmonisation et d'alignement, couvriront :

- 1) Les responsabilités en termes de prise de décision (technique, administrative et financière)
- 2) Les canaux de déboursement financiers
- 3) Les procédures liées aux marchés publics (y compris les seuils de responsabilité)
- 4) Les procédures de rapportage administratif, comptable et financier
- 5) Les procédures de suivi et d'évaluation dans le cadre de la structure mixte de concertation locale
- 6) La composition et les attributions des structures de suivi et d'exécution si applicable

5.1 Cadre légal et responsabilités administratives

Le Programme fait partie de la coopération bilatérale directe entre le Royaume de Belgique et la République Démocratique du Congo (RDC). Il a été clairement inscrit dans le Programme Indicatif de Coopération (PIC) 2010-2013, convenu entre les deux partenaires. Ce PIC réoriente la coopération directe vers les provinces et territoires à l'intérieur du pays, dans 3 secteurs prioritaires l'Agriculture, le Désenclavement rural (Pistes et Bacs) et l'Enseignement technique et la formation professionnelle (ETFP).

Le présent Dossier Technique et Financier sera annexé à la Convention Spécifique précitée.

5.2 Responsabilités 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. Les responsabilités techniques sont partagées entre la CTB et le Ministère en charge de l'Agriculture et du Développement Rural et le Ministère en charge des Travaux Publics., en concertation avec l'ensemble des partenaires concernés.

5.3 Structures d'exécution et de suivi

5.3.1 Structure Mixte de Concertation Locale – SMCL

5.3.1.1 Rôle de la SMCL

La SMCL est l'instance de décision mixte mise en place pour assurer la supervision et la coordination.

5.3.1.2 Composition de la SMCL

Le Programme a son ancrage institutionnel au sein du Ministère Provincial en charge de l'Agriculture et du Développement rural. Celui-ci assure la présidence de la SMCL.

La composition de la SMCL est la suivante :

- Le représentant du Ministère Provincial en charge de l'Agriculture et du Développement rural
- Le représentant du Ministère Provincial des Travaux Publics et Infrastructure
- Le Représentant Résident de la CTB ou son délégué,
- Le représentant du Gouvernorat Provincial
- Le représentant du Ministère Provincial en charge du Plan
- Le représentant du Ministère Provincial en charge du Genre, de la Famille et de l'Enfance
- Les coresponsables nationaux des UCAGs AGRI et DER comme représentants du secrétaire général du MINAGRIDER

Le coordinateur Provincial appuiera le programme dans la préparation des réunions de la SMCL et y participera en tant qu'observateur ainsi que le coresponsable de l'UCAG.

Le Président de la SMCL pourra inviter, en qualité d'observateur ou d'expert, toute personne susceptible d'apporter une contribution à l'intervention. Chaque ministre peut être accompagné d'un membre de son administration.

Les SMCL de PRODET et PRODAT seront organisées de façon concomitante afin d'assurer la cohérence et les synergies entre les deux programmes.

5.3.1.3 Compétences de la SMCL

Les compétences de la SMCL s'énumèrent comme ci-après :

- 1) Superviser l'exécution des engagements pris par les Parties ;
- 2) Apprécier l'état d'avancement du programme et de l'atteinte de ses résultats sur la base des rapports d'exécution du programme ;
- 3) Approuver les plans d'activités du programme ;
- 4) Approuver les ajustements et/ou les modifications éventuels des résultats intermédiaires tout en respectant l'objectif spécifique et l'enveloppe budgétaire attribués au programme et en veillant à la faisabilité de l'ensemble des actions ;
- 5) Faire des recommandations aux autorités des deux Parties dans le cadre de la mise en œuvre du programme et de l'atteinte de son objectif spécifique ;
- 6) Veiller à la bonne exécution du programme ;
- 7) Approuver le rapport final et superviser la clôture du programme

5.3.1.4 Fonctionnement de la SMCL

La SMCL du PRODET se fera de façon concomitante avec celle du PRODAT, afin d'assurer la cohésion et complémentarité des deux interventions.

Les principes généraux du fonctionnement de la SMCL sont les suivants :

- 1) La SMCL établit, dans sa première réunion d'exécution de l'intervention, son règlement d'ordre intérieur dans le respect des autres dispositions de la convention spécifique.
- 2) La SMCL se réunit sur invitation de son président, ordinairement chaque semestre, ou de façon extraordinaire à la demande d'un de ses membres.
- 3) La SMCL se réunit pour la première fois au plus tard trois mois après la signature de la convention spécifique.
- 4) La SMCL prend ses décisions selon la règle du consensus.

- 5) Chaque réunion fait l'objet d'un procès-verbal signé
- 6) La SMCL tient également une réunion au plus tard 6 mois avant la fin des activités du programme afin d'examiner la proposition de rapport final et de préparer les formalités de clôture du programme
- 7) La SMCL tient également une réunion avant la fin de la validité de la convention spécifique afin d'approuver le rapport final et d'assurer les formalités de clôture.

Les problèmes non résolus au niveau de la SMCL sont portés à la Structure de Supervision - SdS, structure mixte et paritaire de suivi du programme sectoriel. Si nécessaire, le problème peut ensuite être porté, par la SdS au niveau du Comité des Partenaires (COMPAR).

5.3.2 L'Unité de Direction du Programme (UDP)

L'Unité de Direction du Programme est l'instance de gestion quotidienne du programme qui assure la mise en œuvre des activités, dès l'approbation du programme semestriel par la SMCL.

Elle fonctionne avec l'appui technique et méthodologique en matière de gestion des UCAG et sous la supervision stratégique de la SMCL.

Toutes les décisions administratives, techniques et financières seront prises au quotidien par cette équipe, en concertation avec les partenaires congolais et les questions stratégiques à porter à la SMCL seront formulées et préparées à ce niveau. Cette manière de travailler assurera la pleine transparence entre les partenaires.

L'UDP comprendra :

5.3.2.1 Une équipe de Gestion et de Coordination Provinciale

Une équipe de gestion et de coordination provinciale sera mise en place à Kisangani pour assurer une cohérence globale du programme de coopération belgo-congolaise dans le District de la Tshopo (PRODAT, PRODET et EDUT) et garantir une utilisation efficiente des moyens. Elle assume notamment la charge administrative importante de travail liée aux multiples appels d'offres et à la contractualisation des travaux, achats et services.

Elle sera composée du personnel suivant, sous contrat CTB :

- 1) Un ATI coordinateur provincial, partagé avec PRODAT et EDUT
- 2) Un ATI Responsable Administratif et financier (RAFI), partagé avec PRODAT et EDUT
- 3) Une équipe d'appui technique transversale (Genre, Environnement, SIG, renforcement de capacités etc.) partagée avec PRODAT et EDUT
- 4) Du personnel de support administratif, financier et logistique (finances, secrétariat, logistique, gardiennage, entretien, chauffeurs etc.) dont la majeure partie sera mutualisée avec le PRODAT et EDUT.

Ses missions sont principalement les suivantes :

- Assurer le suivi de l'exécution des activités des Programmes selon les plannings adoptés ;
- Accompagner les Programmes PRODET, PRODAT et EDUT dans l'élaboration des planifications opérationnelles, financières et des marchés publics ;
- Développer les synergies régionales entre les différents composantes/Programmes bilatéraux premièrement, ensuite entre ces Programmes et toutes les interventions belges dans la zone et enfin avec tous les bailleurs présents ;
- Se porter interlocuteur des Programmes auprès des autorités provinciales et faciliter la communication interinstitutionnelle ;
- Assurer le dialogue avec les UCAG spécialement pour les matières techniques correspondantes notamment dans le cadre de la cohérence des stratégies nationales et

provinciales.

5.3.2.2 Une équipe technique

L'équipe technique sera dirigée par un responsable international, ingénieur routier sous contrat CTB.

Cette personne assume la responsabilité pour la gestion quotidienne du PRODET dans le respect des plans approuvés en SMCL. Ensemble avec le coordonnateur provincial, elle portera la charge de toute décision devant la SMCL et portera à la connaissance de cette instance de supervision toute information stratégique pertinente.

Elle s'appuie sur plusieurs équipes techniques et de support dont la composition et les fonctions sont définies au chapitre 4.2 ci-dessus.

En outre, elle pourra recruter de l'assistance technique sur mesure selon les besoins à définir au cours de la période de lancement et dans le cadre des actions prévues au DTF et aux plans de travail.

Co-responsable du partenaire

Dans le cadre d'une évolution vers une responsabilité mutuelle, le partenaire congolais identifiera un co-responsable du programme, chargé 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. Il facilitera les échanges avec le partenaire institutionnel et contribuera au développement des capacités de ce dernier. Il sera responsable pour le suivi de la partie du programme qui est sous responsabilité congolaise, notamment les aspects législatifs et normatifs du secteur et leur application par les services impliqués.

Il assurera le rapportage du Programme vers les autorités provinciales et vice versa. Le co-responsable sera invité aux réunions hebdomadaires de l'Unité de Direction du Programme.

5.3.2.3 Tâches de l'UDP

- 1) Assurer la bonne exécution des activités liées à la phase de démarrage.
- 2) Assurer la bonne exécution opérationnelle du programme décrit dans le présent DTF.
- 3) Gérer administrativement et financièrement le programme dans le respect des normes mises en place par la CTB et du DTF.
- 4) Organiser, superviser et coordonner les activités de terrain dans le cadre des programmations périodiques.
- 5) Sélectionner et signer les conventions et contrats avec les prestataires et autres acteurs locaux dans les limites de leur mandat et accompagner les différents prestataires dans la mise en œuvre des actions planifiées ;
- 6) Proposer éventuellement à la SMCL les actualisations ou modifications nécessaires à apporter aux activités, aux résultats ou au budget.
- 7) Rédiger les rapports périodiques d'exécution et de suivi évaluation.
- 8) Contribuer au travail de recherche et de capitalisation.
- 9) Assurer la bonne exécution des activités liées à la phase de clôture.

5.3.3 Les Unités Conjointes d'Appui à la Gestion UCAG MINAGRIDER

5.3.3.1 Approche stratégique et fonctions principales de l'UCAG

Les Unités Conjointes d'Appui à la Gestion au sein du MINAGRIDER (AGRI et DER) sont des projets ayant une double nature :

- **l'appui à la gestion** des projets/programmes de la coopération belgo-congolaise

- le **renforcement des capacités de gestion** et un appui à la **coordination** des interventions du secteur

Chaque UCAG est composée d'un niveau de codirection, de cellules, de staff de support et de ressources volantes. Le Coresponsable national de l'intervention dépend du Secrétaire Général et est détaché à temps plein au sein de l'UCAG, tout comme les autres membres de l'UCAG désignés par la partie congolaise.

Les cellules sont les suivantes :

- Planification et Suivi
- Communication et Relations Institutionnelles
- Finances et Administration
- Marchés Publics

5.3.3.2 Protocole d'accord UCAG-PRODET

Le programme établira avec les UCAGs MINAGRIDER un protocole d'accord sans transfert financier définissant les prestations exécutées par les UCAGs. Les prestations visées par ce protocole contribuent à i) la bonne gestion des projets/programmes; ii) au respect des règles établies (y compris celles des Dossiers Techniques et Financiers des Unités Conjointes d'Appui à la Gestion) ; et iii) la maîtrise des risques.

Ce protocole décrira également les niveaux de service que le programme est en droit d'attendre de ces UCAGs.

Lors de la définition de ces protocoles, la répartition des tâches sera clairement définie entre les deux UCAGs, sur base de leurs spécificités et capacités en liens avec les composantes (agriculture et désenclavement). En particulier pour les tâches communes, une UCAG sera désignée comme interlocutrice principale et l'autre en appui par délégation de la première.

5.3.4 Gestion du budget

Le budget total prévu pour le Programme ne peut pas être dépassé.

Chaque année, l'UDP (coresponsabilité) doit élaborer une proposition budgétaire détaillée selon les procédures CTB pour ses activités pour l'année prochaine. Le RAFI assume la responsabilité de l'élaboration de cette proposition ensemble avec l'équipe technique sur base de la programmation opérationnelle.

Le budget donne les contraintes budgétaires dans lesquelles le Programme doit être exécuté. Chaque **changement de ce budget** doit être approuvé par la SMCL sur base d'une proposition élaborée par l'UDP (RAFI et Equipe technique) et validée par la CTB. La gestion de changement budgétaire doit être faite selon les procédures de la CTB.

5.3.5 Gestion financière

Le système et la responsabilité globale pour la gestion financière sont belges (régie).

Néanmoins une coresponsabilité existe au niveau de la SMCL au niveau de trois processus:

- Validation du planning financier (annuel)
- Approbation des changements budgétaires, selon les critères des procédures CTB
- Approbation du bilan/rapport financier annuel

Processus	Système	Responsabilité

Planning annuel financier	CTB	CTB
Gestion budgétaire (y compris les changements budgétaires)	CTB	Conjointe
Comptabilité	CTB	CTB
Gestion de la trésorerie	CTB	CTB
Paievements	CTB	CTB
Audit	CTB	CTB
Bilan et rapport annuel : approbation	CTB	Conjointe

La gestion financière comprend les processus dont les contenus et responsabilités sont ci-après détaillés :

5.3.5.1 Ouvrir et gérer les comptes du programme

Dès la signature de la convention spécifique, un compte principal en euros sera ouvert. Il sera géré par la CTB selon les modalités suivantes :

Nom du compte : 'Contribution Belge _ Programme PRODET'

Pouvoirs de signatures (toujours double signature) :

Les pouvoirs de signatures suivants doivent être respectés **pour les paiements** :

Montant	Signatures
< 25.000 EUR	- Responsables de composante ou coordonnateur Provincial - RAFI
25.000 EUR – 200.000 EUR	- Le responsable administratif et financier UCAG ou Représentation ou le Représentant Résident - RAFI ou Responsable de composante ou le Coordonnateur Provincial
> 200.000 EUR	- Représentant résident de la CTB (avec mandat ad hoc) ou CTB Bruxelles

Les pouvoirs de signatures suivants doivent être respectés **pour les engagements** :

Montant	Signatures
< 25.000 EUR	- Responsable de composante ou coordonnateur Provincial - RAFI
25.000 EUR-200.000 EUR	- Coordonnateur Provincial ou RAFI ou Responsable de composante - Co-responsable international de l'UCAG ou Responsable MP UCAG ou le Représentant Résident de la CTB
> 200.000 EUR	- Représentant Résident CTB (avec mandat ad hoc) ou CTB Bruxelles

Le compte du Programme sera alimenté périodiquement à partir du siège suivant les procédures de la CTB.

