

# DOSSIER TECHNIQUE ET FINANCIER

## PROGRAMME DE DESENCLAVEMENT DANS LE KASAÏ-ORIENTAL (PRODEKOR)

### RD CONGO

CODE DGCD : NN 3013499  
CODE NAVISION : RDC 12 173 11



LA COOPÉRATION  
BELGE AU DÉVELOPPEMENT **.be**

# TABLE DES MATIÈRES

<b>ABRÉVIATIONS</b> .....	<b>4</b>
<b>FICHE ANALYTIQUE DE L'INTERVENTION</b> .....	<b>7</b>
<b>1 ANALYSE DE LA SITUATION</b> .....	<b>9</b>
1.1 INTRODUCTION DU DOSSIER .....	9
1.2 SECTEUR ROUTIER EN RDC .....	10
1.3 PROVINCE DE KASAÏ-ORIENTAL .....	13
1.4 LE RÉSEAU DE TRANSPORT AU KASAÏ-ORIENTAL .....	14
1.5 LA GOUVERNANCE DANS LE SECTEUR .....	15
1.6 HISTORIQUE DES PROJETS ROUTIERS BELGO-CONGOLAIS EN RDC.....	23
<b>2 ORIENTATIONS STRATÉGIQUES</b> .....	<b>25</b>
2.1 STRATÉGIE GLOBALE .....	25
2.2 STRATÉGIE D'ANCRAGE.....	26
2.3 STRATÉGIE DE FINANCEMENT .....	27
2.4 PRINCIPES D'INTERVENTION .....	28
2.5 LOCALISATION DE L'INTERVENTION .....	37
2.6 BÉNÉFICIAIRES .....	37
2.7 SYNERGIES .....	38
<b>3 PLANIFICATION OPÉRATIONNELLE</b> .....	<b>42</b>
3.1 OBJECTIF GÉNÉRAL .....	42
3.2 OBJECTIF SPÉCIFIQUE.....	42
3.3 RÉSULTATS ATTENDUS.....	42
3.4 ACTIVITÉS À METTRE EN ŒUVRE PAR RÉSULTAT .....	43
3.5 INDICATEURS ET SOURCES DE VÉRIFICATION .....	58
3.6 ACTEURS INTERVENANT DANS LA MISE EN ŒUVRE .....	58
3.7 ANALYSE DES RISQUES .....	59
<b>4 RESSOURCES</b> .....	<b>62</b>
4.1 RESSOURCES FINANCIÈRES .....	62
4.2 RESSOURCES HUMAINES.....	62
4.3 RESSOURCES MATÉRIELLES .....	65
<b>5 MODALITÉS D'EXÉCUTION</b> .....	<b>68</b>

5.1	CADRE LÉGAL ET RESPONSABILITÉS ADMINISTRATIVES .....	68
5.2	RESPONSABILITÉS TECHNIQUES .....	68
5.3	STRUCTURES D'EXÉCUTION ET DE SUIVI.....	68
5.4	CONTRIBUTIONS DES PARTIES .....	73
5.5	MODALITÉS DE GESTION.....	75
5.6	GESTION EN RÉGIE .....	78
5.7	RAPPORTAGE ADMINISTRATIF, COMPTABLE ET FINANCIER .....	79
5.8	MÉCANISME D'APPROPRIATION DES ADAPTATIONS AU DTF .....	81
5.9	SUIVI ET ÉVALUATION.....	81
5.10	CLÔTURE DE LA PRESTATION.....	83
<b>6</b>	<b>THÈMES TRANSVERSAUX .....</b>	<b>84</b>
6.1	ENVIRONNEMENT.....	84
6.2	GENRE.....	86
6.3	HIV / SIDA .....	90
6.4	DROITS D'ENFANTS.....	92
6.5	DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE LOCAL ET ÉCONOMIE SOCIALE.....	92
<b>7</b>	<b>ANNEXES.....</b>	<b>94</b>
7.1	CADRE LOGIQUE .....	94
7.2	CHRONOGRAMME .....	100
7.3	TDR PERSONNEL LONG TERME .....	101
7.4	CARTE DU RÉSEAU ROUTIER KASAÏ-ORIENTAL.....	107
<b>8</b>	<b>BIBLIOGRAPHIE.....</b>	<b>108</b>

## ABRÉVIATIONS

ACCO	Association des Chauffeurs du Congo DR
ACOPEDEC	Association des Colporteurs Pédaleurs pour le Développement du Congo
AT(I/N)	Assistant Technique (International/National)
BAD	Banque Africaine de Développement
BIT	Bureau International du Travail
CARG	Conseil Agricole et Rural de Gestion
CCP	Comité Consultatif Provincial
CCQ	Comité de Contrôle de Qualité
CIELS	Comité Interentreprises de Lutte contre le VIH/SIDA
CLAT	Comité de Lutte Anti Tracasserie
CLER	Comité Local d'Entretien Routier
CLESB	Comité Local d'Entretien, Sécurité et Balisage
COORDICLER	Coordination des CLER (niveau territoire)
CRONGD	Conseil Régional des ONGD
CTB	Coopération Technique Belge
CVD	Comité Villageois de Développement
DFID	Department for International Development
DGD	Direction Générale de la Coopération au Développement
DSCRP	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
EUR	Euro
FAO	Food and Agriculture Organisation
FEC	Fédération des Entreprises Congolaises
FEDECLER	Fédération des CLER (niveau district)
FONER	Fonds National d'Entretien Routier
FRER	Fonds Régional d'Entretien Routier
HIMO	Haute Intensité de Main-d'œuvre

IOV	Indicateurs Objectivement Vérifiables
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
OMD	Objectifs du Millénaire pour le Développement
ONG(D)	Organisation Non Gouvernementale (de Développement)
OR	Office des Routes
OVD	Office des Voiries et Drainage
PAPNG	Politique Nationale Genre et de son Plan d'Action
PGES	Plan de Gestion Environnementale et Sociale
PME	Petite ou Moyenne Entreprise
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
RIB	Réhabilitation et Entretien des Infrastructures Routières dans la province de Bandundu
RIL	Route d'Intérêt Local
RN	Route Nationale
RP	Route Provinciale
SIG	Système d'Information Géographique
SLA	Service Level Agreement

SMCL	Structure Mixte de Concertation Locale
TDR	Termes de Référence
TMARQ	Temps, Moyens, Activités, Résultats, Qualité (méthodologie de suivi)
TRASI	Transporteur Arrête SIDA
ITPR	Infrastructures, Travaux Publics et Reconstruction
UCAG	Unité Conjointe d'Appui à la Gestion
UDP	Unité de Direction de Programme
UE	Union Européenne

## FICHE ANALYTIQUE DE L'INTERVENTION

RDC – Programme de Désenclavement dans le Kasai-Oriental (PRODEKOR)

Titre de l'intervention	Programme de désenclavement dans la province du Kasai-Oriental (PRODEKOR)
N° d'intervention DGD	3013499
Code Navision CTB	RDC 12 173 11
Institution partenaire	Ministère Provincial en charge du Développement Rural
Durée de l'intervention	60 mois pour l'exécution
Date démarrage de l'intervention	Premier semestre 2013
Contribution du pays partenaire	Contribution au financement de l'entretien (estimée à >3MUSD sur la durée du programme)
Contribution belge	20 000 000 EUR
Secteur (codes CAD)	21020 & 21040 road & water transport
Brève description de l'intervention	L'objet de la prestation est de désenclaver les zones de production agricole de la province du Kasai-Oriental par la réhabilitation et l'entretien des pistes rurales et les voies d'eau. Ce programme de désenclavement est couplé à un programme d'appui à la relance du secteur agricole dans la même province qui consiste à appuyer les systèmes d'exploitation familiale afin d'augmenter les revenus des paysans.
Objectif global	L'évacuation de la production agricole des exploitants familiaux, dans les districts de Tshilenge, Kabinda et Sankuru de la Province du Kasai-Oriental vers les points d'évacuation (routes, fluviaux, ferroviaires) et vers les centres de consommation est améliorée, ainsi que les accès aux services et à la mobilité des personnes.
Objectif spécifique	Mettre à disposition des utilisateurs un réseau multimodal prioritaire, durable et praticable en toute saison grâce à la réhabilitation et aux mécanismes d'entretien.

<p>Résultats</p>	<p>R1. La maîtrise d’ouvrage au niveau provincial est renforcée.</p> <p>R2. Un réseau multimodal de transport, répondant aux priorités provinciales de développement, est réhabilité.</p> <p>R3. Un réseau multimodal de transport est entretenu à travers des structures locales</p> <p>R4. Les bonnes pratiques d’utilisation du réseau sont appliquées</p>
<p>Bénéficiaires directs</p>	<p>Les populations habitants les zones d’interventions (5,7 million).</p> <p>Les transporteurs qui utilisent les routes réhabilitées.</p> <p>Les ouvriers qui réhabilitent et entretiennent les routes.</p> <p>Les fonctionnaires en charge des routes par le renforcement de leurs capacités.</p>
<p>Bénéficiaires indirects</p>	<p>Les populations consommatrices des villes.</p>



# 1 ANALYSE DE LA SITUATION

## 1.1 Introduction du dossier

### 1.1.1 Programme Indicatif de Coopération

Le 21 décembre 2009, le nouveau Programme Indicatif de Coopération (belgo-congolaise) (PIC) a été signé.

Ce PIC se focalise sur 3 secteurs : agriculture, pistes & bacs et éducation. Pour ces deux premiers, le PIC a retenu 4 zones de concentration :

- Le Kwilu et Kwango au Bandundu
- Le Kasai-Oriental
- La Tshopo en Province Orientale
- Le Sud Maniema

Le budget global pour le secteur pistes & bacs est de 89 millions d'euro (avec une tranche optionnelle de 15 millions d'euro).

Le PIC mentionne –pour chaque secteur- les études préalables à réaliser avant la mise en œuvre des projets/programmes. L'étude préalable dans le secteur pistes & bacs, portant sur la gouvernance dans le secteur, a été finalisée en septembre 2011.

Au Kasai-Oriental, les trois secteurs seront présents :

- Pistes et bacs : Programme de Désenclavement du Kasai-Oriental (PRODEKOR, 20 millions d'euro)
- Agriculture : Programme de Développement de l'Agriculture (PRODAKOR, 10 millions d'euro)
- Education : Education Kasai-Oriental (EDUKOR, 10 millions d'euro).

Cette présence avec des budgets importants permet d'exploiter les synergies entre les différents secteurs, au niveau de l'impact des programmes aussi bien qu'au niveau de l'exécution du programme (avantage d'échelle).

### 1.1.2 PRODEKOR

Après le Programme de Désenclavement au Kwilu et Kwango (PRODEKK), formulé en 2011, le prochain programme de désenclavement est le PRODEKOR.

Le désenclavement prévu par cette intervention est couplé à un programme d'appui à la relance du secteur agricole, le PRODAKOR (Programme de Développement Agricole au Kasai-Oriental). Ce programme consiste à appuyer durablement les systèmes d'exploitations familiales dans les zones ciblées, afin d'augmenter les revenus des exploitants et exploitantes, d'améliorer la sécurité alimentaire dans la région et au-delà.

La priorisation des zones à désenclaver sera donc faite en fonction des activités menées dans le programme du secteur de l'agriculture.

La préparation de ce programme a fait l'objet d'un atelier d'identification du 8 au 9 mars 2012 à Mbuji-Mayi. Cet atelier a réuni des représentants du Comité des Partenaires (COMPAR), du Ministère de l'Agriculture, du Ministère du Développement Rural (MINIDER), du Ministère

d'Infrastructure, Travaux Publics et Reconstruction (MITPR), des autorités provinciales du Kasaï-Oriental (Gouverneur, Ministre de l'Agriculture, du Développement Rural et de l'Environnement, des Comités Agricoles Ruraux de Gestion (CARG) et de la société civile du Kasaï-Oriental, de l'Ambassade de Belgique et du siège de la DGD, de la CTB, des UCAG (Unités Conjointes d'Appui à la Gestion), et d'autres partenaires techniques et financiers actives dans la province.

Le 23 Mai 2012, cette fiche a été approuvée par le Comité des Partenaires. Les termes de référence de la formulation ont été approuvés le 9 juillet 2012.

Ce programme est la suite –au Kasaï Oriental- des programmes de désenclavement précédents de la coopération belgo-congolaise, PREPICO 1, 2 et 3 formulés en 2007 et 2008 et 2009 respectivement.

Notons enfin qu'il est convenu que les deux prochains PIC prévoient la continuation de l'appui à la relance du secteur de l'agriculture et du sous-secteur du désenclavement au Kasaï-Oriental, avec de nouveaux accents en fonction des résultats obtenus, des nouvelles priorités des partenaires congolais et belges, des nouveaux besoins de la population et de l'appui des autres partenaires techniques et financiers de la RDC.

La perspective de travailler sur un horizon de 12 ans permet d'élaborer des stratégies à moyen terme et évite la précipitation.

## 1.2 Secteur routier en RDC

### 1.2.1 Le réseau et sa gestion

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,
  - 175 bacs (à moteur, à traîlle 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 (MINIDER), 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	21140	OR	MITPR central
Routes provinciales	37369	OR	MPTPI
Routes urbaines	7400	OVD	MPTPI
Routes de desserte agricole	87300	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

Au Kasai-Oriental, les ministères actuels (octobre 2012) 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.

### **1.2.2 Le problème de l'entretien**

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 et des biens et services.

En conséquence, la production agricole a considérablement diminué et l'exportation des produits agricoles s'est arrêtée. Cette situation a entraîné une augmentation des importations des produits agricoles de base (riz, maïs, sucre, poissons et autres) avec des coûts élevés inaccessibles à des populations pauvres.