5.3.5.2 Suivre et planifier les dépenses et les besoins de trésorerie

L'UDP est responsable de la planification périodique des dépenses et des besoins en trésorerie.

La programmation financière est basée sur la planification opérationnelle, la planification des marchés publics et des accords d'exécution pour le trimestre en cours, pour les trimestres et années suivants.

5.3.5.3 Tenir la comptabilité

Mensuellement, la comptabilité doit être élaborée par le Programme et approuvée selon les procédures de la CTB.

La comptabilité doit être signée pour accord par le coordonnateur provincial et le RAFI.

La comptabilité comprend un fichier électronique, les pièces justificatives ainsi que les extraits bancaires.

5.3.5.4 Gérer les immobilisés

Toutes les infrastructures réalisées ainsi que tous les biens d'investissement acquis dans le cadre du Programme sont considérés comme la propriété du Programme. Ils seront transférés à fin de la prestation au partenaire institutionnel, sauf indications contraires en accord avec le Ministère partenaire.

L'UDP et les partenaires s'engagent à instaurer dans les institutions une gestion d'inventaire correcte, permettant un suivi de l'emploi et de la destination de ces acquisitions et investissements après la fin du Programme, et même à l'occasion d'audits éventuels du Programme.

5.3.5.5 Faire le rapportage financier périodique

Périodiquement, l'UDP (RAFI et équipe technique) doit présenter à la SMCL, l'information financière suivante:

- Rapport d'exécution budgétaire pour chaque résultat,
- Mise à jour de la programmation financière du Programme,
- Liste des engagements importants,
- Plan d'action lié aux recommandations d'un audit financier.

5.3.5.6 Alimenter les comptes et gérer les transferts entre comptes

Afin de recevoir des fonds, le Programme doit introduire à la CTB un appel de fonds au début du mois précédant le trimestre suivant. Cet appel de fonds doit être signé par le coresponsable international du Programme et le RAFI.

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 proposer un schéma de financement spécifique (paiements en plusieurs tranches ou paiements à la demande).

Le transfert des fonds se fait uniquement à condition que :

- La comptabilité du trimestre précédant l'introduction de l'appel a été transmise à l'UCAG de la CTB.
- La mise à jour de la programmation financière a été transmise à l'UCAG.
- Le montant de l'appel de fonds n'est pas plus élevé que le solde budgétaire.

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

5.3.5.7 Faire les opérations de clôture financière du Programme

Les opérations de clôture financière du programme sont sous la responsabilité du RAFI, en collaboration avec l'équipe technique de l'UDP.

5.3.5.8 Faire le rapport financier final du Programme

Le rapportage financier final du programme est sous la responsabilité du RAFI, en collaboration avec l'équipe technique de l'UDP et doit être approuvées par la CTB.

5.4 Gestion des marchés publics

Les marchés de travaux et de services seront régis par le cadre juridique du 'Fonds Européen de Développement' en application de l'article 17 §1, 1° de la Loi du 15 juin 2006 relative aux marchés publics :

- L'Accord de partenariat ACP-CE signé à Cotonou le 23 juin 2000, tel que modifié par l'Accord modifiant l'Accord de partenariat ACP-CE signé à Luxembourg le 25/06/2005 et à Ouagadougou le 22 juin 2010, et son annexe IV;
- La décision 2001/822/CE du Conseil du 27 novembre 2001 relative à l'association des pays et territoires d'outre-mer à la Communauté européenne (« décision d'association outre-mer »), telle que modifiée par la décision 2007/249/CE du Conseil du 19 mars 2007;
- l'annexe V de la Décision n° 3/90 du Conseil des ministres ACP-CEE du 29 mars 1990 contenant le règlement de procédure de conciliation et d'arbitrage;
- Le Règlement (CE) du Conseil n°. 215/2008 du 18 février 2008 portant règlement financier applicable au 10ème Fonds européen de développement;
- Le guide pratique ('PRAG') et les documents types et modèles présentés dans les annexes, tels que d'application au moment du lancement du marché public en question.

Le rôle et les tâches des organes et instances européens auxquels font référence les textes juridiques du Fonds Européen de Développement (FED), seront assumés par les organes et instances de la CTB sur règles et processus internes et mandats applicables au sein de la CTB.

La réglementation belge relative aux marchés publics est d'application pour les marchés de fournitures.

Pour les marchés mixtes, la réglementation qui doit être appliquée sera déterminée par le type de marché dont le montant estimé est le plus élevé.

Le Programme élabore et met à jour un planning des marchés publics qui est à intégrer dans le planning opérationnel. Le planning annuel est transmis à l'expert MP CTB et il sera réajusté trimestriellement par le Programme.

Pour les marchés publics de moins de 25.000 EUR, le Programme est responsable pour gérer les marchés publics tout en respectant la législation en vigueur et les règles internes définies par la CTB.

Pour les marchés publics de plus de 25.000 EUR, ainsi que pour les marchés complexes, le Programme reste le premier responsable de l'élaboration du cahier de charges mais bénéficiera pour les composantes administratives du marché de l'appui des cellules MP des UCAGs.

Pour les marchés de plus de 200.000 EUR, les prescriptions prévues pour les marchés de plus de 25.000 euros s'appliquent avec toutefois au préalable, un avis de non-objection de la CTB Bruxelles.

Les règles d'application sont celles définies pour les engagements.

La réglementation d'application pour les marchés publics est la réglementation générale relative aux marchés de travaux, de fournitures et de services financés par le 10^{ème} Fonds européen de développement, et les règles internes de la CTB concernant son application en République Démocratique du Congo.

Au niveau de l'UDP, les responsabilités à différentes étapes se répartissent comme spécifié dans le tableau ci-dessous.

Processus	Système	Responsabilité
Planification des marchés	CTB	Conjointe
Elaboration des CSC (y compris la partie technique)	CTB	Conjointe*
Publication	CTB	CTB
Dépouillement	CTB	Conjointe* (participation au comité d'évaluation)
Attribution et notification du marché	CTB	CTB

* pour les marchés de construction et de réhabilitation, le Ministère provincial de travaux publics sera invité pour participer à l'élaboration et au dépouillement.

5.5 Gestion des Ressources humaines

5.5.1 Types de contrat - Modalités de recrutement et de gestion

Le Programme sera mis en œuvre par un personnel répartis en deux catégories subdivisées comme ci-dessous :

5.5.1.1 Personnel sous contrat CTB

Contrat international :

Le recrutement est effectué par le siège de la CTB à Bruxelles. La CTB sollicite un agrément auprès de la Partie congolaise avec avis technique du Ministère provincial en charge de l'Agriculture et du

Développement rural.

Contrat national :

La Représentation et les UCAGs appuieront le programme dans le recrutement du personnel national. Chaque ouverture de poste doit être validée par la CTB.

Le PV de recrutement pour du personnel national doit être validé par la CTB. Pour des postes récurrents (comptables, logisticien etc.), la CTB pourra faire appel à sa liste de réserve, sans ouvrir le poste.

Les contrats pour le personnel congolais du programme seront préparés par le service RH de la représentation CTB et ensuite signés par les autorités compétentes (représentation CTB).

5.5.1.2 Personnel mis à disposition par l'Administration congolaise (voir 4.2)

Le personnel mis à disposition par la Province sera géré selon les règles statutaires et/ou contractuelles le cas échéant du ministère congolais concerné.

Les dispositions contractuelles pour les personnes externes entendent, après une période probatoire de six mois, la requête de reconnaissance d'acquisition du statut de nouvelles unités, rendue effective dans les six mois suivants, et par la suite leur mécanisation endéans les 12 mois suivants.

Les UCAGs appuieront le Programme dans la mise en place d'un système d'évaluation annuelle.

5.5.2 Primes de technicité pour le personnel mis à disposition par l'Administration nationale

En raison de la faible rémunération au sein de l'Administration, un réajustement de traitement pourra être effectué par la CTB à titre de prime pour le personnel mis à disposition par l'Administration et affecté au Programme après sélection conjointe. La prime octroyée suppléera dans ce cas, à la rémunération et autres avantages, elle ne les suspendra pas et elle ne pourra être considérée comme un droit acquis. La prime sera là pour assurer l'attractivité des fonctions et l'exclusivité des prestations du personnel pour le Programme, favoriser la motivation et la rétention des ressources nationales. Elle sera conditionnée par les prestations et en cas d'évaluation négative, la SMCL pourra décider de la suspendre.

5.6 Rapportage administratif, comptable et financier

5.6.1 Planifications et rapports

Processus	Système	Responsabilité
Elaboration planification opérationnelle Suivi planification opérationnelle Rapport d'exécution et plannings semestriels Rapport annuel Rapport final	CTB	Conjointe

Le système de planification et de rapportage doit être fait selon les règles et procédures de la CTB. Le Programme se réfère aux dispositions du Manuels de procédure mis à jour.

Au minimum les éléments suivants font partie des rapports :

- Bilan et mise à jour du planning des activités ;

- Bilan et mise à jour du planning des marchés publics ;
- Bilan et mise à jour du planning financier ;
- Bilan et mise à jour des ressources humaines ;
- Sur base des bilans : problèmes rencontrés et risques identifiés ;
- Avant mise à jour des plannings : mesures de résolution des problèmes et de mitigation des risques.

Rapportages opérationnels

Tous les **trois mois**, l'UDP établit les rapports sur l'état d'avancement des activités et des marchés publics, sur la situation budgétaire, sur les protocoles d'accords, sur les problèmes et les risques importants. Dans le même rapportage, il fournit des mesures de maîtrise des risques identifiés et leur suivi, ainsi qu'une **mise à jour** des plannings. Sur base de cette planification opérationnelle actualisée est réalisée la planification financière qui est partie intégrante du rapport.

Les UCAGs donneront un feedback et appuieront le programme dans la résolution des problèmes et la maîtrise des risques opérationnels.

Rapportages opérationnels à la SMCL

Semestriellement, le rapportage et le planning sont discutés et approuvés en SMCL. En plus du contenu des rapports trimestriels, une section spécifique détaille les recommandations et/ou décision à prendre par la SMCL pour le pilotage stratégique du Programme.

Rapportage annuel

L'UDP rédigera annuellement, et conformément aux canevas de la CTB, des rapports annuels 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 opérationnel et financier 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 efficience, 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 partenaire via l'Attaché de coopération internationale en RDC et à l'Etat belge, via la DGD à Bruxelles. Il doit donc être présenté à la CTB le 15 février au plus tard.

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, efficience,

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 via l'Attaché de coopération internationale en RDC et à l'Etat belge, via la DGD à Bruxelles.

5.6.2 Rapportage financier

5.6.2.1 Comptabilité

Mensuellement, la **comptabilité** doit être élaborée et approuvée selon les procédures de la CTB. La comptabilité doit être signée par le coresponsable international du Programme et approuvée pour accord par le chargé de l'administration et Finances CTB (UCAG). Le RAFI vérifie la comptabilité avant envoi à la CTB.

5.6.2.2 Programmation financière

Trimestriellement, l'UDP 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 à la CTB. Cette programmation est intégrée dans la planification opérationnelle (Cfr 5.3.5.3 signature RAFI et Coordonnateur provincial)

5.6.2.3 Rapportage financier à la SMCL

Semestriellement, l'UDP doit présenter *l'information financière* suivante à la SMCL concernant tous les Résultats ainsi que les Moyens Généraux :

Rapport d'exécution budgétaire

Mise à jour de la programmation financière

Liste des engagements importants

Proposition de changement budgétaire si nécessaire

5.6.3 Clôture financière

5.6.3.1 Bilan Financier

Six mois avant la fin du Programme un bilan financier doit être élaboré par l'UDP selon les procédures de la CTB. Le bilan financier de clôture sera présenté à la SMCL avant la fin de la convention spécifique.

5.6.3.2 Soldes

Les montants non utilisés à la fin du Programme tomberont en annulation.

5.6.3.3 Dépenses après Convention

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 un PV de SMCL.

5.7 Mécanisme d'appropriation des adaptations au DTF

A l'exception de l'objectif spécifique du Programme, de la durée de la Convention spécifique et des

budgets totaux pour lesquels une éventuelle modification doit se faire par un échange de lettres entre les Parties belge et congolaise, la SMCL peut adapter le présent Dossier Technique et Financier, en fonction de l'évolution du contexte et du déroulement du Programme.

En cas de changements des aspects ci-dessous, la partie congolaise et la CTB informent l'Etat belge si de telles modifications sont apportées au Programme:

- 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 SMCL,
- 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.

Si des changements à l'objectif spécifique, au montant total ou à la durée de la convention spécifique sont proposés par le pays partenaire et sur demande motivée des entités responsables pour la mise en œuvre, le pays partenaire introduit une requête auprès de l'Ambassade de la Belgique. Le pays partenaire et l'Etat belge peuvent convenir de ces changements par échange de lettres.