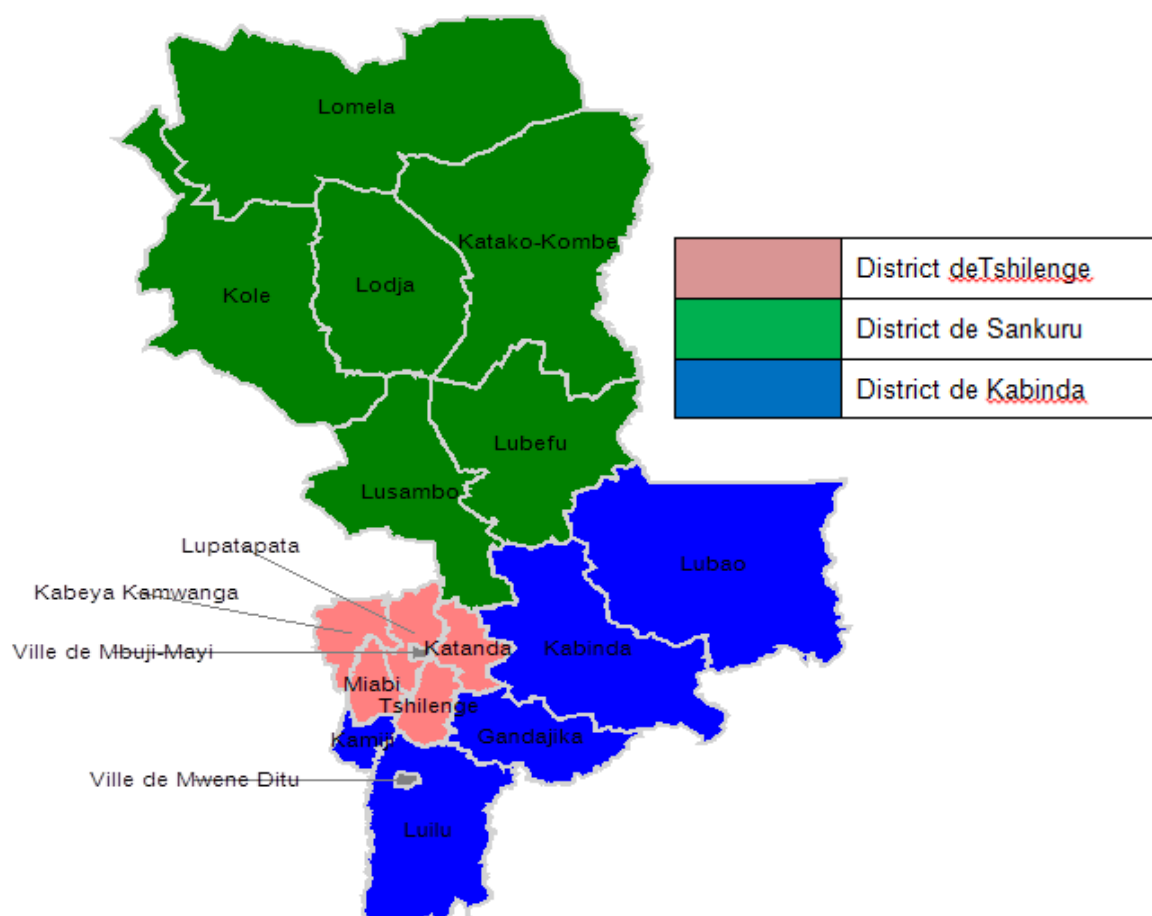
Cependant, plusieurs changements donnent bon espoir pour le futur du secteur:

- 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 les ressources financières internes et externes- sur le réseau « ultra-prioritaire » qui relie les grands centres du pays.
- Le projet 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 projets de réhabilitation, financer l'entretien en complément du FONER peut être une piste temporaire plus durable et un meilleur investissement que les projets exclusifs et continus de réhabilitation.

L'entretien des routes est le nerf de la guerre du secteur routier. Le climat, le sous-sol et le comportement des utilisateurs font qu'une route (non revêtue) se dégrade très vite en absence d'entretien. Assurer l'entretien implique qu'on y affecte des ressources financières.

Assurer la praticabilité implique non seulement l'entretien de la route, mais aussi le respect du code routier (charge à l'essieu, barrières de pluie). Le non-respect du code routier peut bien être plus dévastateur pour une route qu'un manque d'entretien.

### 1.3 Province de Kasai-Oriental



La Province du Kasai Oriental est située au centre du pays. Elle est limitée au Nord par les Provinces de l'Equateur et Orientale, à l'Est par les Provinces du Maniema et du Katanga, au Sud par le Katanga et à l'Ouest par la Province du Kasai-Occidental.

Le Kasai Oriental couvre une superficie de 173.110 Km<sup>2</sup>, soit environ 7 % de la superficie totale du pays. La majeure partie de la province est située à une altitude variant entre 450 à 900 m suivant une direction Nord-Ouest et Sud –Est.

La province de Kasai-Oriental compte deux villes : Mbuji-Mayi, chef-lieu de la province et Mwene Ditu ; ainsi que trois districts subdivisés en 15 territoires et 8 communes, les territoires sont subdivisés à leur tour en 93 collectivités, 18 cités et 5.290 localités.

Un Plan Quinquennal de Croissance et de l'Emploi (PQCE) pour la période 2011-2015 est élaboré par la province, concrétisant le DSCR national. Il consiste en 4 piliers :

Pilier 1. Renforcer la gouvernance et la paix

Pilier 2. Diversifier l'économie, accélérer la croissance et promouvoir l'emploi

*Avec comme septième axe stratégique la réhabilitation des infrastructures routières*

Pilier 3. Améliorer l'accès aux services sociaux de base et de renforcer le capital humain

#### Pilier 4. Protéger l'environnement et lutter contre le changement climatique

Le suivi du PQCE est fait par le Ministère (Provincial) du Plan. Un appui dans la mise en œuvre du PQCE est donné par une Cellule Technique auprès du Ministère Provincial des Travaux Publics et Infrastructure. Cette Cellule Technique consiste d'ingénieurs qui supervisent les activités de construction dans les différents secteurs visés par le PQCE (écoles, santé, transport, ...).

### 1.4 Le réseau de transport au Kasai-Oriental

Le Kasai-Oriental, province centrale et enclavée, est une province où le transport est multimodal par excellence.

Les réseaux de transport au Kasai-Oriental comprennent les voies routières, fluviales, aériennes ainsi que le chemin de fer. Compte tenu de son enclavement, ces différentes voies revêtent une importance considérable en ce qu'elles permettent de relier le Kasai-Oriental non seulement avec les autres provinces, mais aussi avec les autres contrées du territoire provincial.

#### Les routes

Conformément à l'Arrêté N° 79/BCE/TPA/60/004/79 du 28 janvier 1979, le réseau routier du Kasai Oriental, environ 10.316 km au total, se répartit de la manière suivante [Plan quinquennal de la province]:

- Routes d'intérêt provincial (RP), prioritaires (RP1) et secondaires (RP2) : 2.741 Km ;
- Routes d'intérêt national (RN) : 1.318 Km, qui relient la province au reste du Pays pour le commerce et le contact des personnes ;
- Voirie urbaine : 320 Km dans les villes de Mbuji-Mayi et Mwene-Ditu ;
- Routes d'intérêt local (desserte agricole) : 5937 Km, qui assurent la liaison entre les villes, les centres de grandes agglomérations et les campagnes.

La gestion des routes d'intérêt national et provincial est confiée à l'Office des Routes ; celle des routes d'intérêt local revient à la Direction des Voies de Desserte Agricole (DVDA) et la voirie urbaine à l'Office des Voiries et Drainage. OR, OVD et DVDA sont les maîtres d'œuvre.

Depuis le pillage de 1993 et le retrait de financement extérieur, tous ces services n'ont pas pu réussir la réalisation de leur programme de travail. Il y a lieu de noter que la plupart des routes au Kasai Oriental sont en terre. La province est théoriquement bien reliée au reste du pays par un réseau de transport dense.

Une culture de transport de marchandise par vélo est prédominant au niveau rural dans la province. Sur certains axes, la fréquence de vélos est plus de 200 fois plus élevée que celle des camions, comme le prouvent les statistiques des CLER (on peut s'attendre à une différence encore plus grande sur les axes non praticables par les camions). Le programme devra tenir compte de cette culture et impliquer les transporteurs à vélo dans les activités de communication, sensibilisation et participation pour adapter le programme à leurs besoins concrets où possible. L'Association des Colporteurs Pédaleurs pour le Développement du Congo (ACOPEDEC) défend les intérêts des pédaleurs, communément appelés « moustrongeur » dans la province. Selon les statistiques d'ACOPEDEC, les vélos transportent plus de 600.000 tonnes en plus de 5 million de trajets par année.

L'ACCO (Association des Chauffeurs du Congo) défend les intérêts des chauffeurs de camion.

### Les voies fluviales

La principale voie fluviale navigable de la province est constituée par la rivière Sankuru. Cette rivière est navigable entre Pania Mutombo et Ilebo . Les embarquements s'effectuent aux ports de Pania Mutombo, Lusambo et Bena Dibebe. Mbuji. Mayi est relié au Sankuru par la rivière Lubi (tributaire de la Sankuru) dont l'embarquement se fait au port de Ndomba.

Cette voie offre un important potentiel d'évacuation des produits agricoles et relie le Kasai Oriental au fleuve Congo et Kinshasa (et ainsi aux marchés internationaux).

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 exploité à ce jour.

Les rivières Lukenie, Lubefu, Lubi et Lomela sont aussi navigables et nécessitent quelques travaux d'aménagement.

### Le chemin de fer

Le chemin de fer Lubumbashi – Ilebo, long de 1.463 km, traverse le sud-ouest du Kasai Oriental sur une distance de 150 km, passant par Mwene Ditu. La gare de Mwene Ditu, qui est à 120 km de Mbuji Mayi, est le plus grand point du commerce frontalier de la province par où entrent et sortent souvent les biens et personnes en direction du sud. Elle est aussi très importante pour l'approvisionnement de la province en produits pétroliers.

Le chemin de fer relie la province au Sud et à l'Est (Lubumbashi, mais donc aussi l'Afrique du Sud, Tanzanie via Kalemie, Kindu, ...). En même temps, il relie Mwene-Ditu à Ilebo et via ce chemin à Kinshasa et à l'Ouest.

Malheureusement, la route entre Mbuji Mayi et Mwene Ditu n'est pas en bon état, ce qui freine l'exploitation de l'opportunité de la multi-modalité.

### Le réseau aérien

Le réseau aérien au Kasai Oriental est composé d'un aéroport international de classe B à Mbuji Mayi et d'un aérodrome de 2<sup>ème</sup> catégorie (classe D) à Lodja. En plus, il existe des plaines de secours à Lusambo, Kabinda, Gandajika et Mwene Ditu. Elles se trouvent dans un état de dégradation très avancée. La longueur de base de l'aéroport de Mbuji Mayi varie entre 1.500 à 2.500 m et d'une portance de 20 à 25 tonnes par roue simple, et peut recevoir des avions gros porteurs de 60 tonnes de type Boeing 707, 727, 737, DC 6, d'une charge utile de 7 tonnes. La fréquence d'atterrissage et de décollage est très importante par rapport aux autres aéroports de même catégorie au niveau du pays. L'aéroport de Bipemba à Mbuji Mayi est la deuxième de la RDC dans l'ordre d'importance en nombre d'atterrissages par jour, après celui de Ndjili. Il joue un grand rôle dans la vie économique et sociale de la province par l'importance du trafic. L'aéroport de Lodja a une surface couverte en terre et gravier et reçoit des avions petits porteurs.

## **1.5 La gouvernance dans le secteur**

Entre mai 2011 et septembre 2011, une « Etude Gouvernance Pistes et Bacs – RDC » a été menée par le bureau d'études « Experts Sud » dans les provinces retenues dans le PIC de la coopération belgo-congolaise. Cette étude a identifié quelques défis dans le secteur dont le programme devrait tenir compte :

- Une maîtrise d’ouvrage provinciale encore fragile
- Une gestion peu transparente des moyens financiers
- Une réglementation routière incomplète et peu connue, et pas appliquée

Un tableau synthétique des forces, faiblesses, opportunités et menaces est donné ci-dessous. Les éléments principaux du tableau sont élaborés dans le reste du chapitre.

<b>Forces</b>	<b>Faiblesses</b>
Existence d’une cellule technique au MPTPI CLERs et CVD fonctionnels dans la province Présence d’autres PTF dans le secteur routier Disponibilité de fonds pour l’entretien routier à travers le FONER	Le manque de ressources financières et humaines empêche l’autorités politique de la province de pleinement jouer son rôle de maître d’ouvrage  Opacité dans la gestion des moyens de fonctionnement pour les services étatiques  Opacité dans la gestion des moyens pour la réhabilitation et l’entretien du réseau de transport par les entités compétentes  Réglementation routière non appliquée  Faible harmonisation des PTF actifs dans le secteur routier
<b>Opportunités</b>	<b>Menaces</b>
Un seul Ministère pour l’Agriculture, le Développement Rural et l’Environnement facilite la recherche de synergies L’installation future de la Commission Routière Provinciale Prise de conscience chez les PTF qu’une meilleure coordination est nécessaire	Tracasseries routières  Imprédictibilité des versements de fonds pour la réhabilitation et l’entretien du réseau de transport par le FONER  Discontinuité dans le financement de l’entretien par le FONER  Etat inachevé du processus de décentralisation

## 1.5.1 Une maîtrise d’ouvrage provinciale encore fragile

### 1.5.1.1 La situation actuelle

La nouvelle constitution congolaise, promulguée le 18 février 2006, a mis en marche un processus de décentralisation en RDC. Au cœur de ce processus figure la création des gouvernements provinciaux et des entités territoriales décentralisés et par suite une répartition différente des compétences entre le pouvoir central et les autorités provinciales.

Dans le secteur routier, la nouvelle constitution a prévu une répartition alternative du rôle de maître d’ouvrage entre le niveau central et le niveau provincial :

- 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 déserte agricole. A ce niveau, la responsabilité pour la réhabilitation et l’entretien du réseau routier provincial est 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).

Ces deux ministres sont actuellement en poste et sur le plan institutionnel, rien ne les empêche de développer et mettre en œuvre la politique provinciale dans le domaine des pistes et bacs. Cependant, dans la pratique, l'efficacité des autorités politiques est fortement diminuée par une série de contraintes légales et administratives :

- Il n'existe toujours pas de loi organique sur la décentralisation qui définit l'étendue et les modalités de l'exercice des compétences transférées au niveau provincial.
- La loi portant statut général de la fonction publique nationale n'a pas été actualisée. Ceci empêche de définir et clarifier les relations entre les exécutifs provinciaux et les services déconcentrés du pouvoir central.
- Il n'existe toujours pas de loi sur la fonction publique provinciale, ce qui retarde le transfert du personnel concerné des services déconcentrés vers les exécutifs provinciaux.
- La réforme de finances publiques, visant une autonomie financière plus importante des provinces, n'a pas encore été entamée

En conséquence, les deux ministres concernés ne disposent que d'un cabinet avec un nombre limité de conseillers. Ni le ministre provincial du Développement Rural, ni le ministre provincial des TPI disposent d'une administration provinciale adéquate.

Au niveau de la maîtrise d'œuvre, les services déconcentrés de la DVDA et de l'OR, sont présents en province, mais ces services 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. Pour la DVDA, cette information passe par le ministre provincial du Développement Rural et non pas par le ministre provincial de l'TPI bien que pas mal des activités de la DVDA se déroulent sur les routes provinciales pour lesquelles le TPI est le maître d'ouvrage officiel.

La Cellule Technique auprès du MPTPI peut résoudre une partie des problèmes. Cette cellule, en charge d'un appui à l'exécution du Plan Quinquennal, suivra l'avancement des travaux dans les différents domaines d'infrastructure, dont notamment les réhabilitations de routes. Pour l'instant, cette Cellule Technique n'est pas dotée des moyens nécessaires pour ce suivi.

#### **1.5.1.2 La Commission Routière Provinciale : une initiative prometteuse**

Actuellement, un projet d'arrêté portant création de Commissions Provinciale Routière est en cours d'élaboration au niveau national. Cet arrêté facilitera la création au niveau provincial des Commissions Provinciales Routières. Cette CRP comprendra 3 organes :

- Le Secrétariat Technique, composé, à parité, de fonctionnaires, un technicien de l'OR et un technicien de la DVDA) et de représentants de la société civile, jouera le rôle de **maître d'ouvrage provincial délégué**. Il aura en charge:
  - Le suivi et évaluation permanent de l'état des routes
  - L'énoncé d'avis sur des modalités de gestion, les coûts et les normes de l'entretien

- la tenue à jour d'une cartographie numérisée des routes dans la province, avec transmission des informations vers le niveau central. (système SIG)
- la coordination de la programmation des interventions avec l'appui des usagers et bénéficiaires des routes, y inclus la proposition de financement pour le FONER
- La collecte d'information relative à l'usage du réseau routier en province
- L'assemblée générale, composée de membres de la société civile et des autorités politico-administratives, dont les ministres provinciaux des TPI et du DER, **supervise** le secrétariat technique (ST) qui est rattaché et mis au service de l'administration des ministres des TPI et du DR.
- La présidence, assurée par un représentant élu parmi des opérateurs économiques ou de la société civile qui **convoque et prépare** les réunions de la CRP.

La création de la Commission Provinciale Routière constitue clairement un pas important vers plus de transparence et de redevabilité dans le secteur routier au Kasai Oriental, en rapprochant les décisions, la gestion et la coordination du terrain.

Le calendrier de l'implémentation des différents arrêtés est inconnu pour l'instant.

## 1.5.2 Une gestion peu transparente des moyens financiers

### 1.5.2.1 Le financement interne des services publics

La plupart des services publics impliqués dans le secteur routier en Kasai Oriental ont, en théorie, le droit de retenir des frais de gestion (5 à 10%) sur les moyens perçus pour les travaux de réhabilitation et d'entretien du réseau qu'ils exécutent ou sous-traitent. Ces moyens sont le plus souvent utilisés pour combler le manque structurel de moyens de fonctionnement pour les services publics. L'étude gouvernance « pistes et bacs » a démontré que le financement interne des services publics, présents dans la province, est caractérisé par une grande opacité. En fait, les acteurs principaux dans le secteur routier en Kasai Oriental, ne semblent pas tenir de comptabilité sur l'exécution de leur budget. En conséquence, il est très difficile d'avoir une vision claire sur leur financement interne.

Force est de constater que les moyens disponibles ne permettent pas aux services publics dans la province de travailler de façon qualitative. En plus, le fait que les services publics dépendent exclusivement des frais de gestion perçus sur les travaux exécutés, les pousse vers un comportement individualiste, mettant le survie de l'organisation devant l'intérêt du citoyen ou de l'Etat. Dans ce contexte, la loyauté relative de ces services s'oriente vers les sources de financement disponibles.

### 1.5.2.2 Le financement de la réhabilitation et de l'entretien des routes au Kasai Oriental

#### 1.5.2.2.1 La réhabilitation du réseau routier au Kasai Oriental

A l'heure actuelle, la réhabilitation du réseau routier en Kasai Oriental est financée principalement par des financements externes. Le gouvernement provincial utilise le peu de moyens à sa disposition pour pallier aux urgences, notamment sur les routes urbaines, comme l'indique par exemple la construction récente d'un grand ouvrage de protection à Mbuji Mayi.

Les PTF tiennent leur propre comptabilité et gèrent leurs fonds indépendamment du maître d'ouvrage officiel. Pour l'identification des priorités en termes de réhabilitation, l'implication des autorités provinciales et de la société civile reste en général faible. En plus, les différents projets

de coopération ne sont pas basés sur une stratégie de base commune et des critères et de normes de réhabilitation partagés.

Récemment, certaines initiatives ont été prises par le gouvernement provincial afin d'assurer une harmonisation des approches des différents intervenants, notamment l'utilisation de l'échelle TMARQ, comme tableau de bord pour l'évaluation (par les autorités) de l'avancement des projets.

Néanmoins, la faiblesse du maître d'ouvrage telle que décrite dans le chapitre 1.6.1. empêche une utilisation plus harmonieuse et efficiente des moyens disponibles pour l'entretien du réseau de transport au Kasai Oriental. Pourtant, un maître d'ouvrage bien outillé pourrait avoir un impact positif sur cette situation actuellement désavantageuse.

#### 1.5.2.2.2 L'entretien du réseau routier

Un entretien continu nécessite une source fiable de financement structurel. Avant 2008, une telle source n'existait pas en RDC.

Le gouvernement congolais a créé le FONER (loi de création du Fonds National d'Entretien Routier (FONER) (No. 08/006) du 7 juillet 2008 et décret portant création (No. 08/27) du 24 décembre 2008). Ces textes légaux spécifient que le FONER devrait être chargé de la collecte et de l'administration des fonds destinés à l'entretien et à la gestion des réseaux routiers du territoire national. En fait, le FONER a le droit de collecter des fonds de différentes sources, les plus importants étant les redevances sur les lubrifiants et les carburants terrestres. Selon les estimations les plus récentes, le FONER collecte annuellement entre 60 et 100 millions de dollars. Avec ces moyens, ce fonds est supposé financer l'entretien routier à travers les différents acteurs étatiques dans le secteur :

- Théoriquement 60% des fonds sont utilisés pour le financement du réseau routier et les voiries à caractère nationale. La programmation nationale de ce budget est faite au niveau de Kinshasa par les services centraux de l'OR et la Cellule Infrastructure du MITPR.
- La deuxième partie (40%) des fonds est prévue pour l'entretien du réseau routier et voiries à caractère provincial et local. En théorie, la programmation devrait être faite par les autorités provinciales, sur base des prévisions budgétaires annuelles, fournies par le FONER.

En pratique, le FONER ne travaille pas directement avec les autorités provinciales pour la programmation de la deuxième partie (40%) de son budget total, mais plutôt avec la DVDA et l'OR au niveau central. Le schéma ci-dessous montre le flux décisionnel et financier pour l'entretien des routes d'intérêt provincial et local :

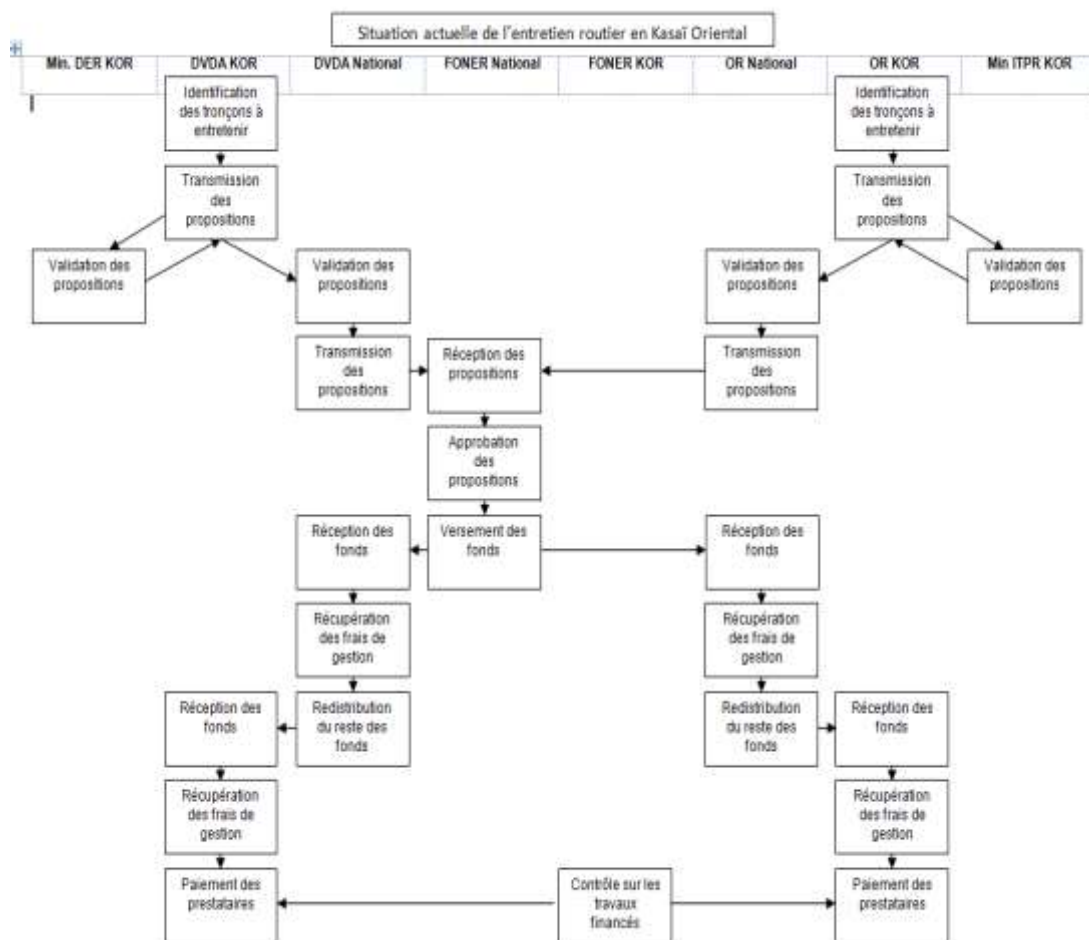


Figure : Flux décisionnel et financier pour l'entretien routier en Kasai Oriental (sur financement FONER)

A base du schéma ci-dessus, plusieurs constats sont à faire par rapport à la pratique de financement de l'entretien routier en Kasai Oriental :

- Les maîtres d'ouvrage officiels pour l'entretien des routes d'intérêt provincial et pour les routes de déserte agricole, le ministre provincial des TPI et le ministre provincial du DER, ne jouent pas un rôle important dans le processus de programmation actuel.
- Les services centraux de la DVDA et de l'OR jouent un rôle important dans le processus décisionnel bien qu'institutionnellement, ils n'ont plus ce rôle.
- 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 récupérés.
- Les acteurs non-étatiques ne sont pas impliqués dans le processus décisionnel

En dehors des remarques repris ci-dessus, il importe également de noter qu'ils existent aussi d'autres défis qui compliquent le financement de l'entretien routier en Kasai Oriental:

- Il y a peu de prévisibilité et de continuité dans le financement de l'entretien routier par le FONER. Les paiements sporadiques et limités actuels ne permettent pas un entretien permanent, hautement nécessaire pour éviter une dégradation des routes

réhabilitées. En fait, la planification budgétaire du FONER pour l'année 2012 n'a été publiée qu'en juin 2012.

- Le statut du FONER ne permet que de travailler avec des sociétés officielles qui disposent d'un compte bancaire. Ainsi, la plupart des acteurs locaux (CLERS, associations, etc.) sont exclus du système de financement par le FONER

Notons la décision très positive du FONER d'installer un représentant du FONER (directeur provincial) dans la province. Cette personne servira de relais avec le FONER à Kinshasa et supervisera les travaux exécutés sur financement du FONER. Le représentant provincial du FONER sera associé le plus possible aux activités d'entretien du projet (en tant que membre de la Commission Routière).