5.8 Suivi et évaluation

5.8.1 Structures d'appui et de suivi à l'UDP

Le Programme peut solliciter les experts du siège de la CTB ou des experts externes pour un coaching en vue de renforcer les capacités de l'intervention en matière de conception et d'approche stratégique. Il s'agit d'un appui technique et/ou scientifique avec une perspective d'apprendre, de promouvoir le changement comportemental, l'augmentation de la qualité et le « scaling up ».

5.8.2 Monitoring et évaluation

Processus	Système	Responsabilité
Etude de ligne de base Monitoring et suivi des indicateurs	CTB	Conjointe
Evaluation à mi-parcours Evaluation finale	CTB	CTB
Evaluations annuelles des compétences de l'UDP	Responsable hiérarchique	Conjointe

5.8.2.1 Etude de ligne de base

L'étude de ligne de base sera lancée le plus tôt possible après le lancement du programme et fera notamment l'objet d'un travail collectif de réflexion et d'appropriation de la stratégie et du cadre opérationnel du programme mené par l'équipe UGP et les partenaires. Cette étude devra aboutir à la proposition de trois éléments essentiels pour assurer le suivi des résultats du programme :

- Une **matrice de monitoring complète** qui indique la manière (méthodologie) dont

l'intervention va assurer le suivi de ses actions (basé sur le cadre logique et les IOV figurant dans le DTF) ;

- Un **plan de gestion des risques** (basé sur l'analyse préliminaire figurant dans le DTF)
- Un **planning opérationnel** mis à jour

L'étude se basera principalement sur les différents documents déjà existants comme les plans de développement territoriaux et provinciaux, complétés par des visites de terrain. Elle devra par ailleurs intégrer les résultats et recommandations des différentes études complémentaires prévues pour les deux composantes. La coordination du Programme devra veiller à harmoniser le planning de ces études de manière à rendre effective cette complémentarité.

Elle tiendra compte de l'aspect genre afin de mieux comprendre les différences entre les deux sexes relatives aux conditions de vie, aux besoins, à la participation, à l'accès aux ressources et à leur possession, à l'accès et à la participation au développement ainsi qu'à la prise de décision et aux différents rôles attribués aux femmes et aux hommes. Elle permet de relever les causes profondes des inégalités structurelles entre les genres.

Cette étude servira de point de référence pour l'évaluation du programme (indicateurs de performance). Les résultats des études seront cartographiés pour faciliter la priorisation.

Par ailleurs un système de monitoring et d'évaluation de la prestation (plan de suivi et d'évaluation pour toute la durée du Programme) sera établi sur base de l'approche théorie du changement présentée au chapitre 2 et alimentée par les résultats des études de base. Une mise à jour des indicateurs et une mesure de l'état de la situation au temps T0 des indicateurs retenus sont réalisées. Tous les indicateurs doivent, dans la mesure du possible, être désagregés par sexe.

L'exécution de l'étude est de la responsabilité de l'UDP avec l'appui de l'UCAG. Elle sera validée par la SMCL.

Evaluation à mi-parcours et évaluation finale (MTR et EF)

La CTB commanditera selon ses procédures propres des évaluations indépendantes de l'intervention, une à mi-parcours (MTR) et une finale (EF). Les résultats de l'évaluation à mi-parcours seront examinés par la SMCL et elle prendra sur cette base toute décision pour, au besoin, réorienter le Programme.

L'évaluation à mi-parcours aura pour objectifs d'évaluer l'état d'avancement des activités du Programme, d'analyser ses modalités de mise en œuvre et de repérer les éventuels points de blocage ou de dysfonctionnement et de faire les recommandations nécessaires pour la suite du Programme.

L'évaluation finale aura lieu six mois avant la clôture du Programme en vue d'évaluer les impacts du Programme, d'en tirer les leçons et de faire des recommandations de pérennisation et de consolidation des acquis.

5.8.3 Contrôle interne

Le contrôle interne¹⁷ est un processus intégré mis en œuvre par les responsables et le personnel d'une organisation et destiné à traiter les risques et à fournir une assurance raisonnable quant à la réalisation des objectifs généraux suivants :

- exécution des opérations ordonnée, éthiques, économiques, efficaces et efficaces ;

¹⁷ Définition tirée des Lignes directrices sur les normes de contrôle internes à promouvoir dans le secteur public de l'INTOSAI.

- respect des obligations de rendre des comptes ;
- conformité aux lois et réglementations en vigueur ;
- protection des ressources contre les pertes, les mauvais usages et les dommages.

La CTB peut initier à tout moment une mission de contrôle interne sur la gestion et l'avancement du Programme.

Suite à une mission d'évaluation ou de contrôle, l'UDP élabore un plan d'action. Le Programme rapporte à sa SMCL sur l'état de lieu de la mise en œuvre de ce plan d'action.

5.8.4 Audit

5.8.4.1 Audit Programme

Tout le Programme doit être audité au moins deux fois sur la durée. L'audit portera sur la vérification que les comptes du Programme reflètent la réalité, sur le respect des procédures et la bonne utilisation des moyens.

La CTB est responsable de l'élaboration des termes de référence et de la sélection de la firme d'audit. La firme d'audit doit être une firme certifiée (selon standards internationaux) indépendante.

5.8.4.2 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 Programmes. Le comité d'audit de la CTB peut aussi demander qu'un Programme soit audité par l'auditeur interne de la CTB.

5.9 Clôture de la prestation

La durée globale de la convention spécifique est de 84 mois pour une durée d'exécution du Programme de 60 mois.

Un rapport final est établi à l'issue de la 5^{ème} année du Programme de mise en œuvre du dossier technique et financier. Ce rapport sera établi par l'UDP.

Pour l'utilisation des soldes financiers, voir point 5.6.3.2 et 5.6.3.3.

6 THÈMES TRANSVERSAUX

6.1 Environnement

Les forêts de la République Démocratique du Congo (RDC) abritent à la fois le deuxième stock de carbone forestier tropical du monde¹⁸ et environ une soixantaine de millions d'hectares de forêts productives pour la production du bois d'œuvre¹⁹, soit la moitié du potentiel forestier tropical africain en termes de surface.

En plus de leurs multiples fonctions écologiques de production, de régulation et de soutien des cycles vitaux, (par exemple, environ 70% des pluies du bassin du Congo sont le produit de l'évapotranspiration forestière), ces forêts jouent également un rôle socio-économique essentiel pour une partie importante des populations congolaises car elles fournissent des moyens de subsistance à plus de 40 millions de personnes. Par ailleurs, près de 70% de la population de la RDC est rurale, y compris les peuples autochtones, qui dépendent essentiellement des ressources forestières pour leur survie.

Tenant compte des enjeux capitaux que représentent ces forêts et des multiples pressions dont elles sont l'objet, le gouvernement congolais procède depuis 2002 aux réformes du secteur forestier avec l'appui de ses partenaires au développement, en vue de la gestion durable de ces forêts ainsi que de l'amélioration de la contribution de ce secteur stratégique à l'économie du pays. C'est dans cette vision que de nombreux efforts ont été conjugués et se sont concrétisés, notamment par:

- la publication d'une Loi forestière 011/2002 du 29 Août 2002 ;
- la publication d'une quarantaine de textes d'application du code forestier ;
- la revue institutionnelle du secteur « forêt-environnement » ;
- la production de 23 guides opérationnels sur la mise en œuvre de l'aménagement durable des forêts ;
- l'entrée en vigueur du moratoire avec le décret n°05/116 du 24 octobre 2005 fixant les modalités de conversion des anciens titres forestiers en contrats de concessions forestières ;
- l'avis favorable pour la conversion de 80 titres forestiers en contrats de concessions forestières ;
- l'engagement de l'Etat à produire un plan de zonage national devant sécuriser les espaces et instituer un domaine forestier permanent géré durablement ;
- la publication de l'Arrêté ministériel fixant le modèle d'Accord constituant la clause sociale du cahier des charges de contrat de concession forestière ;
- la mise en place de la coordination nationale REDD ;
- la mise en place du Programme National Environnement, Forêts, Eaux et Biodiversité (PNEFEB) ;

¹⁸ Les forêts de la RDC abritent un stock de carbone estimé à 22 milliards de tonnes (second stock mondial après les 53 milliards de tonnes des forêts brésiliennes)/ Source : Woods Hole Institute

¹⁹ Source : CIFOR/Banque Mondiale, Analyse d'un agenda prioritaire, page 16.

- le démarrage des négociations de l'APV/FLEGT entre la République Démocratique du Congo et l'Union Européenne ;
- l'opérationnalisation de l'observation indépendante de la mise en application de la législation forestière en RDC ;
- le développement et la mise en place du projet de renforcement des capacités de l'administration en charge des forêts pour la validation des plans d'aménagement ;
- la mise en œuvre du Programme de Contrôle de la Production et de la Commercialisation des bois (PCPCB) depuis 2010 ;
- les réflexions sur la mise en place de la politique forestière nationale;
- la volonté de consacrer 17% du territoire pour l'érection des aires protégées.

Récemment, cette vision de faire du secteur forestier un des leviers du développement socio – économique du pays a été réitérée lors du discours d'investiture à la magistrature suprême en décembre 2011 par son Excellence Monsieur le Chef de l'Etat Joseph Kabila. Elle était encore renforcée lors de votre discours devant l'Assemblée Nationale après votre nomination en avril 2012.

Malheureusement, l'exploitation informelle et/ou illégale ne cesse de s'amplifier, créant une concurrence déloyale et annihilant les efforts conjugués par le gouvernement congolais et ses partenaires au développement. Ce type d'exploitation menace les forêts congolaises et va à l'encontre des lois et règlements en vigueur y compris des dispositions des conventions internationales ratifiées par le pays pour la gestion durable des ressources forestières.

Malgré un taux de déforestation relativement faible par rapport à la moyenne des pays tropicaux la RDC fait partie des dix pays au monde perdant le plus de couverture forestière chaque année, avec une déforestation brute de plus de 350 000ha par an sur la période 2000-2010.

Cette déforestation est concentrée au niveau de "points chauds" localisés principalement en bordure des grandes villes du pays, ainsi que dans les zones les plus densément peuplées en marge du grand massif forestier de la cuvette centrale. L'agriculture familiale sur brûlis et l'exploitation artisanale de la ressource ligneuse sous forme de bois-énergie et de bois d'œuvre se présentent en RDC comme les principaux moteurs de déforestation et de dégradation forestière sur l'ensemble du territoire. Ils reflètent la très forte dépendance des populations rurales et urbaines vis-à-vis des ressources forestières dans un contexte d'effondrement des infrastructures physiques et socio-économiques.

L'étude cartographique menée par l'UCL sur les bassins de production a montré la dynamique de la déforestation durant les dix dernières années et les perspectives de son évolution à l'horizon 2035.

Le PRODAT et le PRODET mèneront des activités visant à la sédentarisation de l'agriculture par le développement des pratiques visant à la gestion durable de la fertilité des sols, la sensibilisation et le renforcement des capacités des OPA et des CARG en matière de gestion des ressources naturelles dans les plans de développement locaux. Le programme s'alignera sur le processus REDD+ et une coopération avec le point focal REDD+ à Kisangani pour le suivi évaluation de l'impact sur l'environnement.

6.1.1 Impact du programme concernant le volet désenclavement

Deux impacts majeurs possibles sont à signaler: l'augmentation du trafic d'un côté et le risque de déforestation.

Environnement et trafic

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 multimodal, 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, ce qui diminue la consommation de carburant et les pannes (avec pertes d'huile, carburant ou pièces en conséquence);
- En assurant une qualité de la route qui permette 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 stimule les traversées efficaces.
- En stimulant le transport fluvial (souvent plus efficace que routier) par la réhabilitation de voiries fluviales et par la construction de débarcadères et entrepôts.

La production et la consommation locales de vivres ont une empreinte écologique nettement moins élevée que les produits vivriers importés. Le programme aura un impact nettement positif sur le bilan carbone de l'économie locale en réduisant les distances entre les lieux de production et de consommation.

Déforestation

Tout programme routier désenclave des villages et des villes, mais éventuellement aussi des forêts qui étaient difficilement accessibles avant. L'agriculture sur brûlis représente, à cet égard, un risque important qui peut être accentué par la réhabilitation de routes facilitant l'évacuation des produits. Un risque de déboisement dans les zones d'intervention existe, auquel le programme devra pallier (voir ci-dessous).

Le déboisement direct (coupe d'arbres) par le programme pour la réhabilitation de routes est facilement mesurable et peut être mitigé par un reboisement.

6.1.2 Lignes directrices

Les paragraphes qui suivent reprennent quelques éléments clés de la prise en compte de la dimension environnementale dans le programme.

Apprécier les impacts potentiels du programme sur l'environnement : avant de réhabiliter une route, une étude d'impact environnemental sera faite obligatoirement, celle-ci pourra, dans certains cas, mener à l'annulation de la réhabilitation. **L'impact environnemental est un critère d'exclusion** dans l'analyse multicritère, c'est à dire que plus l'impact serait important, moins de chance la route a d'être reprise parmi les priorités. L'environnement (au sens large) sera pris en compte aux différentes étapes du programme par la mise en œuvre du Plan de Gestion Environnementale et Sociale (PGES).

Le programme devra répondre au risque de déforestation avec des **projets de reboisement** et en s'inscrivant dans la politique nationale/provinciale de protection des ressources. Le programme utilisera les compétences au sein du programme en matière d'agroforesterie pour la mitigation des impacts et pour s'inscrire dans la logique REDD+.