En complément des moyens du FONER, l'entretien d'une partie du réseau routier en Kasai Oriental est également sporadiquement ou structurellement financé par :

- Certains PTF, actifs dans le secteur routier en Kasai Oriental
- Les autorités provinciales sur moyens propres

La situation telle que décrite ci-dessus montre clairement qu'il y a un besoin de créer de la transparence dans les flux financiers pour l'entretien routier et une adéquation des financements et des besoins. Maintenant, personne n'a une vue globale de l'utilisation réelle, en Kasai Oriental, des moyens collectés par le FONER ni des fonds utilisés par les PTF ou par les autorités provinciales. Des cas de superposition de fonds du FONER et des fonds des PTF externes sont documentés. Ces cas sont contreproductifs : le bailleur n'apprécie pas ces erreurs avec le risque d'arrêt de financement, et la population bénéficiaire voit une mauvaise utilisation de fonds déjà insuffisants pour couvrir leurs besoins.

Comme la constitution de 2006 prévoit la maîtrise d'ouvrage au niveau des autorités provinciales pour toutes les routes sauf celles d'intérêt national, la province, en concertation avec la société civile, devrait avoir plus de pouvoir décisionnel sur l'utilisation des moyens sur son territoire.

La Commission Provinciale Routière dont l'arrêté de création est en cours d'élaboration, pourrait résoudre pas mal des problèmes cités ci-dessus. Comme maître d'ouvrage délégué, elle pourrait aider le FONER à déployer son système de financement en Kasai Oriental. Cependant, la création de la CRP ne résoudra pas tous les problèmes, liés à l'opacité du financement de l'entretien routier en Kasai Oriental :

- Même avec la création de la CRP, le pouvoir décisionnel restera de facto divisé sur les différentes parties prenantes, sources de financement.
- Même avec la création de la CRP, la gestion transparente des moyens dédiés à l'entretien routier, n'est pas à 100% assurée. Les différentes parties prenantes continueront d'utiliser des systèmes de gestion et contrôle différents.

#### Prévisions 2012 du FONER

La prévision pour 2012 du FONER contient 6716km de routes de desserte agricole (DVDA) sur le territoire entier du pays, pour un montant de 10.870.000 USD. Au niveau de l'Office des Routes, un total de 9459 km est programmé.

Pour ce qui du Kasai-Oriental, il est prévu 815 km sur le réseau DVDA, et 1183 km sur le réseau de l'OR.

#### 1.5.2.2.3 L'entretien des bacs

Contrairement à l'entretien des routes, l'entretien des bacs peut être financé avec les recettes des traversées. On constate sur le terrain que les bacs sont gérés et entretenus par l'OR bien que les recettes nettes –après déduction des frais locaux (salaires, entretien)- sont envoyées à la Direction Provinciale des Recettes (50%) à l'autorité décentralisée au niveau du secteur (50%). Ces derniers doivent en théorie servir à l'entretien des routes qui mènent au bac en question, mais en réalité cela est rarement le cas.

Dans le cadre de la création de la CRP, la gestion des bacs devra être intégrée dans la gestion du reste du réseau de transport en province.

### 1.5.3 Les tracasseries routières

Les tracasseries routières ont un impact très négatif sur le développement économique du pays et plus spécifiquement du secteur agricole [APP Provinciale Kasai-Oriental]. Les transporteurs à vélo, par exemple, estiment que les tracasseries routières diminuent leurs profits de 40%. En 2007, l'ACOPEDDEC a relevé 171 barrières de tracasseries sur l'ensemble de la province.

Il est clair que ces tracasseries augmentent considérablement les coûts de transaction des produits agricoles et qu'elles constituent un frein réel sur les investissements, notamment dans le secteur agricole. Le secteur de transport se plaint des tracasseries et confirme avoir déplacé ses ressources (les camions) vers d'autres provinces pour échapper aux tracasseries. Il n'est donc pas étonnant que la lutte contre les tracasseries figure dans tous les documents stratégiques de l'état congolais pour le développement économique du pays.

Il est difficile de donner une liste exhaustive des éléments qui contribuent à l'existence de la pratique des tracasseries. 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

En général, les tracasseries sont paralysantes à cause de leur caractère imprévisible. Un transporteur qui connaît les frais (taxes), peut les calculer dans son coût et prendre une marge bénéficiaire réaliste. Dans un contexte avec des tracasseries illicites et imprévisibles, le transporteur est obligé de couvrir ce risque et le fait payer aux utilisateurs de son service.

Le gouvernement provincial veut « que les tracasseries cessent ». Pour cela, une première initiative est lancée : l'établissement de la Commission Permanente de la Circulation Routière pour la province du Kasai-Oriental. A cette commission sont associés les associations des taximotos, le Ministère Provincial en charge du Transport (= MPTPI), la Police de Circulation Routière (PCR). La Commission documentera les tracasseries dans ses rapports. Pour l'instant,

cette Commission n'est active que dans la ville de Mbuji Mayi, mais le gouvernement a l'intention d'étendre sa lutte contre les tracasseries.

#### 1.5.4 Une réglementation sur la protection du patrimoine routier incomplète et non appliquée

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 locales ainsi que son respect par les usagers pourront prévenir des dégâts aux travaux exécutés.

#### 1.6 Historique des projets routiers belgo-congolais en RDC

Le tableau ci-dessous donne un aperçu des projets de la coopération belgo-congolaise depuis l'an 2002, avec le budget associé, ainsi que le ciblage géographique et la période d'exécution.

	Budget (€)	Bandundu	Kasaï-Oriental	Province Orientale	Maniema	Bas-Congo	Katanga	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
PR 1	7.850.000																						
RIB 1	5.975.000																						
Routes BF	8.000.000																						
RIB 2	6.000.000																						
PREPICO 1	8.400.000																						
PREPICO 2	11.000.000																						
PREPICO 3	28.000.000																						
PRODEKK	20.000.000																						
<b>PRODEKOR</b>	<b>20.000.000</b>																						
PIC 2010-2013	pm																						

Cela fait 10 ans que la CTB est active dans la province du Kasaï-Oriental, avec les projets financés par l'UE et la Belgique, puis le projet routier financé par DFID et ensuite, sur financement belge, les Programmes de Réhabilitation et Entretien des Pistes en RD Congo (PREPICO 1, 2 et 3).

Les leçons apprises dans ces différents projets se traduisent en une stratégie affinée (voir chapitre 2).

Ainsi, la CTB, sur différents financements, a réhabilité un réseau de 1661 km dans le Kasaï-Oriental. Ce réseau est composé de :

- Routes d'intérêt local (desserte agricole) 677 km
- Routes provinciales secondaires (RP 2) 431 km
- Routes provinciales principales (RP 1) 425 km
- Routes nationales (RN) 128 km

Parmi les 1661 km, 677 km (40%) relèvent directement de la Direction des Voies de Desserte Agricole (DVDA) comme maître d'œuvre, les autres font partie du réseau de l'Office des Routes (OR).

Une carte des réseaux réhabilités/entretenus entretenues par la coopération belgo-congolaise se trouve en annexe.



## 2 ORIENTATIONS STRATÉGIQUES

### 2.1 Stratégie globale

#### 2.1.1 Le transport facilite le développement : PRODEKOR

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

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

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

L'intervention proposée cadre parfaitement avec l'atteinte des Objectifs de Développement du Millénaire et notamment l'OMD 1 (*réduire la faim et l'extrême pauvreté*) puisqu'elle vise, en combinaison avec l'appui au développement agricole (PRODAKOR) la réduction de la pauvreté économique, améliore l'accès aux services de santé, d'éducation et aux produits vivriers.

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

#### 2.1.2 L'agriculture comme moteur de développement : PRODAKOR

Le PRODAKOR en parallèle avec le PRODEKOR est un élément important de la stratégie globale de développement de la province. Ces deux stratégies se retrouvent également côte à côte dans le Plan Quinquennal de la Province et dans les plans de développement de territoires.

Les expériences du passé de la coopération belgo-congolaise ont montré que le désenclavement par la réhabilitation d'un réseau routier ne crée pas nécessairement toutes les conditions nécessaires pour un développement agricole. Beaucoup de cultivateurs travaillent en autosubsistance, ont perdu l'expertise agricole et n'ont pas les capacités d'augmenter leur production (dont ils exportent une partie) et leur revenu. Un appui complémentaire à la relance agricole est donc nécessaire et prévu dans le PRODAKOR.

## 2.2 Stratégie d'ancrage

### 2.2.1 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. Dans le cadre de l'appui au maître d'ouvrage provincial en Kasai Oriental, le PRODEKOR exploitera, au maximum, les opportunités créées par la mise en place de la Commission Provinciale Routière, maître d'ouvrage délégué pour la gestion du réseau routier.

En attendant la légalisation de la Commission Provinciale Routière, 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.

En même temps, les maîtres d'œuvres étatiques impliqués (DVDA, OR, OVD) seront associés au projet 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 projets 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 à Mbuji-Mayi, sur la province, afin de les rapprocher des chantiers.

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

#### 2.2.2.1 Ancrage local de l'entretien

Les évaluations finales des projets « pistes et bacs » antérieurs ont montré que le système d'entretien à travers les Comités Locaux d'Entretien Routier (CLER) mérite une continuation de la part de 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. Une professionnalisation des CLER s'impose néanmoins (statut, compte bancaire, ...) 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. A moyen terme, une évolution vers des marchés publics pour l'entretien comme modalité principale est probable.

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, le programme fera recours au marché et cherchera une ONG/PME (de préférence locale) pour l'entretien du tronçon en question. Après tout, l'objectif est un entretien de qualité (et la 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.

### **2.2.2.2 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. 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.

### **2.2.2.3 Coordination à 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, ces organismes existent déjà au Kasaï-Oriental mais ils assument encore trop rarement leur rôle. Notamment le FEDECLER semble pour l'instant avoir une plus-value trop légère que pour justifier l'investissement du fonctionnement. Le regroupement en COORDICLER peut s'avérer utile en cas de marché public pour l'entretien d'un axe routier entier.

## **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 projets antérieurs. Ce financement était la seule façon de garantir l'entretien après la réhabilitation, par manque de financement local. Cette approche n'est pas durable.

A travers les 3 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'état congolais.

La prise en charge progressive par l'état congolais d'une partie du réseau est une condition de la poursuite des interventions routières dans cette province. Au prix moyen de 1600 USD/km, les 2000km prévus sur financement FONER pour l'année 2012, constituent une contribution congolaise d'environ 3 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 documenté.

**La partie congolaise s'engage, en signant la convention spécifique du programme, à mettre en œuvre les prévisions du FONER à 25% pour la moitié du programme, et 50% pour la fin du programme, sans diminution dans le temps des prévisions.**

**La contribution congolaise peut dès lors être estimée à minimum 3 millions USD, quoique si les prévisions du FONER se réalisent, cette contribution s'élèvera à 15 millions USD.**

Cette prise en charge permettra également aux programmes de coopération d'investir

d'avantage dans la réhabilitation et d'atteindre un réseau cohérent et complet le plus tôt possible, et pourra 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, sur base de marchés publics.

L'obstacle principal pour une transition facile est que la coopération belgo-congolaise finance directement les CLER sur base d'un contrat gré à gré de performance, alors que le FONER et l'état congolais passent par des marchés publics de travaux. Ces deux approches ont des avantages et désavantages, et sont à réunir/harmoniser.

Du côté de la coopération belgo-congolaise, 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 aux avantages qu'offre le système des CLER : principes de démocratie communautaire dans le comité de gestion, de transparence et d'appropriation de la route par le CLER. Techniquement, les CLER ont les mêmes compétences que des ONGD/PME et disposent de l'outillage nécessaire. Les CLER peuvent, de manière relativement facile se transformer en ONGD/PME.

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. Egalement, la discontinuité de financement FONER (périodes de 3 mois par an) comporte un risque avéré de superposition de double financement.

La Commission Routière Provinciale aura 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 de la CRP pour évaluer la contrepartie congolaise dans l'entretien routier et pour décider des interventions et budgets futurs dans la province.

## 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.

### 2.4.1 Etudes et plans

**Des études 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 :

- Etude base-line, qui évalue le réseau de transport dans les zones identifiées par PRODAKOR. Cette étude sert d'input pour la priorisation des routes à réhabiliter, basée sur les critères de sélection ci-dessous et faite selon une méthodologie bien définie. Cette étude développera des Indicateurs Objectivement Vérifiables (IOV) et proposera des activités sur les thèmes transversaux.
- Études d'impact, qui vérifient en cours de programme l'impact sur tous les indicateurs prédéfinis dans les études base-line

- Etudes techniques : surtout pour les ouvrages d'art et les points chauds de la route (bourbiers), une étude technique est nécessaire pour déterminer les solutions et en faire un design et un cahier de charges bien précis.
- 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 des projets. L'intégration de ces mesures dans la mise en œuvre du programme est menée en définissant clairement les exigences dans un Plan de Gestion Environnementale et Sociale (PGES). L'étude EIES constitue un élément important dans la sélection des routes, 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 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.

#### 2.4.2 Sélection des axes à réhabiliter

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

De plus, les axes réhabilités seront aussi les axes à entretenir. Sachant que le budget pour l'entretien est encore plus contraignant, tout axe choisi qui ne répond pas aux critères 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 (voir supra). 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.

Une méthodologie de sélection des pistes à réhabiliter a été élaboré 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 par PRODAKOR) 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

#### **2.4.2.1 Inventaire**

Un inventaire du réseau existant est fait sur base d'un Système d'Information Géographique (SIG). Des cartes montrant l'état des routes seront établies.

La base de données derrière la carte, gérée par le maître d'ouvrage et son délégué, est un outil à mettre à jour au moins chaque mois.

Sur base de l'inventaire du réseau opérationnel, une liste peut être élaborée des tronçons éligibles pour réhabilitation.

Une première liste des tronçons prioritaires a été établie lors de l'atelier d'identification du programme. Cette liste contient plus ou moins 4500km, sur un réseau total dans la province de 9500 km, dont environ 2000 km sont praticables pour l'instant.

#### **2.4.2.2 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 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 base-line dans les zones ciblées.

#### **2.4.2.3 Priorisation**

Les principaux critères de sélection proposés sont énumérés ci-dessous :

1. 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.
2. 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.
3. 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.

4. Synergies avec d'autres activités ou projets de développement. Ce critère est le critère principal tenant compte de l'intervention PRODAKOR. Le PRODAKOR se basera également sur les plans de développement existants, ce qui améliore la cohérence.
5. 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 ainsi que les 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.
6. 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.
7. Fréquentation : la densité du trafic exprimé en nombre moyen de véhicules (par type : vélo, moto, véhicule, camion) 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.
8. 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 ;
9. 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 sortira/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 baseline devront collecter les informations nécessaires pour assurer l'objectivité de l'analyse multicritère.

La priorisation sera faite par la Commission Routière Provinciale (formelle après son établissement, informelle avant). Dans la période avant l'établissement officiel de cette CRP, la priorisation sera accompagnée par les CARG composés de la société civile, le secteur privé et l'Administration dans des ateliers régionaux puis proposée pour validation à la SMCL au niveau provincial. Le programme assistera techniquement le maître d'ouvrage (MPTPI) et son délégué (la CRP) 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).

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 (p.ex. le PQCE). La calibration peut se faire sur une zone bien définie, pour après utiliser les mêmes facteurs dans d'autres zones.

#### **2.4.2.4 Validation**

L'étape de la validation et vérification est importante. La liste des priorités, avec les chiffres utilisés à l'appui, sera proposée à la Commission Routière Provinciale. Les différentes parties prenantes de la CRP signeront la liste des priorités.

Cet exercice est à faire idéalement pour la province entière, afin d'avoir une vue globale des priorités. Le programme PRODEKOR sélectionnera alors les tronçons qui desservent le PRODAKOR.

### **2.4.3 Approche réseau**

Le premier des critères de sélection des axes 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 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 d'autofinancement de l'entretien d'une route fonctionnent mieux s'il y a beaucoup de trafic payant.

Cette approche réseau à laquelle le partenaire congolais souscrit est difficilement compatible avec la contrainte de travailler sur des routes de desserte agricole. Il est plus 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 gardant la niche des « pistes rurales », en complémentarité avec les autres bailleurs qui se focalisent principalement sur les grands axes nationaux, soit en terre, soit en bitume.

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

### **2.4.4 Approche intégrée**

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

Le grand défi des bacs en RDC est l'entretien et la gestion, d'où la nécessité de les réhabiliter ou de les renouveler. Le PRODEKOR travaillera en étroite collaboration avec le volet « bacs »



de PREPICO 3 (voir plus loin).

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

## 2.4.5 Approche technique

### 2.4.5.1 Standards de réhabilitation/entretien

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.

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

La 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'en 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.

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

Des standards trop élevés pour la réhabilitation routière mènent souvent à une route trop large, qui 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 un standard réduit de réhabilitation, tout en gardant le même niveau de sécurité (virages, croisements) et la possibilité d'élargir la route si le trafic augmente plus que prévu.

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.

Le standard d'une route est évolutif : si après ouverture simple par des ouvrages d'art il s'avère que la route attire un trafic important, on peut considérer un standard amélioré (par exemple par gravillonnage systématique) pour pallier à la dégradation accélérée dû à ce trafic intense.

#### **2.4.5.2 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 désherbage 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 (voir aussi thème transversal du genre).

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

La mise en forme de routes en terre 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 projet 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.

#### **2.4.5.3 Travaux semi-mécanisés/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 bourbiers) 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 par après.

## 2.4.6 Environnement

### 2.4.6.1 PGES

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

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)

### 2.4.6.2 Végétalisation des routes

Dans plusieurs cas, le désherbage des accotements ou talus est effectué comme une activité de « nettoyage ». Cette habitude est contra productive. Mis à part l'assiette routière utilisée par les roues des véhicules, il est nécessaire de garder une couverture végétale herbacée aussi dense que possible afin d'éviter l'érosion 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 anti-érosives par végétalisation dans ses modules de formation. (D'autres techniques de lutte anti-érosive seront également mises en œuvre en fonction de leur faisabilité). La lutte anti-érosive implique également une prévention de l'érosion (afin de faciliter l'entretien), et non pas seulement un traitement des érosions existantes.

Une synergie avec le PRODAKOR pour l'utilisation de leur expertise (pépinières, sélection des espèces) sera développée.

### 2.4.6.3 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 (c'est moins le cas au Kasai pour le moment)

Notamment dans le district du Sankuru, où la forêt primaire domine, le déboisement est un risque. Toute facilitation de l'accès à la forêt implique le risque de déboisement.

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. 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, ...)<sup>1</sup>.

Le déboisement immédiat par les travaux de réhabilitation même est facile à estimer et donc à compenser en cours de programme. Le déboisement induit par le désenclavement de la forêt est 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 projets d'agroforesterie durable, pour assurer une source d'énergie renouvelable pour la population. Cet aspect sera couvert par le PRODAKOR, qui aura de l'expertise en agroforesterie dans son équipe.

Si l'on pousse la logique, il faudrait commencer le reboisement avant même que le déboisement de la forêt primaire n'ait lieu. En effet, le reboisement plantera des espèces locales et utiles, mais ne pourra jamais reconstituer la forêt primaire qui est à risque. Un reboisement anticipatif peut donc éviter le déboisement de la forêt primaire (pour ce qui est la partie charbon de bois).

Eviter la déforestation et la dégradation rentre dans les objectifs du programme REDD (Reducing Emissions from Deforestation and (Forest) Degradation). REDD + va au-delà de aspects de la déforestation et la dégradation des forêts, et comprend le rôle de la conservation, la gestion durable des forêts et du renforcement des stocks de carbone forestier.

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

---

<sup>1</sup> Voir Directives pour l'évaluation de l'impact environnemental et social des projets routiers en RDC, Version Finale, DFID, novembre 2008

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.

## 2.5 Localisation de l'intervention

La zone d'intervention couvre la province du Kasaï-Oriental.

Etant donné les synergies entre les interventions dans les secteurs de l'agriculture et des pistes/bacs, la définition des axes à réhabiliter dépendra de la priorisation des territoires choisis par le programme de relance agricole PRODAKOR.

## 2.6 Bénéficiaires

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 engendra une amélioration du niveau socio-économique dans l'aire de prestation de la coopération.

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 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.

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

## 2.7 Synergies

### 2.7.1 PRODAKOR

La synergie avec PRODAKOR est la plus évidente et explicite. Les deux programmes sont intimement liés à tous les niveaux :

**Géographique** : le PRODEKOR réhabilitera en priorité les routes prioritaires pour le désenclavement des zones où le PRODAKOR intervient (à définir par PRODAKOR).

**Institutionnel** : le partenaire au niveau provincial est le même ministère : celui de l'Agriculture, Pêche, Elevage et Développement rural, Environnement et Conservation de la Nature.. Les partenaires locaux (CVD, CARG) sont en grande partie les mêmes (*note : dans le texte, sous Ministère de Développement Rural au niveau provincial, on sous-entend ce ministère, qui est en charge du Développement Rural*)

**Organisationnel** : les SMCL des deux programmes seront synchronisées, et la coordination du programme est assurée par un coordinateur provincial qui représente les deux programmes auprès des parties prenantes. Les bureaux, et des ressources humaines à tous niveaux seront partagées (voir chapitre 4).

**Impact** : les deux programmes visent le même objectif général de réduction de la pauvreté par une relance agricole et sont complémentaires.

### 2.7.2 EDUKOR

Des ressources, notamment l'équipe administrative et logistique seront partagées avec EDUKOR.

Les synergies d'impact avec EDUKOR sont moins prononcées mais existent néanmoins :

- Le programme prévoit un grand nombre de formations professionnelles (comptabilité, gestion, technique, ...) Le contenu de ces formations sera élaboré en collaboration avec le secteur de l'éducation. L'assistance technique prévue pour EDUKOR sera consultée pour l'élaboration des formations ou l'amélioration des modules de formation existantes.
- Le programme PRODEKOR facilitera l'accessibilité aux écoles dans les zones retenues par le PRODAKOR.

### 2.7.3 UCAG MINIDER

Un projet d'appui institutionnel au Ministère du Développement Rural existe au sein de l'UCAG Développement Rural. Cet appui se situera surtout aux niveaux central et provincial (dans les 4 zones du PIC) et contribuera à créer les conditions pour une meilleure implication de qualité du partenaire dans le programme.

Dans le cas du MINIDER, l'UCAG veillera à donner un appui institutionnel, c'est à dire de renforcer les capacités des structures, au central et dans les zones de concentration, chargées de l'élaboration et de la conduite des stratégies et politiques de développement rural et / ou des travaux sur les infrastructures rurales, particulièrement en ce qui concerne la gestion et le développement du réseau des pistes / bacs. L'UCAG apportera également un appui organisationnel pour la mise en œuvre en veillant à l'harmonisation des programmes dans chacune des provinces.

Les structures visées sont le Service National d'Information Rurale (SNIR) et d'une moindre

mesure la Direction des Voies de Desserte Agricole (DVDA) au niveau central de même que les structures correspondantes présentes dans le Sud Maniema et dans les districts du Kwilu et du Kwango (Bandundu), de la Tshopo (Province Orientale), de Kabinda, du Sankuru et de Tshilenge (Kasaï-Oriental). Les appuis en matière de réhabilitation des locaux et équipements (activité 7.2) toucheront aussi les Inspections Provinciales en zones de concentration.

Pour plus d'explications sur le rôle de l'UCAG, voir le chapitre 5 Modalités d'exécution.

#### 2.7.4 PRESAR/PADIR

Ces projets de la Banque Africaine de Développement (BAD) travaillent sur les mêmes thèmes que le PRODEKOR/PRODAKOR. Une concertation intensive, menée par le ministère, sera donc nécessaire. Au niveau des pistes rurales, un échange régulier des bonnes pratiques (p.ex. standards de réhabilitation, comités de gestion pour l'entretien des ouvrages) et de l'avancement des différents projets aura lieu. Cela peut se faire dans le cadre de la CRP.

Notons que la BAD ne finance pas d'interventions sur les bacs. Le PRODEKOR pourra donc compléter les interventions de la BAD en réhabilitant les bacs éventuels sur les tronçons financés par la BAD.

La BAD utilise dans la même mesure la DVDA et s'appuie sur le système des CLER pour l'entretien routier. Une harmonisation des approches sur l'utilisation des services de la DVDA est nécessaire.

Le PRESAR a réhabilité 208 km de pistes rurales, alors que le PADIR prévoit la réhabilitation de 331km.

#### 2.7.5 PREPICO

Le PREPICO 3 travaille en synergie avec PRODEKOR sur les points suivants :

- mise en œuvre de l'entretien du réseau existant : PRODEKOR prendra la relève du volet entretien de PREPICO 3 au Kasaï-Oriental. Le PRODEKOR permet donc d'assurer la continuité de l'entretien fait en PREPICO 3.
- Partage de la cellule SIG PREPICO : cette cellule sera bientôt sollicitée par un grand nombre de projets. Elle pourra devenir la cellule de référence pour formation, fusion des données, le contrôle de qualité des bases de données et l'interface avec d'autres systèmes SIG (notamment la Cellule Infrastructure du MITPR et le référentiel géographique commun).
- L'équipe du volet Bacs de PREPICO 3 financera et gèrera les activités relatives aux bacs prévues dans PRODEKOR. L'équipe PRODEKOR, de par sa proximité (logistique) et ampleur de l'équipe (d'ingénieurs) pourra mettre en œuvre les solutions préconisées pour la gestion des bacs.

#### 2.7.6 Autres interventions sur financement belge

Le programme cherchera à développer des synergies avec les autres interventions financées par la Belgique et mises en œuvre par d'autres formes de coopération. La possibilité de synergie dépend largement du ciblage géographique du programme.

Des synergies existent avec le **programme bourses** de la coopération bilatérale. A titre d'exemple, ce programme finance une formation de mise à niveau de plus de 80 personnes en charge des bacs (capitaines, mécaniciens). Des liens seront développés avec le programme

bourses, notamment pour le renforcement des capacités humaines des administrations provinciales.

Une liste non-exhaustive des projets de **coopération indirecte** au Kasai-Oriental est donnée ci-dessous :

- Un projet du Conseil des Communautés Africaines en Europe et en Belgique (CCAEB), projet d'amélioration des semences et de transformation, dans le Sankuru
- Un projet de Cap Santé, dans les secteurs santé et agriculture, au Kabinda
- VIA Don Bosco, projet de formation professionnelle
- Un appui à l'hôpital de Kabinda par Médecins sans Vacances
- Un projet santé à l'hôpital de Tshofa par Médecins du Monde
- Un appui au laboratoire des matériaux de construction à Mbuji Mayi, dans le cadre de la coopération universitaire (CUD)

Le PRODEKOR, PRODAKOR et EDUKOR prendront contact avec les organisations en question pour analyser les synergies éventuelles, en fonction du ciblage géographique (PRODAKOR).