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 œuvre 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 où cela est possible, 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, en matériaux locaux avec plantation de plantes spécifiques pour la lutte anti-érosive, sera une préoccupation majeure de l'intervention ;

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 ;

L'adaptation des standards, et notamment la diminution de la largeur de la route, aura un impact positif, car moins de surface sera (re)prise sur l'environnement existant. Cet effet diminuera également le ruissellement des eaux de pluie de la route et ainsi sa dégradation.

Inclure l'environnement dans les formations et sensibilisations. Un module de sensibilisation pour l'environnement (comme pour les autres thèmes transversaux) sera inclus dans les formations HIMO, données aux organismes de réhabilitation et d'entretien. La sensibilisation des utilisateurs de la route (camionneurs) contiendra également un volet sur l'environnement (gestion des déchets, consommation de carburant sous différentes charges, ...).

Inclure l'environnement dans le système de suivi-évaluation. Les termes de référence pour les évaluations à mi-parcours et finale intégreront les dimensions transversales et notamment la manière dont les aspects environnementaux auront été pris en compte dans le programme. Par ailleurs, le nouveau format de rapport annuel comprend une partie relative aux thèmes du genre et de l'environnement, ce qui permettra de suivre, avant les phases d'évaluation, comment ces thèmes seront abordés.

L'attention et l'expertise en matière de thèmes transversaux sera aussi incluse de manière explicite dans les termes de référence des experts chargés de coordonner et mettre en œuvre le programme, aussi bien pour le personnel international que pour le personnel local.

Les services du Ministère de L'Environnement, de la Conservation de la Nature et du Tourisme (MECNT) seront intimement associés aux Etudes d'Impact Environnemental et Social, à partir des termes de référence jusqu'à l'implémentation du PGES.

6.2 Genre

La RDC a ratifié la Convention sur l'Elimination de toutes les formes de Discrimination à l'Egard des Femmes (CEDEF) de 1981. Par ailleurs, la RDC dispose de différents instruments et textes nationaux, comme la Constitution, qui consacrent ou visent à améliorer les droits des femmes. Toutefois, le droit coutumier et certains textes juridiques du droit moderne, notamment le Code de la Famille (2002), sont en contradiction avec les principes d'égalité des droits des hommes et des femmes stipulés par la Constitution et la CEDEF. Elles ne peuvent pas ouvrir des comptes ou engager des prêts sans le consentement de leur mari. Les femmes sont cependant les premiers producteurs agricoles en RDC et on estime qu'elles sont responsables pour 70% des revenus domestiques [Hamilton, 2010].

L'acteur national principal responsable de veiller à l'intégration du genre dans toutes les politiques, stratégies et programmes nationaux est le Ministère national chargé du Genre, de la Famille et de l'Enfant (MGEFAE). La responsabilité du MGEFAE est de veiller à ce que l'égalité en droit et en fait et l'équité des opportunités et des résultats pour les femmes autant que les hommes se fassent réellement dans toutes les sphères de la vie en RDC. Malgré sa tâche transversale et son large domaine d'activité, le MGEFAE est le Ministère avec le moins de ressources humaines, matérielles et institutionnelles, avec une allocation de 0,02 % du budget national.

L'étude d'analyse organisationnelle et institutionnelle de l'Union européenne (2012) rapporte que « La Stratégie d'Intégration du Genre 2012, version actualisée en cohérence avec l'audit national du genre de 2011, est en attente de validation au niveau national et provincial par le Ministère du Genre de la Famille et de l'Enfant. Si les points focaux genre sont bien en place dans les Ministères et dans les institutions, subsistent toujours des questions quant à l'officialisation de leurs rôles et mandats. Les moyens pour la mise en œuvre de leur mandat et la coordination avec des points focaux genre tant au niveau national qu'au niveau provincial (horizontale et verticale) sont insuffisants. Les activités et les résultats sont mitigés: incohérences des actions et formations insuffisantes et manque d'outils. »

Néanmoins, dans le cadre du renforcement de l'appropriation de la question du genre et la durabilité des approches menées, une collaboration avec ces points focaux genre (et en particulier ceux du secteur de l'agriculture et de développement) est impérative, vue que la coopération belge poursuit une approche sectorielle, aussi pour les questions thématiques, notamment le genre. Ainsi par absence de programmes « Renforcement des femmes » ou de programmes « d'appui institutionnel des mécanismes en charge du genre », **l'intégration du genre dans le PRODAT et PRODET se fait de manière verticale**, à savoir à travers la collaboration avec les points focaux genre, accompagnée par une collaboration avec le mécanisme chargé du genre sur place (Division provinciale du Genre, de la Famille et de l'Enfant).

En plus du respect du principe de l'appropriation, **le PRODAT & le PRODET vise l'alignement aux politiques nationales** (en matière du genre) Le Plan Quinquennal de la province Oriental décrit la situation des femmes comme préoccupante. « Outre le fait qu'elles souffrent d'un héritage culturel, économique et juridique qui les défavorise, notamment au niveau de l'accès et du contrôle des ressources et de l'héritage, les femmes sont victimes des violences sexuelles, un phénomène qui a pris une allure inquiétante ces dernières années. » Dans le cadre de nos programmes PRODAT et PRODET, qui comprend deux volets, nous portons une attention particulière sur les violences faites aux femmes, étant donné que la non considération de ce phénomène risque de mettre en péril les conditions de succès de nos activités. Le plan quinquennal poursuit son analyse en notant que « De plus, la fin du conflit n'a rien changé aux comportements qu'il a générés ou amplifiés. » Encore une raison de plus pour travailler là-dessus lors des formations, sensibilisations, communications radios (là où pertinent et approprié).

Quant aux autres indicateurs qui décrivent les situations des femmes et plus particulièrement les situations des jeunes filles, le plan quinquennal présente l'Etat des disparités dans les traitements que la société réserve aux filles et aux garçons « Le taux net de scolarisation des filles semble s'écarter de celui des garçons à mesure que le niveau d'instruction augmente, même si une tendance à la parité s'observe dans le primaire. » Il est à noter que les écarts persistent dans le secondaire et tertiaire. C'est ainsi que l'approche genre dans le PRODAT & le PRODET s'accorde aussi avec l'approche genre du programme EDUT, pour la promotion de la formation professionnelle et technique des filles dans le secteur de l'agriculture. Des mesures spécifiques sont inscrites pour renforcer les compétences des acteurs concernés (voir Chapitre 6 EDUT).

Les facteurs externes que le PRODAT & le PRODET pourra considérer comme leviers pour la promotion des femmes dans la province sont les opportunités suivantes : « (i) partenariat entre les secteurs public, privé et ONG ; (ii) présence et appui de certains partenaires comme UNICEF, UNFPA, CTB/PAIDECO, FIDA/PRAPO, FAO, PNUD dans les différents secteurs d'interventions de la femme ; (iii) existence des lois et instruments juridiques de protection de la femme : Convention sur l'élimination de toutes les formes de discriminations de la femme (CEDEF), Constitution de la RDC, Lois portant protection des PVV et réprimant les violences sexuelles. »

Les faits ou facteurs qui constituent des menaces contre la promotion des femmes, sont déjà présentés dans le tableau du SWOT (voir 1.9). Plus spécifiquement en relation avec l'approche genre nous notons les menaces suivantes : (i) insécurité et conflits armés et interethniques dans la Province ; (ii) retrait des partenaires extérieurs et (iii) certaines coutumes rétrogrades.

Le Plan Quinquennal de Croissance et de l'Emploi 2011-2015 de la Province Orientale

Le Plan Quinquennal de Croissance et de l'Emploi 2011-2015 de la Province Orientale et son Programme d'Actions Prioritaires ont été conçus et élaborés dans le contexte du processus de la décentralisation qui responsabilise les provinces pour leur planification de développement. Deux sur 11 aspects de sa vision concernent les thèmes transversaux Genre et VIH/Sida, notamment :

- une population ayant accès aux services sociaux de base : éducation, santé, hygiène et assainissement, eau potable, électricité et habitat vivant dans une province de droit et d'égalité de genre ;
- une population ayant une meilleure connaissance du VIH/SIDA et mieux outillée pour inverser la tendance actuelle de la pandémie

Le tableau suivant énumère quelques indicateurs qui pourront être revus lors de l'étude de ligne de base

Tableau 6 : Objectifs quantitatifs du Plan Quinquennal de Croissance et de l'Emploi 2011-2015 de la Province Orientale en matière du genre et VIH/Sida

Objectifs globaux	Indicateurs	Valeur initiale	Valeur cible (mise en œuvre du PAP)	
			2011	2015
Genre	Indice de parité fille/garçon à l'école primaire	0.99	1.1	1.7
	Réduction d'au moins 30% des cas de violences basées sur le genre (VBG)	381	267	65
Santé	% d'utilisation des méthodes contraceptives des femmes 15-49 ans	4%	4,4%	7%
VIH/Sida	Prévalence du VIH/Sida	5.6%	5.34%	4.3%
	Nombre de PVV sous ARV	5.489 patients	6.312 patients	1.4446 patients
	Nombre d'enfants orphelins du VIH/Sida	1.051.000 OEV	1.053.733 OEV	1.064.665

Source : Plan Quinquennal de Croissance et de l'Emploi 2011-2015 de la Province Orientale

Le Gender Budget Scan

La prise en compte du genre comme un principe directeur de bonne gouvernance dans les politiques et réformes publiques, ainsi que dans les interventions de la CTB, permet une analyse genre spécifique du budget afin d'intégrer l'approche genre comme instrument de suivi dans la conception, la planification, la mise en œuvre, le suivi et l'évaluation du programme.

Le but de cet exercice est de donner une estimation (ex-ante) des dépenses planifiées en fonction de leur impact/effet estimé sur les groupes-cibles femmes et hommes. Il permet un suivi (et nunc) lors de la mise en œuvre et une évaluation (ex-post) lors de l'évaluation finale des engagements pris. Un scan du budget est présenté selon un code couleur qui permet d'estimer le taux de sensibilisation au genre des dépenses prévues. Le présent instrument est autant un outil de réflexion, qu'un outil de

suivi et d'évaluation.

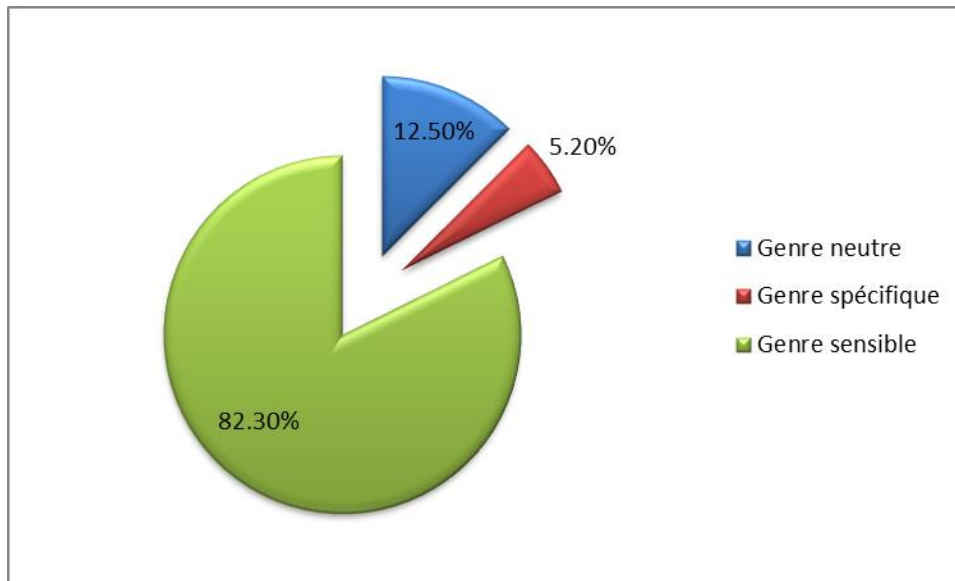
Les actions « vertes » ou actions 'genre sensibles' tiennent compte (si possible sur base des analyses) de la diversité existante et les différences entre les femmes et les hommes, principalement présentes au niveau des besoins pratiques (allègement des tâches, distance à parcourir, qualité d'eau, différenciation des modes d'utilisation et destinations des eaux,...). Les activités liées au suivi/évaluation sont considérées comme étant genre sensible (différenciation des données, chiffres, statistiques, suivi des indicateurs genre spécifiques, ...). Toute action liée au processus de recrutement est également codée verte : les avis de recrutement s'adressent autant aux femmes qu'aux hommes et le processus de sélection se fait sans préjugés, tout en respectant la réglementation et la législation en matière d'emploi. Il s'agit des actions genre sensibles autant qu'on ne veut pas changer les rapports existants entre femmes et hommes.

Les actions « rouges » par contre visent des actions spécifiques qui s'adressent aux femmes ou aux hommes et qui concernent la réduction d'un écart, l'éradication d'une discrimination, le rattrapage d'une inégalité non souhaitée (par des quotas, une composition paritaire du comité de pilotages ou un renforcement des femmes leaders,...), la correction d'une situation inégale (promotions, égalité salariale, conditions de travail,...). Dans ces cas on parle des activités 'rouges' qui visent un changement dans les rapports femmes-hommes (rapport au niveau politique, économique, social, culturel,...). Ces activités sont ainsi « transformatrices ». Ces actions positives permettront aux femmes de participer à pied égal que les hommes, aux processus de développement et d'y tirer un profit comme les hommes. Les actions positives peuvent également viser des discriminations positives, tant que le but est clair et que les résultats seront mesurables dans un délai bien défini. Il s'agit de toute action positive destinée à enlever les barrières rencontrées, favorisant l'accès aux ressources et facilitant le contrôle de ces mêmes ressources. Ces activités visent le plus souvent les besoins stratégiques des femmes, notamment l'autopromotion/l'autonomisation, mais peuvent également s'adresser aux hommes (*masculinité positive*).