Une liste des **micro-projets** en Kasai-Oriental est reprise plus bas. La plupart de ces micro-projets (MIP) se situent dans le secteur agricole et éducation. Des synergies peuvent être possibles avec le PRODAKOR et EDUKOR. Les synergies du PRODEKOR avec ces projets sont par contre peu évidentes.



n°	Intitulé du projet	Organisation Requirante	Localisation	Montant euros
1	Appui à la relance agricole dans le territoire de Miabi	Foyer de développement agricole et rural (FONDAGRI)	KOR/Mbuji-Mayi	8410
2	Appui à l'UFED pour l'augmentation de sa production de maïs et soja, à leur transformation en vue d'améliorer le niveau socio-économique de la communauté rurale de Ngandajika et ses environs	Union des femmes engagées pour le développement (UFED)	KOR/Ngandanjika	10688
3	Création d'un micro-laboratoire pédagogique (pour analyse de sols ) du Kasai	Faculté des sciences agronomiques /Université officielle de Mbuji-Mayi	KOR/Mbuji-Mayi	10800
4	Atelier de coupe et couture	Conseil national des Eglises chrétiennes au Congo	KOR/Mbuji-Mayi	11005
5	Promotion de la culture du manioc dans la ville de Mbuji-Mayi	Association mère de tous (AMT)	KOR/Mbuji-Mayi	10800
6	Appui aux femmes et filles-mères maraichères productrices de niébé de la ville de Mbuji-Mayi	Centre d'appui aux initiatives de développement CAID	KOR/Mbuji-Mayi	10800
7	Réhabilitation et équipement de l'atelier de coupe et couture du Lycée Kazadi dans la ville de Mbuji-Mayi	Amicale des anciens du séminaire pour le développement AMAS-D	KOR/Mbuji-Mayi	10700
8	Projet d'appui aux producteurs de maïs dans le secteur de Ngandajika	centre d'initiative pour le développement intégral ( CIDEVI)	KOR/Mbuji-Mayi	9144
9	Lutte contre l'insécurité alimentaire par l'introduction des géniteurs améliorés de porcs dans la ville de Mbuji-Mayi	Organisation pour la gestion des ressources naturelles et Droits de l'homme (OGEREN-DH)	KOR/Mbuji-Mayi	11000
10	Projet d'appui à la multiplication des boutures saines de manioc dans les organisations paysannes du secteur de Lac Mukamba territoire de Kabeya Kamwanga	Action pour le développement intégral des femmes / ADIF)	KOR/Mbuji-Mayi	10880
	<b>TOTAL</b>			104227

## 3 PLANIFICATION OPÉRATIONNELLE

### 3.1 Objectif général

L'objectif général, défini dans la fiche d'identification, est :

L'évacuation de la production agricole des exploitants familiaux, dans les districts de Tshilenge, Kabinda et Sankuru de la Province du Kasai oriental vers les points d'évacuation (routes, fluviaux, ferroviaires) et vers les centres de consommation est améliorée, ainsi que les accès aux services et à la mobilité des personnes.

### 3.2 Objectif spécifique

L'objectif spécifique est :

Les pistes, bacs et petites voies navigables jugées prioritaires pour le désenclavement des bassins de production agricole dans les districts de Tshilenge, Kabinda et Sankuru de la Province du Kasai oriental sont réhabilitées, en tenant compte des aspects multimodaux et environnementaux, et un système durable d'entretien à travers des structures locales est mis en place.

La formulation, en concordance avec le gouvernement provincial interprète cet objectif complexe comme suit :

« Mettre à disposition des utilisateurs un réseau multimodal prioritaire, durable et praticable en toute saison grâce à la réhabilitation et aux mécanismes d'entretien. »

Le PRODAKOR sera la clé pour l'atteinte de l'objectif global après atteinte de l'objectif spécifique du PRODEKOR. Pour cela, il est clair que le PRODEKOR devra se concentrer dans les zones ciblées par le PRODAKOR.

### 3.3 Résultats attendus

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

Suite à la nouvelle constitution, le rôle de maître d'ouvrage pour les routes qui ne sont pas classées comme routes d'intérêt national a été transféré aux autorités provinciales. A terme, il est prévu d'instaurer une Commission Provinciale Routière à opérer en tant que maître d'ouvrage délégué. Le PRODEKOR appuiera la mise en place et le fonctionnement de cette Commission Provinciale Routière.

En appuyant la maîtrise d'ouvrage, le programme contribuera à l'amélioration de la gouvernance dans le secteur. Le maître d'ouvrage pourra faire un suivi des interventions de réhabilitation et de l'entretien des routes, aussi bien au niveau de l'avancement des travaux qu'au niveau du financement. Cet appui rendra les interventions dans le secteur plus cohérentes et plus transparentes.

#### Résultat 2 Un réseau multimodal de transport, répondant aux priorités provinciales de développement, 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.

### **Résultat 4 Les bonnes pratiques de l'utilisation du réseau sont appliquées**

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. 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 économiques qui dépassent largement les bénéfices auxquels aspirent ces camionneurs.

Un aspect important dans la gouvernance routière est la lutte contre les tracasseries et la corruption, que le gouvernement mène et que le programme pourra supporter. En effet, les tracasseries 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 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 aspect 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.

## **3.4 Activités à mettre en œuvre par résultat**

### **3.4.1 Résultat 1 : La maîtrise d'ouvrage au niveau provincial est renforcée**

*Les activités de ce résultant visent la Commission Routière Provinciale (maître d'ouvrage délégué) et son secrétariat technique. En attendant les textes légaux qui établissent la Commission Routière Provinciale, les activités cibleront les ministères concernés (MPTPI et le Ministère en charge du Développement Rural) et les services impliqués, notamment la Cellule Technique auprès du Ministère des TPI qui appuie la mise en œuvre du PQCE. Dès l'établissement de la CRP, les ressources formées ainsi que l'équipement fourni par le programme seront obligatoirement affectés au Secrétariat Technique de la CRP.*

*L'avancement de l'établissement de la Commission Routière Provinciale sera suivi et documenté par le co-responsable du programme.*

### **3.4.1.1 Activité 1.1. Renforcement des capacités humaines**

Cette activité vise à renforcer les capacités pour que le maître d'ouvrage dispose de l'expertise interne nécessaire à gérer son patrimoine routier.

- Analyse des ressources humaines nécessaires
- Analyse des besoins en renforcement des capacités individuelles du personnel affecté par le partenaire, avec une attention sur les thèmes transversaux
- Formation et accompagnement continu

Cette activité sera, en grande partie, exécutée par l'assistant technique chargé du renforcement des capacités (ressource partagée entre PRODEKOR et PRODAKOR). Les formations peuvent se faire en partie « sur le tas » en suivant le PRODEKOR. En cas de besoins, le programme fait appel à des coaches pour la question du genre.

Au niveau technique, des formations en système d'information géographique (SIG) seront prévues. Le développement des compétences dans cette matière est indispensable pour une bonne gestion de tout réseau routier. La formation par un consultant spécialisé sera ouverte à la DVDA et l'OR également. Au départ, des logiciels SIG « open source » seront envisagés.

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

### **3.4.1.2 Activité 1.2. Renforcement des capacités matérielles**

Le PRODEKOR appuiera l'installation physique du Secrétariat Technique de la Commission Provinciale Routière, ou, en attendant de la Cellule Technique. Cette activité comprendra essentiellement un appui en moyens logistiques :

- 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

Cette activité sera pilotée par l'assistant technique chargé du renforcement des capacités. Il sera appuyé par la cellule Marchés Publics de l'UCAG Développement Rural.

### **3.4.1.3 Activité 1.3 : Appui au fonctionnement**

Cette activité comprendra les sous-activités suivantes :

- Appui en moyens de fonctionnement : transport, ateliers, réunions, missions, etc.
- Le paiement d'un complément de salaire pour une partie du personnel

Le paiement du complément de salaire sera lié à l'obtention d'une évaluation positive du fonctionnement du Secrétariat Technique de la part de l'Assemblée Générale. Dans un premier temps, en absence de la Commission Routière Provinciale, le programme paiera les primes sur base de la performance des bénéficiaires de la prime, de commun accord avec le partenaire.

Le programme appuiera la mise en place d'un système de rapportage technique et financier. Ce rapportage doit permettre au MPTPI et à l'assemblée général de la CRP 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 de la

CRP afin de vérifier que l'état des routes entretenues correspond aux coûts de l'entretien.

#### **3.4.1.4 Activité 1.4 : Ateliers de concertation (Commission Routière Provinciale)**

En parallèle avec l'appui technique au maître d'ouvrage, le PRODEKOR appuiera également le fonctionnement de l'Assemblée Générale de la Commission Provinciale Routière. Cet appui comprendra deux volets :

- Un appui technique au président de l'Assemblée Générale dans la préparation des réunions
- Un appui logistique à l'organisation des réunions :
  - Salle de réunion
  - Documentation

En attendant l'établissement formel de la Commission Routière Provinciale, le programme organisera des réunions de concertation avec les mêmes parties prenantes. Le PV de ces réunions guidera le programme. Les services étatiques présenteront leurs budgets et plans d'activités dans ces réunions, comme ils le feront pour la Commission Routière Provinciale, afin que la réunion puisse appréhender la situation du réseau routier dans la province.

### **3.4.2 Résultat 2 : Un réseau multimodal de transport, répondant aux priorités provinciales de développement, est réhabilité.**

#### **3.4.2.1 Activité 2.1 : Etude baseline**

Une étude base-line sera menée dans les différentes zones d'intervention. Elle comportera :

- Une analyse du coût de vie actuel ;
- Une analyse de la production actuelle et du potentiel agro-économique de la zone, en lien avec PRODAKOR.
- Une analyse des axes de transport, des moyens de transport et des coûts associés, tenant compte des aspects multimodaux (connexion avec les voies fluviales) ;
- Une étude d'impact environnemental et socio-économique

L'objectif de cette étude est de collecter des informations qui étayeront l'analyse multicritère. L'étude se basera principalement sur les différents documents déjà existants comme les plans de développement territoriaux et provinciaux, complétés par quelques visites de terrain et enquêtes.

L'étude base-line définira/affinera également les indicateurs du programme.

Elle sera genre spécifique. 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 également de point de référence pour l'évaluation du programme à la fin (indicateurs de performance). Les résultats des études seront cartographiés pour faciliter la priorisation.

### **3.4.2.2 Activité 2.2 : Priorisation des axes à réhabiliter**

Cette activité couvre les étapes mentionnées dans l'approche stratégique : inventaire, collecte des données, priorisation et validation.

Dans le futur, la Commission Routière Provinciale fera la priorisation des axes. Jusqu'à l'établissement de la CRP, la priorisation sera faite dans des réunions de concertation des parties prenantes qui constitueront la CRP.

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 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 l'appropriation du processus

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

### **3.4.2.3 Activité 2.3 : 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

Une Etude d'Impact Environnemental et Social (EIES) sera exécutée pour les tronçons prioritaires retenus. Sur base de cette étude, un plan de gestion environnementale et sociale (PGES) sera élaboré par le programme, en s'appuyant sur les expertises disponibles auprès du partenaire (points focaux) et des consultances externes.

**Cette étude et le plan qui en découle traiteront également des thèmes transversaux de la coopération sous la partie sociale (genre, VIH/SIDA).**

Le contenu de l'Etude d'Impact Environnemental et Social et d'un Plan de Gestion Environnemental et Social est décrit dans les principes d'intervention (point 2.4.1).

Le Ministère provincial en charge de l'Environnement, Conservation de la Nature et Tourisme (MECNT) et ses services seront intimement associés au processus de l'EIES. Une opportunité réside dans le fait qu'actuellement, le partenaire principal du projet, le Ministère en charge du Développement Rural, est aussi en charge de l'Environnement, ce qui favorise les synergies entre ces domaines.

De même, les services du ministère de famille et genre et du ministère de santé seront associés aux études d'impact, afin de tenir compte 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 l'EIES. Vu la complexité de l'étude et l'importance du montant, une consultance internationale est envisagée.

#### 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 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 (Scope RDC/Développement Rural). 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 PRODAKOR sera développée pour le lancement et le suivi (pépinières, projets de reboisement).

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

#### **3.4.2.4 Activité 2.4 : 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.

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 EDUKOR.

#### **3.4.2.5 Activité 2.5 : Achat d'outillage et d'équipement**

Cette activité inclut l'achat d'outillage pour les travailleurs en HIMO, ainsi que l'achat de petites 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.

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

#### **3.4.2.6 Activité 2.6 : Réhabilitation des pistes**

Cette activité est l'activité principale du volet réhabilitation. Elle suivra les axes stratégiques évoqués en chapitre 2 :

- HIMO où possible, mécanisé (rechargement, gravillonnage) où nécessaire



- Standards adaptés aux besoins, standard évolutif dans le temps
- Végétalisation des berges et lutte anti-érosive

Cette activité réhabilitera les pistes prioritaires, selon le standard retenu.

Les ouvrages d'art seront réhabilités/reconstruits en utilisant la technologie adaptée (béton armé, pont Bailey...) 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 (point de vue légal).
- 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, 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.

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

Il est difficile d'estimer le kilométrage faisable par le programme. En effet, l'expérience du passé a montré que le coût unitaire d'un km de réhabilitation peut aller de 1500 à 30000 €/km, un 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

- 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. Tant que les priorités ne sont pas connues et les axes choisis, il est impossible d'estimer le coût des réhabilitations et le kilométrage que le programme pourra atteindre. Cet indicateur clé du programme sera connu après la priorisation et les études techniques des tronçons.

Basé sur la moyenne du passé de 7000 €/km, le programme envisage, sous réserve donc, de réhabiliter 900km.

### **3.4.2.7 Activité 2.7 : Réhabilitation des bacs/embarcadères**

Cette activité vient en complément des activités du volet Bacs de PREPICO. Ce volet prévoit déjà la construction/réhabilitation/réparation de 2 bacs dans la province du Kasai-Oriental, avec 2 bacs en « réserve ». Le complément de ce volet, prévu dans PRODEKOR, sera exécuté avec l'appui des experts PREPICO.

L'activité se focalisera en première priorité sur le réseau retenu pour réhabilitation par PRODEKOR. Si tous les bacs nécessaires dans le cadre de PRODAKOR 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 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 PRODEKOR, ainsi que le PREPICO 3 devra tenir compte du projet des 5 chantiers, dans lequel il est prévu d'installer 103 bacs (de faible tonnage - 10 et 15T -) sur le territoire congolais, dont une partie au Kasai-Oriental.

Une mise en commun des données utilisées par la CTB actuellement avec la situation de terrain (information disponible chez l'OR en province) est nécessaire avant de décider les interventions concrètes.

#### Gestion des bacs

L'activité concerne des investissements de bac neuf ou réhabilitations, hors entretien courant. Les frais d'exploitation, de maintenance, et les pièces de rechange usuelles devront être couverts par les recettes du bac. La pratique de paiement en nature (litres de carburant) des bacs motorisés devra être progressivement abandonnée au profit d'un système de gestion cohérent au niveau local et provincial. Le PRODEKOR, avec le PREPICO accompagnera cette transition. Le programme pourra également servir de relais pour l'approvisionnement des pièces de rechange, avec recouvrement des coûts.

Le développement d'un meilleur système de gestion des bacs est une des activités du volet bacs de PREPICO 3. Le PRODEKOR, grâce à sa proximité (logistique) et l'ampleur de l'équipe testera et mettra en œuvre les solutions proposées par PREPICO 3 (par exemple des comités de gestion locaux).

La pratique actuelle des recettes des bacs (qui s'élèvent parfois à plus de 10.000€ par mois, même pour un bac à câble où les frais de fonctionnement sont minimes) est de diviser les

recettes nettes (c'est-à-dire après déduction des salaires du personnel et des frais de fonctionnement et entretien (graisse, carburant, ...)) entre la Direction Provinciale des Recettes (DPR) et « les entités locales » (chef coutumier, secteur, ...). En principe, cette dernière partie est destinée à l'entretien des routes qui mènent au bac. En réalité, très peu d'argent est réinvesti dans l'entretien.

Un élément d'amélioration est de revoir la clé de répartition des recettes. Un versement direct aux structures d'entretien des tronçons qui desservent le bac semble plus efficace que la pratique actuelle, et dans l'intérêt du bac même. En effet, un manque d'entretien de la route fait diminuer le trafic et les recettes du bac. Une gestion avec implication de la société civile locale peut également améliorer la cohérence entre le bac et la route.

Le PRODEKOR contribuera au suivi des activités de PREPICO 3 - volet bacs dans la province.

#### 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 (volet bacs), une formation professionnelle sera 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 PRODEKOR pourra continuer cette pratique pour les nouveaux bacs identifiés.

#### **3.4.2.8 Activité 2.8 : Réhabilitation des petites voies navigables**

Le transport fluvial a des atouts non négligeables : très faible coût au tonne.km, peu d'entretien à faire sur le réseau, peu de pollution de l'environnement. Le programme veut stimuler cette forme de transport.

Cette activité concerne principalement 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, ainsi que 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 petits cours d'eau. Il est estimé par les autorités que le potentiel de trafic fluvial (par pirogue) est sous-exploité pour l'instant surtout dans le Sud de la province. Une analyse des causes et une réaction adaptée sont nécessaires. Le programme pourra assister le secteur privé dans des études de faisabilité économique du transport fluvial.

Dans l'appui au transport fluvial, le programme pourra construire ou réhabiliter des débarcadères, où les bateaux (baleinières, pirogues) peuvent être chargés en toute sécurité.

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

Une synergie avec PRODAKOR existe : en cas de besoin, le PRODEKOR pourra construire des dépôts de stockage de produits agricoles (et autres) aux mêmes endroits que les débarcadères.

#### **3.4.3 Résultat 3 : Un réseau multimodal de transport est entretenu à**

## travers des structures locales

### 3.4.3.1 Activité 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.

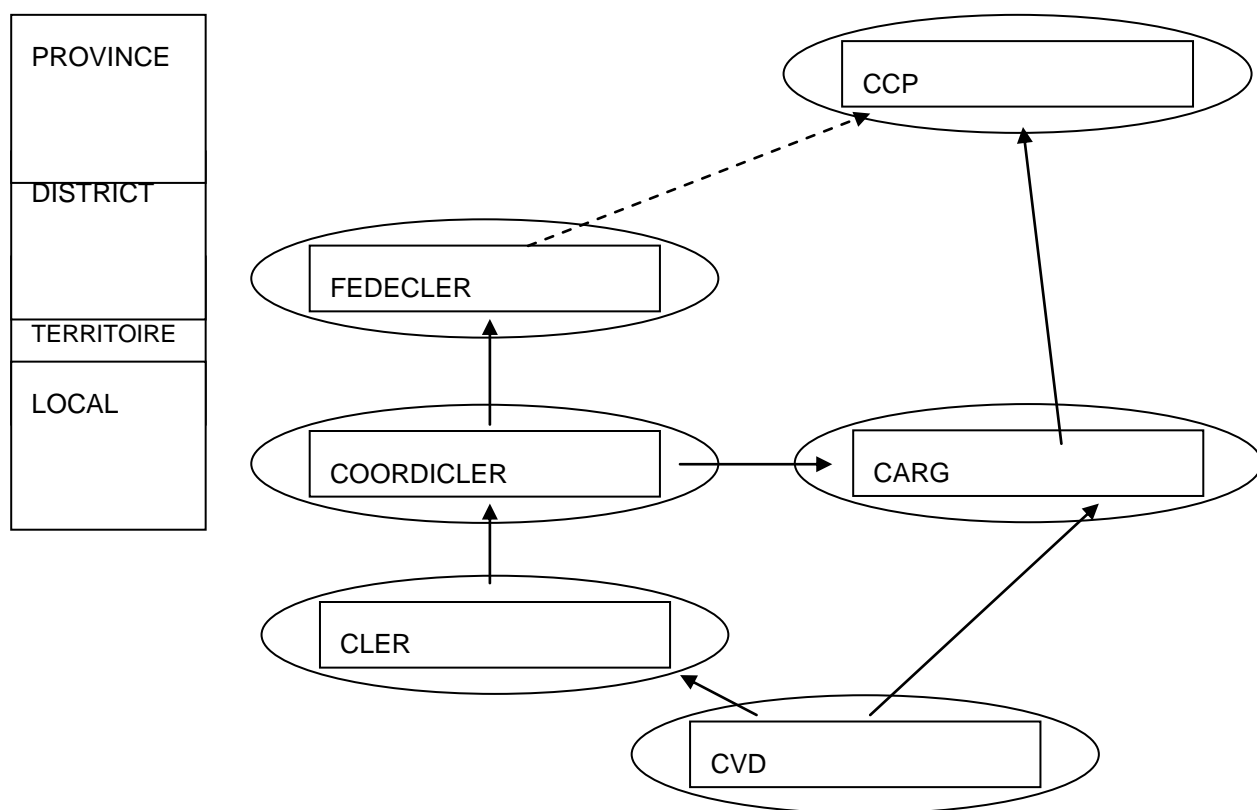
Les CLER sont une émanation des Comités Villageois de Développement (CVD) des villages qui longent le tronçon dont le CLER s'occupe. Ces CVD, entités de représentation au niveau le plus local possible, forment l'assemblée générale du CLER, parmi laquelle est élu par après le comité de gestion du CLER.

Cette approche 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, 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.

Les CLERs sont regroupés par axe routier 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 de l'axe dans la Fédération Provinciale des CLERs (FEDECLER), auprès de l'Administration Territoriale, des délégués de la DVDA et de l'OR et du secteur privé.

Le schéma ci-dessous clarifie les rapports entre les différentes organisations :



Structures locales d'entretien

Le PRODEKOR appuiera la mise en place de ces structures locales, en concertation avec tous les intervenants. Le statut actuel des CLERs, Coordinations et Fédérations est celui d'Association Sans But Lucratif (ASBL). Ce statut 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.

### 3.4.3.2 Activité 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 de 4 actuellement à une dizaine, pour que l'accompagnement des CLER puisse être intensifié. Les primes des animateurs sont inclus dans le budget de l'activité.

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). 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.

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.

### **3.4.3.3 Activité 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'état congolais.

La Commission Routière Provinciale devra décider sur les tronçons à entretenir. A priori, le réseau réhabilité antérieurement par la coopération belgo-congolaise fera l'objet d'entretien. Si des axes sont à supprimer, par exemple à cause d'un mauvais ciblage de réhabilitation au départ, la CRP 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, le volet réhabilitation est doté 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 dont l'état congolais prend en charge l'entretien, libère des fonds sur le programme, qui peuvent être utilisés pour des nouvelles réhabilitations.

L'activité couvre :

- les frais de l'entretien (salaires, frais de fonctionnement des CLER et CLESB)
- l'outillage
- le fonctionnement des COORDICLER et des FEDECLER (salaires et fonctionnement)

A 700€/km par an en moyenne, cette activité couvre l'entretien d'une moyenne de 1200km pendant 5 ans. Le coût de l'entretien fluvial est marginal et inclus dans l'enveloppe.

Les CLER fonctionnent sur base d'un contrat de performance. Cette façon de travailler permet d'évaluer le travail des CLER en évaluant la qualité 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 seront soumis au secrétariat technique de la CRP (formelle ou informelle) 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.

#### **3.4.3.4 Activité 3.4 : Supervision de l'entretien**

La supervision de l'entretien consiste principalement en l'évaluation de la qualité de la route. Cette évaluation est faite conjointement par la CTB et le maître d'œuvre du partenaire (DVDA/OR en fonction de la route).

Concrètement, les tronçons sont évalués puis cotés (« fiche d'abattement ») en pourcentage de la qualité désirée. La structure d'entretien (CLER, ONG, PME) a alors droit à ce pourcentage de sa facture.

Une révision de la fiche d'abattement peut être utile, pour :

- accentuer l'aspect vitesse moyenne comme critère principal de qualité
- harmoniser avec l'approche du FONER et des autres PTF

L'activité inclut le paiement des missions (transport) et des primes de performance aux représentants des deux maîtres d'œuvre.

Un véhicule pourra être affecté à la surveillance conjointe du réseau routier par les maîtres d'œuvre (DVDA/OR) et (en début) la CTB. Ce véhicule sera équipé d'un GPS, et collectera les infos pour l'évaluation permanente de la qualité et pour le paiement des CLER ou autres structures.

A terme, la DVDA et l'OR 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 programme cherchera la cohérence dans l'approche d'évaluation de la qualité de l'entretien entre le programme et le FONER.

Le PRODEKOR impliquera également les transporteurs dans l'évaluation de la route : un système de communication (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 bourbiers, la gestion des barrières de pluie, les tracasseries. A cet effet, des contacts seront noués avec la FEC, l'ACECO et ACOPEDEC, 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.

### **3.4.4 Résultat 4 : Les bonnes pratiques de l'utilisation du réseau sont appliquées.**

#### **Activités du PRODEKOR**

##### **3.4.4.1 Activité 4.1 : Appuyer la consolidation de la réglementation en vigueur**

Le programme va financer une étude des textes légaux en vigueur touchant aux bonnes pratiques de l'utilisation du réseau de transport dans un sens large (routier et fluvial).

D'un côté, cette étude identifiera les bonnes pratiques déjà prévues dans la législation afin de les utiliser dans les activités de sensibilisation. De l'autre côté, l'étude identifiera également les lacunes dans la législation actuelle. Le partenaire congolais s'engage à tenir compte des résultats de cette étude et d'adapter les textes légaux au niveau provincial si nécessaire afin d'inscrire les bonnes pratiques d'utilisation du réseau dans la législation. Le PRODEKOR peut, sur demande du partenaire congolais, appuyer l'adaptation des textes légaux.

Cette activité sera exécutée par un consultant national ou international, spécialisé en réglementation routière.

La même activité est prévue dans le cadre du PRODEKK, le budget affecté à cette activité dans le PRODEKOR est donc inférieur car une grande partie du travail est commune (législation nationale) et sera faite par le PRODEKK. Seul la consolidation des spécificités provinciales est nécessaire en complément.

L'activité inclut la consolidation de la réglementation et législation sur les thèmes transversaux, notamment l'environnement, le genre et le droit des enfants, le VIH/SIDA.

##### **3.4.4.2 Activité 4.2 : Lutte anti-tracasserie**

Les bonnes pratiques se situent au niveau du comportement par les utilisateurs, mais également au niveau de la surveillance par les autorités politico-administratives.

Le niveau des tracasseries au Kasai-Oriental, selon des sondages auprès des utilisateurs des routes et la littérature, semble plus élevé que dans d'autres provinces. Le gouvernement, dans son premier pilier du Plan Quinquennal, prévoit l'application complète et correcte des lois existantes et donc l'arrêt de toute tracasserie.

Il convient donc au programme de s'aligner avec la politique de la province, d'analyser ce thème et de proposer des solutions, tout en laissant l'implémentation (côté juridique et administrative) à la discrétion des autorités provinciales.

Parfois, des demandes justifiées par des services de l'état sont injustement considérées comme tracasserie par ceux sur qui on les applique, ce qui peut nuire à l'image de l'état. Il est donc dans l'intérêt de toutes les parties d'établir la liste de taxes légaux (activité précédente) et de la divulguer auprès des utilisateurs. Une taxe ou un service demandée qui ne figure pas sur la liste, sera facilement et justement catégorisée de tracasserie. Il serait utile si toute personne qui réclame une taxe, pouvait prouver la légalité de la taxe.



Concrètement, l'activité consiste en :

- Un appui à la Commission Permanente de la Circulation Routière (réunions)
- L'appui (matériel, prime de performance, formation) à un système d'ombudsman auprès du maître d'ouvrage, qui accepte 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 à la CRP – système « numéro vert »
- Documentation des tracasseries, avec rapportage public, afin de pouvoir analyser l'évolution des tracasseries dans la province.