Les actions « jaunes », dites des actions qui renforcent le « système chargé du genre », à travers p.ex. le renforcement des capacités des points focaux genre au ministère de tutelle, ou les institutions du partenaire. Ces activités souhaitent un effet en ce qui concerne l'appropriation d'une approche genre au niveau sectoriel, par les acteurs concernés au niveau national et déconcentré/décentralisé. Toutes les actions qui visent un appui de la Division genre, de la Famille et de l'Enfant, sont des activités codées « jaunes ».

Les actions « bleues » sont toutes les dépenses estimées 'genre neutres', dont on n'attend aucun effet/impact différent pour les femmes que pour les hommes. Sous cette catégorie nous comptons le budget de fonctionnement et d'investissement (sauf si la destination favorise explicitement un des groupes vulnérables). Par exemple, les frais de communication; les frais d'entretien des locaux, des véhicules des programmes etc.

Cette répartition du budget se traduit en pourcentage (voir ci-dessous) et sera suivie lors de chaque rapport annuel et par la suite également par le rapport d'évaluation à mi-parcours et d'évaluation finale. L'exercice sera repris lors de l'élaboration de l'étude de ligne de base.



6.3 Le VIH et les violences sexuelles

Les violences sexuelles (VS) constituent un problème structurel en RDC qui a pris une dimension épidémique. Selon le rapport le plus récent du Ministère du Genre, de la Famille et de l'Enfant (2013) le nombre de cas incidents rapporté a augmenté de 10.322 cas en 2011 à 15.654 en 2012²⁰. Les données ne couvrent que sept provinces. En 2011 les provinces du Nord et du Sud-Kivu fournissaient la majorité de cas. En 2012 le Sud-Kivu a cédé la 2^{ème} place à la Province Orientale, où le nombre de cas rapportés a doublé de 1826 en 2011 à 3685 en 2012. Les viols représentent la majorité des cas rapportés (90% en 2011 ; 82% en 2012). La majorité des victimes est de sexe féminin (98%). Un tiers des personnes violées sont des jeunes filles âgées entre 12 et 17 ans. La grande majorité des victimes (plus de 75%) n'a pas fait des études au-delà de l'école primaire. Bien que les autorités propagent l'importance d'une approche multisectorielle en matière de prévention et de réponse aux VS, la prise en charge socio-économique et juridique reste un défi important. La sensibilisation des communautés à travers de l'organisation d'activités de formation adaptées aux besoins spécifiques des populations cibles est un aspect important dans la lutte contre les VS.

Dans la Province Orientale 73% des cas de VS rapportés ont été perpétrés par des hommes civils, 6% par les membres des forces armées ou de la police, 21% par des membres des milices ou groupes armés. Seulement 42% des victimes ont été prises en charge médicalement, 82% ont eu un accompagnement psychosocial, 4% une assistance juridique et 9% un appui de réinsertion socioéconomique. Il existe un lien fort entre les violences sexuelles et le risque des Infections Sexuellement Transmissibles (IST), y compris le VIH, surtout dans une région comme la Province Orientale qui a un des taux les plus élevés du pays (8,7% ; la prévalence nationale est de 1,3%). Les femmes sont la population la plus vulnérable d'être atteinte par le VIH, et plus particulièrement les femmes travailleuses de sexe (avec des prévalences dépassant le 15%), les femmes déplacées de guerre (7,6%) et les femmes militaires (7,8%). Parmi les hommes les populations dites « mobiles » - comme les routiers, les camionneurs et les travailleurs, les conducteurs de taxi-vélos les piroguiers, les pêcheurs, les miniers – ont risque plus élevé à cause de leur comportement sexuel non-protégé avec multiples partenaires et l'insuffisance d'offres de services de prévention et de prise en charge le long des axes routiers et des sites de repos.

²⁰ RDC. MGFE (2013) Ampleur de violences sexuelles en RDC et actions de lutte contre le phénomène de 2011 à 2012.

Activités proposées :

- activités de sensibilisation sur les VS (information, communication)
- développement des systèmes de référence rapide pour les victimes des VS au niveau communautaire
- activités de formation sur les VS, le VIH/IST, le planning familial, l'éducation sexuelle
- promotion et distribution de préservatifs
- campagnes de dépistage volontaire pour le VIH/IST
- backstopping VS/VIH

Groupes cibles:

Les communautés en général, les populations à risque élevé (associations des femmes, les filles adolescentes, les camionneurs, les routiers, les travailleurs agricoles saisonniers, etc.), les autorités locales.

Partenaires pour la mise en œuvre de ces activités :

Les associations spécialisées dans la matière des VS/VIH/SSR (santé sexuelle et reproductive), y compris le réseau des transporteurs contre le sida (TRASI : Transporteur arrête sida)

Indicateurs :

- nombres des activités de formation et de communication sur les VS, le VIH, la SSR
- nombres des campagnes de dépistage volontaire
- nombres des communautés/associations avec un plan de référence pour la prise en charge des victimes des VS

7 ANNEXES

- 7.1. Cadre logique
- 7.2. Termes de référence des experts internationaux
- 7.3. Termes de référence des experts nationaux (à la coordination)
- 7.4. Chronogramme de mise en œuvre
- 7.5. Résumé de l'inventaire des pistes explorées
- 7.6 Prévision des activités Entretien

7.1 Cadre logique

Objectifs, résultats attendus et activités

Logique d'intervention	Indicateurs (IOV) – à confirmer par l'étude de ligne de base	Sources de vérification	Hypothèses
Objectif global: <i>Les revenus des exploitations familiales dans les zones cibles du district de la Tshopo sont augmentés grâce à une relance durable de la production agricole et contribuent à la réduction de la pauvreté</i>			
Objectif spécifique <i>Le coût de transport est diminué par la mise à disposition d'un réseau de transport multimodal fonctionnel et durable</i>	- Nbre de kilomètres de routes praticables en toute saison/étendu du réseau multimodal contigu - La diminution du coût des transports et leur fiabilité - La vitesse moyenne de parcours est maintenue - Les impacts environnementaux sont analysés (via les EIE) et atténués - Contribution chiffrée de l'Etat congolais à l'entretien	- Rapports PRODET - Rapports MPTPI (comités de suivi) - Enquêtes par échantillonnage - Système SIG du MPTPI - Rapports ombudsman	- La stabilité politique et sécuritaire est assurée - Les autorités s'engagent entièrement dans la pérennisation de l'entretien et y contribuent financièrement - Les zones d'intervention sont désenclavées (=objectif... → dirais plutôt « le réseau multimodal est cohérent ») - RH programme trouvées

Résultat 1 : La gouvernance du secteur de transport est améliorée	• Les effectifs nécessaires pour le bon fonctionnement du Maître d'Ouvre sont opérationnels • Les plans individuels de développement sont exécutés comme prévu. • % du réseau introduit dans le système SIG • % de l'information sur le réseau dans le système SIG adaptée au moins trimestriellement • Le nombre de rapports de qualité fournis par les différents organismes appuyés	• Rapports programme • Rapports annuels Maître d'Ouvrage • Rapports des comités de suivi • Système SIG	Mise à disposition par le partenaire du personnel adéquat à tous les niveaux
Résultat 2 : Un réseau multimodal de transport est réhabilité	• Existence d'un plan d'action prioritaire désenclavement • Existence du PGES et % du PGES exécuté • Nombre de personnes formées • Nombre de personnes/structures spécialisées en HIMO • Réhabilitation de « x » km de routes • Réduction du temps de trajet • Réhabilitation de « x » bacs et « x » km de petites voies fluviales • Construction de « x » débarcadères	• PGES • Rapports programme • Système SIG (programme et Maître d'Ouvrage) • PV de réception des travaux, fournitures et services	• PME et ONG trouvées pour les travaux - Bureaux d'études trouvés - Partenariat bacs approfondi

Résultat 3 : Un réseau multimodal de transport est entretenu à travers des structures locales	• Nombre de structures locales créées et/ou appuyées • Entretien de « x » km de routes pendant « y » temps • Qualité moyenne (objective) de l'entretien • Nombre de personnes formées • Hommes/jours de travail créés • Nombre de CLER professionnalisés	• Rapports programme • Rapports de la surveillance réseau • Rapports annuels des CLER et COORDICLER • Fiches d'abattement (qualité)	• Le Maître d'Ouvrage collabore pleinement dans la surveillance du réseau •
Résultat 4 : Les bonnes pratiques de l'utilisation du réseau multimodal sont promues	• Nombre de personnes directement touchées par les activités de sensibilisation • Nombre d'instruments de réglementation installés • Existence formelle d'un service d'ombudsman <u>Outcomes :</u> • Nombre de plaintes de tracasseries • Pourcentage des véhicules surchargés • Cas de non-respect des barrières de pluie diminué]	• Statistiques du service d'ombudsman • Rapports des CLER • Rapports du programme • Rapports d'évaluation	Les autorités locales soutiennent la lutte anti-tracasserie et la réglementation du trafic

7.2 Termes de référence des experts internationaux

7.2.1 Coordinateur provincial PRODET, PRODAT,- EDUT

Fonctions

- Etre l'**interface principale** des relations avec les partenaires provinciaux (dont MM les Ministres) et la CTB
- Assurer l'intégration des différentes interventions de la CTB dans la province, et veiller à la cohérence et à la synergie de celles-ci en tant que programme provincial; cohérence interne du programme en termes de démarches et d'activités mises en œuvre par les différentes interventions; cohérence externe du programme avec les stratégies nationales et les interventions des autres PTF;
- Décharger au quotidien les assistants techniques, experts sectoriels, d'une partie de leur charge de travail liée aux procédures administratives, financières et opérationnelles afin de leur permettre de se concentrer en priorité sur leurs tâches d'assistance technique,
- Assurer la circulation de l'information, la priorisation et la communication au sein des programmes provinciaux (entre les équipes PRODAT, PRODET et EDUT et entre les structures impliquées dans la mise en œuvre) ainsi que vers l'extérieur;
- Coordonner l'organisation des comités techniques, des plates-formes d'échange, des SMCL avec les responsables techniques: programmation, invitations, agenda, préparation des documents, compte-rendu, etc.;
- Assurer le suivi-évaluation des programmes (consolidation des données issues des deux programmes): mise en place du dispositif de suivi évaluation (étude de ligne de base), s'assurer du remplissage des indicateurs de façon régulière, établir un tableau de bord du suivi et le communiquer aux équipes, aux autorités provinciales et à la CTB.
- Coordonner les missions d'évaluation;
- Sur base des rapports et programmations établis par les UDP, assurer la consolidation des informations pour assurer le rapportage des interventions;
- Coordonner les actions de capitalisation du programme: organiser des réunions d'échanges, coordonner l'organisation de missions d'expertises, préparer des documents de synthèse (ou stimuler la préparation de ces documents par les experts sectoriels suivant le niveau de technicité demandé);
- Coordonner avec les experts sectoriels les missions de suivi et d'appui méthodologique (contrats cadres mais aussi missions du siège de la CTB);
- Veiller au respect du cadre défini par la CTB, en étroite collaboration avec le/la RAF (équivalent du couple régisseur / comptable dans les procédures FED) et prioriser les demandes des programmes, veiller à suivi de qualité des prestations
- Etre un médiateur entre les différentes interventions de la CTB en province > résolution de conflits

Profil

- Diplôme de niveau universitaire (Licence ou Master) pertinent pour la fonction
- Au moins 7 ans d'expérience professionnelle pertinente dont cinq ans d'expérience en tant que manager de projet(s) de développement agricole/rural, décentralisation ou d'appui institutionnel impliquant plusieurs acteurs locaux travaillant en synergie pour atteindre des résultats attendus;
- Une expérience probante dans une fonction de coordonnateur/facilitateur de programme de développement pour un organisme international est un atout majeur. Cette expérience implique la **coordination de plusieurs projets complémentaires contribuant à un objectif commun**;
- Une majeure partie de l'expérience accumulée aura été acquise en Afrique,
- Une connaissance de la RDC est un atout;
- Excellentes compétences de **rassembleur, de facilitateur et de management de programme**.
- Maîtrise des **outils de planification et de suivi évaluation** de projets.
- Expériences en matière de renforcement institutionnel et organisationnel, ainsi qu'au niveau des processus de développement local;
- **Intérêt pour la capitalisation** et la qualité des processus de développement;
- **Sensibilité aux thèmes transversaux (environnement, genre et VIH/SIDA)** et expérience avec l'intégration de ces thèmes dans des projets de développement
- Excellente maîtrise du français écrit et parlé
- Une connaissance de base des logiciels bureautiques courants et une connaissance approfondie des logiciels utilisés couramment dans le cadre de la fonction;
- **D'excellentes qualités relationnelles** permettant de favoriser le travail en équipe.

Durée : 60 mois

Lieux d'affectation : Kisangani

7.2.2 Responsable Administratif et Financier

Sous l'autorité hiérarchique²¹ du Représentant Résident et fonctionnelle²² du Coordinateur de Programme, le responsable administratif et financier international assume la responsabilité de la gestion financière et administrative du programme.

Le responsable administratif et financier est chargé des tâches suivantes :

Achats et logistique:

- Élaborer le plan de passation des marchés publics
- Superviser le processus d'achat et en accroître continuellement l'efficacité
- Superviser la gestion du matériel, véhicules, infrastructures
- Assurer la gestion et le suivi des contrats

Gestion budgétaire et rapportage financier :

- Assurer le suivi financier : (limites budgétaires et disponibilités budgétaires)
- Rapporter sur l'avancement budgétaire du programme
- Suivre l'utilisation efficace de fonds
- Elaborer des propositions de changement budgétaire et des programmations financières
- Fournir au coordinateur et aux responsables volets les informations financières et administratives pertinentes en vue de l'organisation et la préparation des différentes SMCL

Comptabilité et gestion de la trésorerie :

- Superviser, consolider et valider la comptabilité
- Suivre de la position de trésorerie et gérer les appels de fonds
- Superviser la préparation des paiements et approuver les paiements

Gestion du personnel local:

- Assurer la gestion administrative du personnel local (contrat, payroll, congés)
- Appuyer le recrutement et sélection du personnel

Gestion des audits:

- Analyser des rapports d'audit et fournir un feedback aux auditeurs
- Réaliser des plans d'action et suivre leur mise en œuvre

Développement et communication d'instruments de gestion et d'instructions de travail :

²¹ Autorité hiérarchique : cette autorité provient de la fonction occupée, et du positionnement de cette fonction dans l'organigramme de la CTB.

²² Autorité fonctionnelle : cette autorité provient des responsabilités assumées dans la gestion des processus.

- Développer et actualiser un Manuel de mise en œuvre du Programme
- Développer des outils de gestion propre aux besoins du Programme

Renforcement des capacités des structures partenaires au niveau provincial (en collaboration avec l'AT de renforcement des capacités)

Gestion de l'équipe administrative et financière

- Planification des activités
- Fixer les objectifs ensemble avec les collaborateurs
- Motiver, encadrer et suivre les collaborateurs
- Développer les compétences des collaborateurs

Profil

- Diplôme de niveau universitaire en sciences économiques 'appliquées' ou niveau équivalent acquis par l'expérience ;
- Minimum 5 ans d'expérience professionnelle en gestion financière ou audit
- Expérience dans le domaine de la coopération au développement est un atout
- Expérience dans la gestion d'équipe
- Expérience en gestion des ressources humaines et marché publics constitue un atout;
- Bonne connaissance des applications informatiques ;
- Excellente connaissance orale et écrite du français
- Travail en équipe, à même de collaborer avec des collègues issus de contextes différents ;
- Fortes qualités analytiques et rédactionnelles
- Sensibilité aux chiffres
- Sens de la responsabilité et esprit d'initiative

Durée : 60 mois

Lieux d'affectation : Kisangani

7.2.3 Expert International Ingénieur routier

Sous l'autorité hiérarchique du Représentant Résident et fonctionnelle du Coordinateur de Programme, et en étroite collaboration avec les autres experts, **l'ingénieur routier sera responsable du PRODET.**

A ce titre et pour tout ce qui touche à cette composante:

- Il /elle est responsable de la planification des activités et l'élaboration du plan d'actions. Il/elle présente le programme annuel des activités qui le concernent pour approbation de la coordination
- Il/elle est responsable de la gestion technique des activités prévues;
- Il/elle supervise son équipe technique (ingénieurs locaux, animateurs)
- Il/elle facilite les différents ateliers de concertation avec la société civile
- Il/elle veille à la qualité des travaux routiers (réhabilitation et entretien)
- Gérer et suivre, en particulier au plan technique, les différents marchés publics de travaux (pistes, ouvrages d'art), de fournitures (matériel et matériaux) et de services (études, sensibilisations) : élaboration des cahiers de charges, suivi de la mise en œuvre et réception provisoire et définitive
- Il/elle supervise les conventions et contrats avec les structures d'entretien (CLER/COORDICLER/FEDECLER) et les entités étatiques (OR, DVDA, Ministères provinciaux, FEC, ...)
- Etre le point de contact de l'UCAG et de la CTB en ce qui concerne la stratégie technique sectorielle

Profil :

L'assistant technique doit posséder :

- Un diplôme d'ingénieur civil des constructions, du génie rural ou une expérience professionnelle équivalente ;
- Au moins 5 ans d'expérience professionnelle dont 1 an dans les programmes/projets mettant en œuvre les techniques HIMO. Il/elle doit justifier au moins 3 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 ;
- Des capacités éprouvées dans la formation et la sensibilisation des adultes, dans la facilitation de réunions et dans l'organisation de projet
- Une sensibilité notable dans les thèmes transversaux de la coopération belge (environnement, genre, VIH/SIDA) ;
- 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.

Durée : 54 mois

Lieux d'affectation : Kisangani avec de nombreux déplacements dans les trois territoires

7.2.4 Expert international en Renforcement de Capacités

Sous l'autorité hiérarchique du Représentant Résident et fonctionnelle du Coordinateur de Programme, et en étroite collaboration avec les autres experts, l'expert chargé du Renforcement des Capacités est responsable pour la mise en œuvre des activités liées à l'amélioration de la gouvernance des deux secteurs visés par le PRODAT et le PRODET.

A ce titre, il sera chargé de :

- Collecter les textes réglementaires, documents et informations dans les domaines d'intervention du PRODAT et PRODET
- Identifier les partenaires du PRODAT et PRODET et analyser leurs capacités actuelles
- Mettre en place directement ou indirectement les plans d'action des organisations partenaires et définir leurs synergies dans les deux domaines (agriculture et désenclavement)
- Accompagner l'élaboration et la mise en œuvre d'un programme unique de renforcement des capacités pour la Province Orientale du côté belge (bourses, UCAG et programme provincial) et avec les autres PTFs.
- Contribuer au suivi-évaluation des actions et opérations en cours et/ou mises en œuvre
- Appuyer la création et le fonctionnement des comités de suivi aux différents niveaux
- Appuyer les fonctionnaires impliqués dans la coordination sectorielle au niveau des deux secteurs
- Accompagner le renforcement et le fonctionnement du CCP et de CARG dans les territoires d'Opala, Banalia et Isangi.
- Planifier, exécuter et rapporter sur l'état d'avancement de la gouvernance des deux secteurs en coordination avec les autres responsables sectoriels et le coordonnateur provincial.
- Organiser ou assister à des réunions de coordination et de concertation entre les acteurs concernés par les deux interventions
- Appuyer et coordonner le volet genre avec l'expert correspondant

L'expert chargé du renforcement de capacités, coordonnera également avec l'expert national correspondant et travaillera en étroite collaboration avec les coordinateurs d'antennes.

Profil

- Diplôme de niveau universitaire (Licence ou Master) pertinent pour la fonction ou niveau équivalent acquis par de l'expérience
- Expérience de minimum 5 ans en appui technique dans des administrations publiques de pays en voie de développement, de préférence en Afrique sub-saharienne ;
- Large expérience de gestion de projets (planning des activités ; gestion financières et administrative ; logistique etc.) ;
- Maîtriser la rédaction de termes de référence et la supervision de formations de cadres et de recherches/actions de terrain ;

- Expertise éprouvée dans l'analyse institutionnelle, le développement organisationnel et le développement des capacités.
- Expertise éprouvée dans le change management
- Familier/ère avec le monitoring, les tableaux de bords, les évaluations de résultats ;
- Connaissance de l'approche "genre"
- Connaissance approfondie de MS Office (Word, Excel, etc.)
- Une aptitude à coordonner une équipe multidisciplinaire et à collaborer avec les autres acteurs concernés dans le secteur agricole
- Grandes aptitudes relationnelles et diplomatie
- Excellente connaissance orale et écrite du français

Durée : 54 mois

Lieux d'affectation : Kisangani avec déplacements dans les trois territoires

7.3 Termes de référence des experts nationaux (à la coordination)

7.3.1 Coordinateur d'antenne

Fonction

Sous l'autorité fonctionnelle de l'expert responsable de la composante Agriculture, le coordinateur d'antenne sera chargé de la coordination des activités du PRODAT et PRODET dans les bassins desservis par son antenne. Il travaillera en collaboration avec l'inspecteur de territoire et de secteurs concernés et les unions des OPA.

Il/elle:

- Contribuera à la planification de différentes activités dans sa zone d'intervention
- Assurera que cette planification soit respectée
- Assurera les aspects de gestion et de suivi du PRODAT et PRODET dans sa zone, avec l'appui d'un log/admin/fin
- Facilitera le travail en équipe entre les différents acteurs qui ont un rôle dans la mise en œuvre du programme au niveau de sa zone

Profil

L'expert chargé de coordination d'antenne doit posséder :

- Au moins 3 ans d'expérience dans le domaine de la mise en œuvre de projets de coopération au développement de préférence dans le secteur agricole
- Une bonne capacité de planification, d'organisation, de gestion et de rédaction
- Une aptitude à coordonner une équipe multidisciplinaire et à collaborer avec les autres acteurs concernés dans les secteurs d'interventions du programme
- Une expérience professionnelle dans le domaine de l'animation/sensibilisation/formation aux OPA, CLER, services étatiques et autres acteurs du développement.
- Le goût de travailler sur le terrain dans une logique de proximité
- Une bonne connaissance des outils informatiques courants : MS Word, MS Excel, MS

Powerpoint, etc.

7.3.2 Expert en suivi/évaluation

Fonction

Sous l'autorité fonctionnelle du coordinateur provincial, le chargé du suivi/évaluation aura pour principales tâches

- de participer à l'élaboration des termes de référence de l'étude de base (Baseline) et d'en superviser l'exécution
- de mettre en place un système de suivi avec son support informatique
- d'assurer la suivi de la mise en œuvre des différents programmes annuels d'exécution (semences, manioc, agroforesterie, formations,...)
- d'assure le suivi des indicateurs validés dans la ligne de base
- de participer à la rédaction des rapports d'exécution

Profil

L'expert devra avoir un diplôme universitaire pertinent, avec une expérience d'au moins 5 ans dans le domaine du suivi/évaluation

Il devra:

- avoir connaissance du secteur agricole et développement rural
- posséder une expérience de terrain
- avoir une bonne maîtrise de la langue française et si possible de la langue locale
- avoir une bonne aptitude à travailler en équipe
- avoir une bonne maîtrise de l'informatique, et spécialement dans le domaine des bases de données

7.4 Chronogramme de mise en œuvre

				A1	A2	A3	A4	A5
			COMPOSANTES TECHNIQUES					
1			La maîtrise d'ouvrage au niveau provincial est renforcée					
1 01			<i>Appui à l'organisation de la maîtrise d'ouvrage provinciale</i>					
1 02			<i>Appui au fonctionnement de la maîtrise d'ouvrage provinciale</i>					
1 03			<i>Renforcement des capacités humaines</i>					
1 04			<i>Renforcement des capacités matérielles (bâtiment, matériel)</i>					
2			Un réseau multimodal de transport est réhabilité					
2 01			<i>Priorisation des axes à réhabiliter</i>					
2 02			<i>Etude d'impact + Plan de mitigation (EIES + PGES)</i>					
2 03			<i>Formation des structures</i>					
2 04			<i>Achat d'outillage et d'équipement</i>					
2 05			<i>Réhabilitation des infrastructures routières et fluviales</i>					
2 06			<i>Ingenieurs routiers réhabilitation</i>					
3			Un réseau multimodal de transport est entretenu à travers des structures locales					
3 01			<i>Mise en place des structures locales d'entretien</i>					
3 02			<i>Accompagnement et formation des structures locales</i>					
3 03			<i>Travaux d'entretien</i>					
3 04			<i>Supervision de l'entretien (10%)</i>					
3 05			<i>Ingénieurs routiers entretien</i>					
4			Les bonnes pratiques de l'utilisation du réseau sont appliquées.					
4 01			<i>Appui à la lutte anti-tracasserie</i>					
4 02			<i>Sensibiliser les parties prenantes du réseau routier</i>					
4 03			<i>Mise en place d'installations de réglementation du trafic</i>					

7.5 Inventaire des pistes prioritaires et coûts unitaires

Méthodologie

L'inventaire s'est basée sur une liste des priorités établies par les CARG des territoires Opala, Isangi et Banalia. Ces Conseils Agricoles Ruraux de Gestion connaissent bien les territoires et les bassins agricoles avec un potentiel important. Des bassins prioritaires, ils ont déduit un ensemble de pistes prioritaires. La liste des pistes jugées prioritaires se trouve ci-dessous.

Territoire	De	à	km
Opala			563
	Yambela	Yakoko	134
	Yataka	Yaongama	28
	Yatolema	Yasendu	25
	Yehila	Ilota	10
	Yatanda	Yatili	25
	Olife	Likundu	12
	Yaolonga	Yawaka	55
	Ekoli	Lerema	50
	Yambale	Lokandu	25
	Yalipanda	Yolika	16
	Kenaka	Osoko	42
	Ohuma	Yakoko	26
	Osuke	Elengalale	27
	Otelelakoy	Asangu	67
	Yambetshi	Omongo	21
Banalia			509
	Yambelo	Yangambi	76
	Badambila	Aboulakama	22
	Bayangene	Bambane	18
	Banalia	Baloma	45
	Banalia	Panga	144
	Babise	Mangi	50
	Bondjala	Bonboma	18
	Dikwa	Boumbwa	45
	Kole	Mangi	91

Estimation coûts unitaires			
Ouvrages	Unité	Coût unitaire (€)	Désignations
Pont	ml	6500	Ouvrages en BA de portées $\geq 3m$ et $\leq 8,5m$
Dalot	Unité	9.500	Unité de dalot en BA de section 1mx1m
Chaussée dégradée	Km	1.300	Travaux terrassement 1(degr)
Chaussée très dégradée	Km	1.900	Travaux terrassement 2(degr)
Drainage dégradé	Km	900	Travaux d'assainissement 1(degr)
Drainage inexistant	Km	1.300	Travaux d'assainissement 2(degr)
Végétation dense	Km	1.300	Travaux préparatoire 2(degr)
Végétation claire	Km	900	Travaux préparatoire 1(degr)
Coefficient de sécurité		1,25	Tenir compte: accessibilité, lithologie, matériaux d'emprunt, services...
Grands ouvrages $>8,5ml$	ml	10.000	Ouvrages en BA de portées $>8,5m$

Isangi			464
	Yaisuli	Mokombe	45
	Mokombe	Yambula	60
	Yanyongo	Yasendu	41
	Yangambi	Weko	25
	Yambau	Bokau	20
	Yangambi	Yaikela	25
	Isangi	Lisala Ngomba	102
	Yabaondo	Yaboseo	85
	Yakeleli	Yaboseo	61

Un premier exercice a été fait sur terrain pour repérer les axes en question. En effet, les cartes disponibles ne mentionnent pas toujours ces axes ou les villages de début et fin des axes.

Après, les équipes de terrain, formés et équipés en utilisation du GPS et d'une caméra (qui intègre aussi un GPS et un accéléromètre), ont essayé de parcourir chaque axe identifié. Cela n'a pas toujours été possible, pour des raisons d'accessibilité : quelques axes se trouvent très loin ($>200km$) du réseau actuellement praticable. Vu que ces axes ne sont pas connectés au réseau praticable, ils ne seront pas non plus éligible de toute façon pour une réhabilitation par le PRODET. A d'autres endroits, une mise à jour (en concertation avec les autorités locales du territoire ou du secteur) a été faite et d'autres axes ont été ajoutés. La plupart des axes a été relevé en moto, afin de pouvoir traverser des rivières où le pont manque.

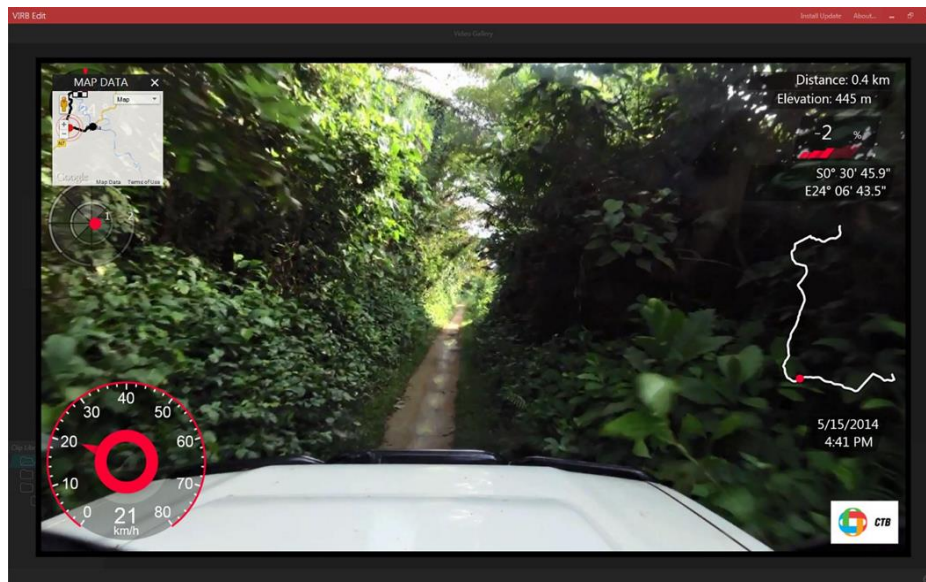
Un contrat de service en SIG a traité les données des relevés. Chaque point repéré (un pont, un dalot, un village) a été intégré dans la base de données, avec ses caractéristiques principales. Le SIG a ainsi permis de créer les cartes thématiques.

Les relevés ont également apprécié le degré global de la chaussée et du drainage, ainsi que la densité de végétation à traiter. Chaque axe relevé a ensuite fait l'objet d'un calcul (voir exemple plus bas) des coûts estimatifs. Pour ces coûts, les moyennes historiques dans la province ont été utilisées. Le tableau ci-dessous donne un aperçu des chiffres utilisés.

Exemple : fiche de relevé d'un axe

Date	5-juin-14	N° GPS	2											Opérateurs de saisie													
Territoire BANALUA		Aee 3_BADAMBILA_Riv-PALIA(Abouakama)																									
Waypoint	Observation (Elément: Pont, Daloit, Bourbier, Village, ...)		PK	Heure	Rivibre	PONTS				DALOT				BOURBIER				Chaussée (Niveau dégradation)		Drainage (Niveau+dégradation)		VEGETATION		VILLAGE	COMMENTAIRE		
	Elément	Désignation				Interv	Porté	Digue	Tirant	Interv	Porté	Digue	Long(m)	Larg(m)	Ep(m)	Vol(m\$)	1 (degr)	2 (degr)	1 (degr)	2 (degr)	Dense	Clair					
419	Village	Badambila	0,00	17:15												0									Marché Ba		
420	Dalot		0,75		Gula					Const	2					0									Np=1288		
421	Dalot		0,93		Singoto					Const	1					0									Np=1289		
422	Village	Badambila2														0											
423	Dalot	Badambila3	4,42							Const	2					0											
424	Village	Badambila3	4,93													0											
425	Riv	Riv Palia	6,32		Palia								400	4	0,5	800		3,00		6,32		6,32			Np=1290-95		
Grands ouvrages >8,5							0									0											
							0			5						800	0	3		6,32		6,32					
							6.500			47.500						0	1300	1.900	900	1.300	900						
							10714			0						0	5.700	0	8.216	0	1.320	0	5.688				
Chaussée		OH/ Pontée <8,5	OH/ Pontée >8,5	Total																							
24.505		50.375	0	81.880																							
L'axe est traversé par une grande rivière franchissable que par un radeau de fortune (non sécurisé). La mission a relevé les données jusqu'à la rivière Palia.																											

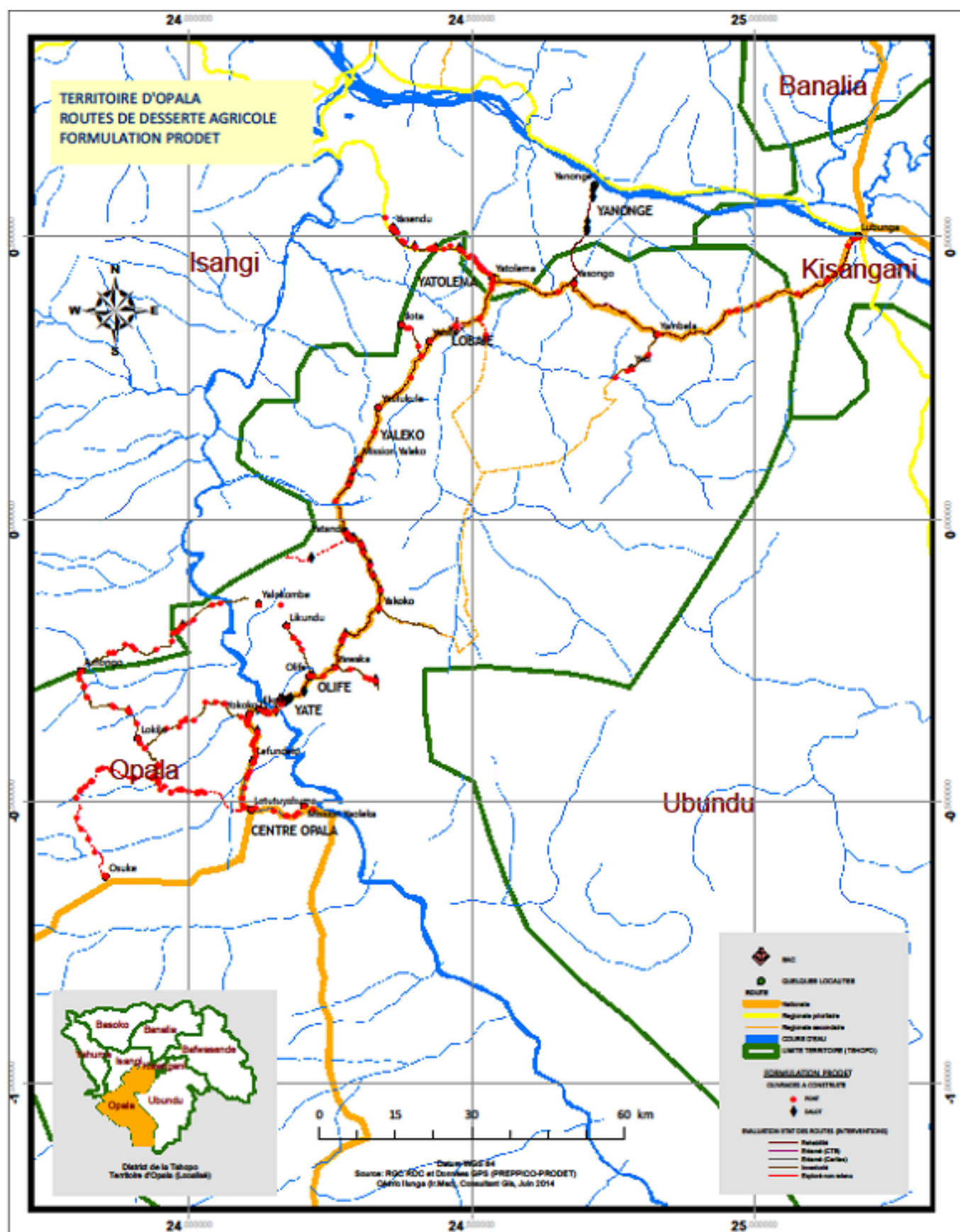
La photo ci-dessous donne un exemple de ce que donnent les images typiques de l'exercice d'exploration.

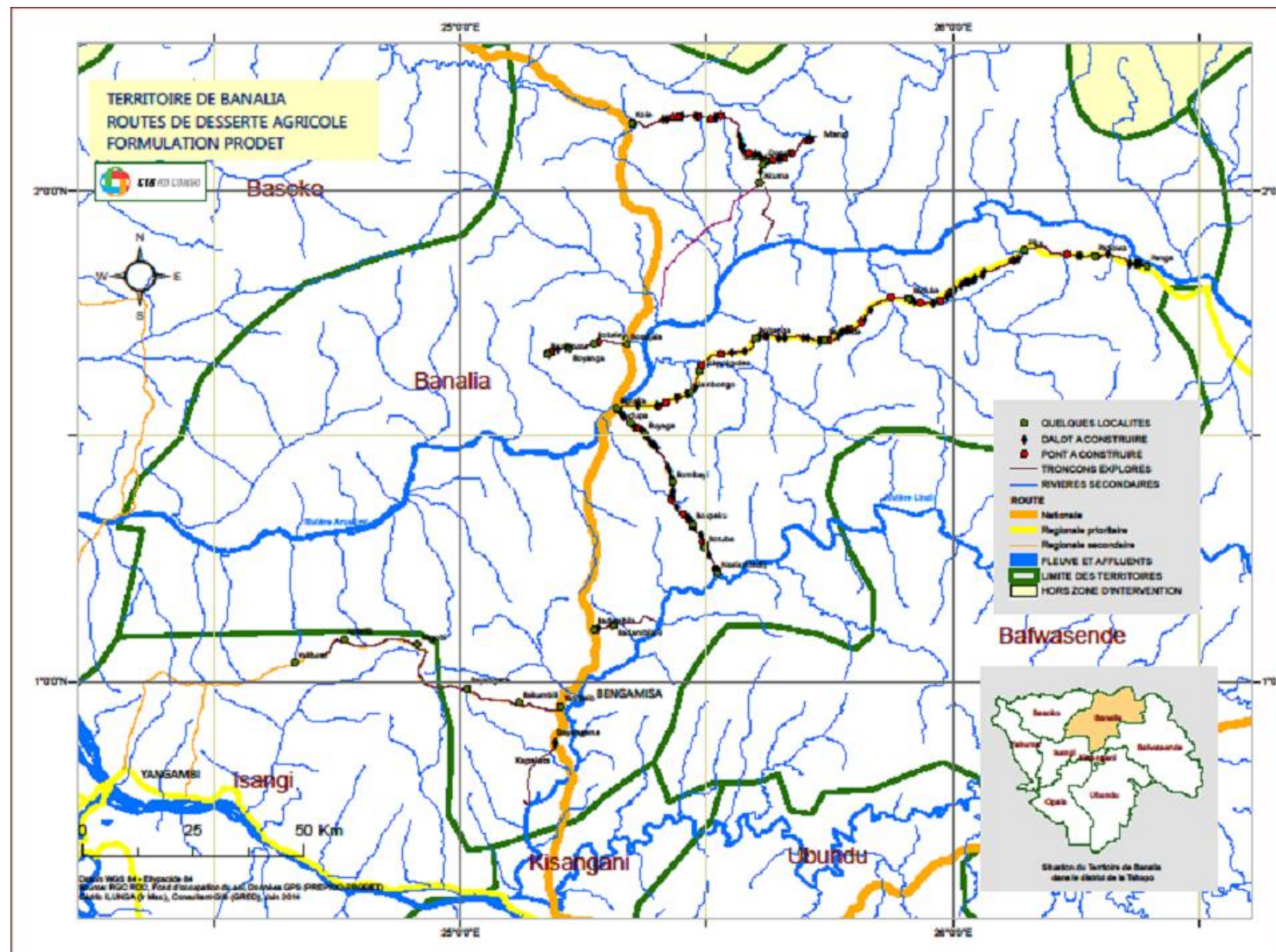


Résultats

Au total, les équipes ont pu parcourir 1080 km, répartis en 27 axes sur les 3 territoires. Les axes parcourus se trouvent sur les cartes ci-dessous.

Après traitement des données, un tableau synthétique est ainsi élaboré avec les axes et leur coût estimatif. Quelques statistiques ont été faits sur la liste et se trouvent en bas du tableau ci-dessous.





Désignation Axes	Longueur km	Chaussée €	Ouvrages <8,5m €	Ouvrages > 8,5m €	Coût total €	€/km
OPALA						
1_RIV-LOBAIE_EKOLI	115	62.625	375.000	0	437.625	3.805
2_YAMBELA_Riv.Lobaie	13,3	74.813	0	0	74.813	5.625
3_YANONGE_YASONGO	21,46	93.888	106.875	0	200.763	9.355
4_YANONGE_LOTOKILA						
5_YATOLEMA_YASENDU	25	109.375	358.750	0	468.125	18.725
6_YAHILA(ILUNGA)_ILOTA	8,7	48.938	105.625	0	154.563	17.766
7_YATAKA_(Riv.Lobaie)YAONGAMA	4,73	20.694	69.063	0	89.756	18.976
8_YATANDA_YATILI(15KM_DE_YATANDA)						
9_YAKOKO_YAOLONGA	14,35	74.469	0	0	74.469	5.189
10_YAWAKA_(YALOKWA)LISUMA	11,51	64.744	353.438	118.750	536.931	46.649
11_OLIFE_LIKUNDU	11,9	66.938	227.500	0	294.438	24.743
12_Riv-Lomami (Yaluwe)_LIKUNDU	12	60.000	0	0	60.000	5.000
13_EKOLI(Yokoko)_LOKILO(état)_LEREMA_Riv-Lomami	89,36	464.263	847.500	878.750	2.190.513	24.513
14_YAMBALE_LOKILO(Etat)	7,57	42.581	0	0	42.581	5.625
15_YALIPANDA_EREMA	(7)	0	0	0	0	
16_LETETUTU(Yakuma,Pk17 de Opala)_Yambale						
17_YAMBALE_YAMBETSHI_OSUKE(Omongo)						
18_PK16 RN8 Letetutu Yakuma_OPALA-Centre_PK18RN7 Etutu Simbele	(34)	0	0	0	0	
19_ETUTU(Simbele						
Pk18)_OSUKE_OTELAKOY_KENAKE_NONGOWANSA	(144)	0	0	0	0	
20_KENAKE_BOHUNA_ETUTU(Simbele Pk18)	(50)	0	0	0	0	
21_OSUKE_ELENGALALE	(27)	0	0	0	0	
22_OTELAKOY_ASANGU	(67)	0	0	0	0	
TOTAL	334,88	1.183.325	2.443.750	997.500	4.624.575	13.810

ISANGI

1_YABOTETELE_YAFETA(Etat)	57,62	295.303	755.313	1.150.000	2.200.615	38.192
2_YAFETA(Etat)_MOKOMBE_YAHISULI	94,89	461.250	810.000	562.500	1.833.750	19.325
3_YAMBULA_YAFETA(Etat)	11	56.375	35.625	0	92.000	8.364
4_YANYONGO_YASENDU	38,67	198.184	809.688	300.000	1.307.871	33.821
5_(Lokeli)WEKO_WEKO_YANGAMBI	56,75	278.125	11.875	0	290.000	5.110
6_WEKO_YAMBAU	14,15	78.750	133.750	0	212.500	15.018
7_ISANGI_LISALA NGOMBA	115,3	442.500	1.987.500	2.400.000	4.830.000	41.891
TOTAL	388,38	1.810.486	4.543.750	4.412.500	10.766.736	27.722

BANALIA						
1_BAYANGENE_(Riv-Lipale)KAPALATA	2,83	14.504	23.750	0	38.254	13.517
2_YAMBELO_(Lokeli)WEKO	75,75	334.375	0	0	334.375	4.414
3_BADAMBILA_Riv-PALIA(Aboulakama)	6,32	24.505	59.375	0	83.880	13.272
4_BANALIA_BABISE_PANGA	143,5	784.375	1.697.813	2.062.500	4.544.688	31.670
5_BANALIA_BALOMA(Mara)	49,02	223.500	675.625	500.000	1.399.125	28.542
6_BONDJALA_BOMBOMA	19,47	88.051	112.500	125.000	325.551	16.721
7_KOLE_DONGO_MANGI	53,71	248.750	899.375	187.500	1.335.625	24.867
8_DONGO_AKUMA(Bombwa-Dikwa)	5,7	29.213	11.875	0	41.088	7.208
9_DIKWA_BOMBWA	(45)	0	0	0	0	
TOTAL	356,3	1.747.273	3.480.313	2.875.000	8.102.585	22.741

GRAND TOTAL	1.080	4.741.084	10.467.813	8.285.000	23.493.896
Moyenne globale pesée		4392	9696	7674	21762
		20%	45%	35%	

Weighted average	21.762	€/km
Min	3.805	€/km
Max	46.649	€/km
Stdev	11.954	€/km

Analyse et conclusions

Les conclusions de l'exercice d'inventaire sont les suivantes :

- le coût moyen de réhabilitation **dans cette zone** du pays est estimé à 22.000 €/km. Une variance de 12.000 est observée néanmoins, avec des coûts entre 10.000€/km et 34.000€/km comme interval de confiance ($X \pm \sigma$).
- plusieurs tronçons identifiés par les CARG ne sont pas éligibles sans réhabilitation préalable d'un axe plus ou moins long qui le connecte au réseau.
- Plusieurs tronçons n'ont pas pu être relevé par difficulté d'accès pour les équipes (par exemple le franchissement d'une grande rivière).
- Au total, 1.080 km de route a été relevé, avec un coût estimé total de 23,5 millions d'euro.
- Surtout le nombre d'ouvrages de franchissement augmente sensiblement le coût des réhabilitations : par km à réhabiliter, les ouvrages représentent 80% du coût de la réhabilitation, contre 20% pour les travaux à la chaussée, ce qui explique pourquoi les prix unitaires sont plus chers dans cette province dotée d'un réseau hydrographique important que dans les autres provinces.
- Le coût de quelques axes est prohibitif. A titre d'exemple, l'axe Banalia-Babise-Panga de 143,5km coûtera plus de 4.5 million d'euro à réhabiliter.

Budgétisation de la réhabilitation

Le budget réhabilitation repose sur l'hypothèse que les routes avec un grand coût au km en réhabilitation, par la présence nombreux ouvrages d'art, ne sont pas faisables d'un point de vue économique dans un premier temps. Ainsi, une première sélection a été faite sur base uniquement du coût au km.

Le **tableau indicatif** suivant est obtenu comme sélection préliminaire des pistes. **Cette sélection devra être amendée par le programme**, en tenant compte des études base-line et des analyses techniques (améliorer les estimations sur base des proximités de carrière, le sous-sol, les structures éventuelles des ponts récupérables, ...) et économiques (confirmation de la faisabilité) qui peuvent changer la décision de retenir un axe ou pas.

En effet, le coût au km n'est pas le seul critère de sélection d'un axe (voir chapitre 3, Activité 2.1 pour une liste des critères et la méthodologie de priorisation). Le programme veillera également à la cohérence du réseau finalement retenu et la synergie avec le PRODAT.

Désignation Axes	Longueur	Coût total	€/km
Territoire Opala			
1_RIV-LOBAIE_EKOLI	115	437.625	3.805
2_YAMBELA_Riv.Lobaie	13	74.813	5.625
3_YANONGE_YASONGO	21	200.763	9.355
5_YATOLEMA_YASENDU	25	468.125	18.725
6_YAHILA(ILUNGA)_ILOTA	9	154.563	17.766
7_YATAKA_(Riv.Lobaie)YAONGAMA	5	89.756	18.976
9_YAKOKO_YAOLONGA	14	74.469	5.189
12_Riv-Lomami (Yaluwe)_LIKUNDU	12	60.000	5.000
14_YAMBALE_LOKILO(Etat)	8	42.581	5.625
TOTAL	222	1.602.694	7.216
Territoire Isangi			
2_YAFETA(Etat)_MOKOMBE_YAHISULI	95	1.833.750	19.325
3_YAMBULA_YAFETA(Etat)	11	92.000	8.364
5_(Lokeli)WEKO_WEKO_YANGAMBI	57	290.000	5.110
6_WEKO_YAMBAU	14	212.500	15.018
TOTAL	177	2.428.250	13.735
Territoire Banalia			
1_BAYANGENE_(Riv-Lipale)KAPALATA	3	38.254	13.517
2_YAMBELO_(Lokeli)WEKO	76	334.375	4.414
3_BADAMBILA_Riv-PALIA(Aboulakama)	6	83.880	13.272
6_BONDJALA_BOMBOMA	19	325.551	16.721
7_KOLE_DONGO_MANGI	54	1.335.625	24.867
8_DONGO_AKUMA(Bombwa-Dikwa)	6	41.088	7.208
TOTAL	164	2.158.773	13.181
Total Global	563	6.189.716	11.000

Un budget de environ 6,2M€ est ainsi nécessaire pour la réhabilitation d'environ 600km de pistes.

Pour la réhabilitation d'un bac, le prix varie entre 10.000 euro (petite intervention) et 700.000 euro (nouveau bac), en fonction des besoins. Les embarcadères sont estimés à 150.000 euro par site (2 rives).

La réhabilitation des voies fluviales est faite à un prix unitaire de 1.250 euro au km (balisage, débroussaillage), nettement moins cher que les voies terrestres.

Le budget alloué à la réhabilitation est de 7,7 millions d'euro. Ce budget inclut la réparation/réhabilitation de bacs sur les axes retenus ainsi que la réhabilitation de quelques voies fluviales prioritaires.

Au niveau des bacs, il est important pour le projet d'être réactif et de pouvoir intervenir sur un bac qui devient non-opérationnel pendant le projet même.

Au total à de façon estimative, le programme pourra réhabiliter environ 600km de pistes, 3 à 4 bacs/embarcadères sur le réseau, et environ 200km de voies fluviales, comme illustré dans le

tableau ci-dessous.

	Nombre	Prix	Total
Pistes	600	10.500	6.300.000
Fluvial	200	1.250	250.000
Bacs	4		1.150.000
Total			7.700.000

La réhabilitation sera en phase avec le volet agriculture, et désenclavera **en priorité les bassins ciblés par le volet agriculture.**

7.6 Prévision des activités Entretien

7.6.1 Prix unitaire

Le budget en entretien et le prix unitaire par km et par an d'entretien est basé sur le fonctionnement de base d'un CLER. Le tableau ci-dessous détaille (en grandes lignes) les finances d'un CLER.

	Salaire (\$)	Nombre	Total	Unité
Président	100	1	100	\$/mois
Vice	75	1	75	\$/mois
Secrétaire	50	1	50	\$/mois
Trésorier	50	1	50	\$/mois
Conseiller	50	2	100	\$/mois
Chef de Chantier	100	1	100	\$/mois
Chef d'équipe	75	2	150	\$/mois
Cantonnier	50	37	1.850	\$/mois
Total Salaires	2.475			\$/mois
Fonctionnement	247,5			\$/mois
Total CLER	2.722,5			\$/mois
Longueur Tronçon	25			km
Prix/km/an	1.306,8			\$

Du tableau ci-dessus, il s'avère que **le coût d'entretien est d'environ 1.000 à par kilomètre par an**. En réalité, ce chiffre est une légère surestimation, car il ne sera payé qu'en cas de prestation maximale d'un CLER. Le paiement par niveau de service diminuera ce coût, il est exceptionnel qu'un CLER puisse maintenir un niveau de service à 100% durant toute l'année.

Le coût d'entretien inclut également le renouvellement de l'outillage (sur les frais de fonctionnement du CLER). Un ensemble d'outillage est donné à chaque CLER lors de sa mise en place.

Au niveau des **voies fluviales**, le coût d'entretien est beaucoup plus faible, et ne représente que **maximum 20% du coût unitaire d'entretien routier**.

L'entretien des bacs n'est pas directement financé par le programme. Par contre, le système de gestion des recettes des bacs, développé dans PREPICO 3, sera continué, afin d'améliorer la gestion des bacs et notamment le financement de l'entretien.

7.6.2 Budget Entretien

Pour calculer le budget « entretien » du programme, les hypothèses suivantes sont faites :

- 400 km de réseaux existants (PREPICO), qui seront repris en entretien par le programme PRODET (car dans les mêmes territoires et à priori pertinentes)
- 200 km par an de réhabilitation, à partir de la deuxième année (la première année sert aux études de base et aux procédures de marché de travaux), à reprendre en entretien, dont la moitié dans l'année même de réhabilitation
- Entretien des réseaux réhabilités pendant tout le programme

Ainsi, le tableau ci-dessous montre la croissance du réseau en entretien du programme sur les 5 ans d'exécution.

Ventilation budget pour l'entretien des pistes

	A1	A2	A3	A4	A5	Σ
Rehabilitation (km)		200	200	200	0	600
Entretien (km)	400	500	700	900	1.000	3.500
Budget (€)	400.000	500.000	700.000	900.000	1.000.000	3.500.000

Au total, 3.500 « km/an d'entretien » sont nécessaires sous les hypothèses mentionnées ci-dessus, pour un budget estimatif de 3.500.000 euro.

Ventilation budget pour l'entretien des voies fluviales

	A1	A2	A3	A4	A5	S
Réhabilitation (km)	200	0	0	0	0	200
Budget pour entretien en €	40.000	40.000	40.000	40.000	40.000	200.000

Le budget de 3.700.000 € prévu dans le DTF couvre aussi bien l'entretien des pistes que des voies fluviales.

Il est prévu que le partenaire congolais reprenne une partie de l'entretien du réseau global provincial sur financement interne. Cette partie ne concerne pas nécessairement le réseau réhabilité par la coopération belgo-congolaise, mais si tel est le cas, le solde de la ligne entretien pourra être affecté à une augmentation du nombre de km de réhabilitation. Ceci est un incitant pour la partie congolaise à reprendre de façon correcte l'entretien d'un réseau réhabilité par la coopération belgo-congolaise ou d'autres PTF.