#### **3.4.4.3 Activité 4.3 : Sensibiliser les parties prenantes du réseau routier**

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 :
- réglementation en vigueur (charge à l'essieu, barrières de pluie, ...)
- sécurité routière (vitesses, ...)
- Les tracasseries (définition, réaction, communication)
- Prévention VIH (en collaboration avec « transporteur arrête SIDA » - TRASI, 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, constitué de modules selon les thèmes principaux évoqués ci-dessus. Une synergie sera cherchée avec EDUKOR pour la mise en œuvre de cette piste.

L'activité 4.3 sera exécutée par des entreprises privées ou par des ONG.

Les activités de sensibilisation seront réalisées en étroite collaboration avec :

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

#### **3.4.4.4 Activité 4.4 : Mise en place d'installations de réglementation du trafic**

Afin de stimuler 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 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**

La promotion des bonnes pratiques par des sensibilisations est une ambition du PRODEKOR. 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.

En effet, veiller à l'application des bonnes pratiques d'utilisation du réseau routier n'est pas du ressort du programme mais plutôt de la partie congolaise. Dans l'esprit de la coresponsabilité, la partie congolaise fera annuellement un compte rendu de ses activités régulatrices dans le cadre du PRODEKOR et des résultats atteints. Rappelons également l'engagement de la partie congolaise pour une tolérance zéro vis à vis de toute acte de corruption active ou passive.

La Commission Routière Provinciale fera le suivi des mesures et de leur application. Le coresponsable du programme fera un rapportage régulier sur l'avancement du côté du partenaire. 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, ...).

### **3.5 Indicateurs et sources de vérification**

Les indicateurs sont repris dans le cadre logique en annexe.

Ces indicateurs seront revus et précisés après les études base-line.

### **3.6 Acteurs intervenant dans la mise en œuvre**

Les acteurs principaux intervenants dans la mise en œuvre sont :

- Le Ministère Provincial de Travaux Publics et Infrastructure (MPTPI) en tant que maître d'ouvrage du réseau routier
- Le Ministère provincial de l'Agriculture, Pêche, Elevage et Développement rural, Environnement et Conservation de la Nature, en tant que pilote du développement rural de la province
- La DVDA, en tant qu'organisme de l'Etat en charge des routes de desserte agricole, et

- en tant que spécialiste de la méthode HIMO et des formations dans la matière ;
- L'Office des Routes, propriétaire et exploitant de la plupart des bacs en RDC, qui dispose d'ateliers, de chantiers navals et de stock de pièces de rechange. L'OR sera aussi sollicité pour les travaux mécanisés où c'est possible, et est le maître d'œuvre des tronçons de routes provinciales et nationales incluses dans ce programme ;
  - La Commission Provinciale Routière (dès sa constitution), en tant que maître d'ouvrage délégué
  - Les CLER, en tant qu'organisme décentralisé d'entretien des routes et la structure pyramidale qui les chapeaute (COORDICLER, FEDECLER);
  - Les ONG et PME, qui exécutent les travaux de réhabilitation et/ou entretien
  - 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 CARG, qui seront associés aux processus de planification du réseau et au suivi des travaux.
  - L'ACCO et l'ACOPEDEK, en tant que défenseurs des droits des utilisateurs principaux des routes ainsi que la FEC, qui travaille à un niveau plus général au faveur de l'entreprenariat

## 3.7 Analyse des risques

### 3.7.1 Risques liés à la mise en œuvre

Risques	Niveau de risques	Mesures d'atténuation
Objectif Difficulté de trouver RH Internationales	Elevé	Meilleure division des compétences dans l'équipe,, coordination provinciale
Difficulté logistique, étendue de la province	Elevé	Antennes de programme Utilisation du multimodal
Faiblesse du Maître d'ouvrage	Moyen	Renforcement des capacités du M.O.

<u>Résultat 1 : Renforcement Maîtrise d'ouvrage</u> Retard dans l'établissement de la CRP	Moyen	Ciblage temporaire des ministères impliqués AT Renforcement Capacités
<u>Résultat 2 : Réhabilitation</u> Capacité d'absorption du secteur privé Mauvais ciblage géographique des activités	Moyen Moyen	Formations et accompagnement CRP (informelle)
<u>Résultat 3 : Entretien</u> Manque de financement FONER Non-respect de la contribution congolaise	Moyen Moyen	CRP, planning des budgets Risque Fatal pour la suite
<u>Résultat 4 Gouvernance</u> Retard dans la législation Faible application par la police routière	Moyen Elevé	Suivi permanent AT Renforcement Capacités Sensibilisation de la police

### 3.7.2 Risques liés à la gestion

Risques	Niveau de risques	Mesures d'atténuation
Difficulté de suivre à partir de MJM	Elevé	Présence d'antennes locales Missions fréquentes de l'équipe
Fraude dans l'évaluation de la qualité de la route	Moyen	Suivi par ingénieur du programme Vérifications ponctuelles
Nombre élevé de (petits) contrats rend la gestion plus intensive	Moyen	Responsable administratif et financier international, avec équipe locale conséquente

### 3.7.3 Risques liés à l'efficacité

Risques	Niveau de risques	Mesures d'atténuation
Mauvais ciblage des travaux réhabilitation	Faible	CRP, analyse multicritère Validation société civile
Manque de qualité d'entretien	Moyen	Accompagnement des CLER Contrats de performance Appel au secteur privé en cas de besoin

Manque de marché de transport	Moyen	Appui agriculture (PRODAKOR)
Continuation des tracasseries	Elevé	Contrôle par les autorités politico-administratives Sensibilisation/ombudsman

### 3.7.4 Risques liés à la durabilité

Risques	Niveau de risques	Mesures d'atténuation
Faiblesse du Maître d'ouvrage	Moyen	Renforcement des capacités CRP
Manque de contrepartie congolaise pour l'entretien	Moyen	Suivi en Groupe Thématique 15 de la feuille de route Transparence dans les flux financiers via la CRP
Déboisement de la forêt primaire	Faible (selon prévisions)	PGES : éviter déforestation + reboisement Exclusion des routes avec impact sur la forêt
Non-respect de la réglementation fait dégrader la route	Elevé	Sensibilisation (programme)/contrôle et pénalisation (autorités)

### 3.7.5 Risques fiduciaires

Risques	Niveau de risques	Mesures d'atténuation
Taux de change	Elevé	Contrats en euro le plus possible
Détournement dans les structures d'entretien	Elevé	Accompagnement Suspension du contrat

## 4 RESSOURCES

### 4.1 Ressources financières

Les ressources financières du programme s'élèvent à 20 millions d'euro. Le budget est scindé en une partie « résultats et activités » de 14.72 millions euro, des moyens généraux de 4.97 millions d'euro et d'une réserve budgétaire de 316.000 €, comme mentionné dans le tableau synthétique ci-dessous.

<b>A</b>		<b>Activités</b>	<b>14.715.000 €</b>
A	01	Renforcement Maîtrise d'ouvrage	400.000 €
A	02	Réhabilitation	8.720.000 €
A	03	Entretien	5.325.000 €
A	04	Bonne pratiques	270.000 €
<b>X</b>		<b>Réserve budgétaire</b>	<b>316.000 €</b>
<b>Z</b>		<b>Moyens généraux</b>	<b>4.969.000 €</b>
Z	01	Ressources humaines	3.487.000 €
Z	02	Investissements	465.000 €
Z	03	Fonctionnement	822.000 €
Z	04	Moyens généraux globaux	195.000 €
		<b>Grand Total</b>	<b>20.000.000 €</b>

Le budget détaillé se trouve en fin de chapitre.

La contribution congolaise peut être estimée au minimum à 3 million USD sur la durée du programme. En réalité, si les prévisions sont respectées, la contribution congolaise peut être largement supérieure. Le programme documentera la contribution congolaise (notamment au niveau de l'entretien du réseau provincial).

### 4.2 Ressources humaines

Les ressources humaines du programme sont en adéquation avec l'importance du budget et avec la complexité du programme.

Plusieurs ressources humaines dans les domaines de la gestion, de la logistique, de l'administration financière et du personnel d'appui seront partagées avec le PRODAKOR et EDUKOR. Ces ressources sont mentionnées ainsi dans le texte et dans le budget. Vu le déséquilibre financier entre les deux programmes, PRODEKOR prendra une plus grande partie du financement de ces RH communes (en fonction du budget des projets en question).

A noter qu'une grande synergie opérationnelle existe entre PRODEKOR et PRODAKOR au-delà et en dehors du niveau RH tel que le décrivent les chapitres 2 « Analyse stratégique » et chapitre 5 « Modalités de gestion ».

Le programme veillera, dans la mesure du possible, à l'équilibre genre dans les recrutements nationaux et internationaux.

#### 4.2.1 Les ressources humaines du PRODEKOR

##### Coordination

Un Assistant Technique International (ATI) Coordinateur provincial de programmes, basé à Mbuji Mayi s'occupera de la gestion des programmes et des ressources humaines, du monitoring, évaluation et rapportage des programmes et de la représentation de ceux-ci aux différents niveaux de concertation. Il sera financé à 50% par le PRODEKOR (selon la clé de

répartition du budget des projets PRODEKOR 50%, PRODAKOR 25% et EDUKOR 25%).

Il sera particulièrement chargé à assurer l'intégration du programme dans la province et d'assurer l'implication des services étatiques et non-étatiques dans la mise en œuvre du programme, particulièrement qu'ils assument leur responsabilité technique dans le suivi de la mise en œuvre et leur responsabilité dans la mise en œuvre de la contribution congolaise du programme.

Il veille à la cohérence et à la synergie entre les 3 programmes en tant que programme provincial; cohérence interne du programme en termes de démarches et d'activités mises en œuvre par les différentes interventions (PRODEKOR, PRODAKOR & EDUKOR); cohérence externe du programme avec les stratégies nationales et les interventions des autres PTF;

Il sera l'interface principale des programmes PRODEKOR, PRODAKOR et EDUKOR avec les partenaires provinciaux et les UCAGs.

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'efficacité, 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, d'assurer le suivi-évaluation des programmes (consolidation des données issues des volets PRODAKOR, PRODEKOR et EDUKOR), de veiller au respect du cadre défini par la CTB, en étroite collaboration avec le/la Responsable Administratif et Financier (RAF) et d'être un médiateur/facilitateur entre les différentes interventions mises en œuvre par la CTB en province. Il décharge ainsi les AT de cette partie de leur travail, les permettant ainsi de se concentrer sur les aspects techniques de leur travail.

D'une certaine manière, les compétences en gestion attendues des ATI experts sectoriels dans les projets précédents sont cette fois-ci regroupées au sein d'un profil de coordinateur provincial qui permet des prestations de qualité, des économies d'échelle et des procédures de recrutement et de sélection facilitées.

Le coordinateur veillera à la prise en compte des thèmes transversaux.

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

### **Equipe technique**

Un ingénieur routier (ATI) couvrira les aspects techniques routiers du programme et sera en charge des volets réhabilitation et entretien. Il collaborera avec un grand nombre de collègues nationaux : 6 ingénieurs et une dizaine d'animateurs seront en charge du suivi des travaux et l'accompagnement et des structures d'entretien.

Les ingénieurs nationaux seront :

- 2 ingénieurs « réhabilitation »
- 2 ingénieurs « entretien »
- 1 ingénieur SIG.
- 1 spécialiste environnement

Cette équipe d'ingénieurs (et notamment l'ingénieur SIG et le spécialiste environnement) sera au service du PRODAKOR/EDUKOR également.

L'expertise nationale en matière du genre, engagé par le PRODAKOR, travaillera en étroite collaboration avec le PRODEKOR. L'expertise genre veille sur l'intégration de la dimension genre dans le programme PRODEKOR, autant dans la mise en œuvre (sensibilisations, informations, organisation de la journée internationale des femmes, formations, préparations des TDR, encadrement des études et mission,...) que dans le suivi et l'évaluation. De même, un spécialiste EDUKOR assurera le suivi du thème des droits d'enfants dans le PRODEKOR.

Un ATI partagé entre PRODEKOR et PRODAKOR (à 50%-50%) pour l'appui institutionnel aux partenaires et le renforcement de leurs capacités sera basé à Mbuji Mayi. Il sera notamment impliqué dans les résultats qui ont trait à la gouvernance.

L'équipe qui est en charge du volet « bacs » (basée à Kinshasa) est financée par PREPICO 3 jusque juillet 2014. Le principe est de garder cette équipe, et de distribuer son financement sur les différentes zones du PIC et sur les interventions routières. Ainsi, le PRODEKOR a déjà prolongé cette équipe de 5 mois. Le PRODEKOR prolongera cette équipe à son tour pendant 5 mois. L'équipe bacs (ATI et équipe locale) est donc financée jusqu'en octobre 2015. L'équipe locale comprendra un assistant technique international, un logisticien, un ingénieur naval et un ingénieur économiste (qui s'occupe de la gestion des bacs).

#### **Equipe administrative et logistique**

Une équipe administrative et logistique viendra en appui quotidien aux programmes PRODEKOR, PRODAKOR et EDUKOR. L'équipe contient 3 comptables nationaux, une secrétaire/caissière, une réceptionniste, un logisticien et un magasinier. Elle contient également les 9 chauffeurs des deux programmes.

Cette équipe, financée à 50% par PRODEKOR, à 25% par PRODAKOR et à 25% par EDUKOR opèrera sous la supervision d'un Responsable Administratif et Financier (RAF) International basé à Mbuji Mayi.

Ce RAF permet de décharger les ATI 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,

La présence d'un/une RAF et du coordinateur/coordinatrice provincial(e) (équivalent d'un ATI temps plein) permet de réduire le nombre d'ATI sectoriels à un seul et d'obtenir des profils de poste mieux ciblés et des responsabilités mieux définis comparé à la présence de 2 ou 3 ATI routiers, ce qui assure une bonne qualité d'exécution.

#### **4.2.2 Personnel de la partie congolaise**

L'état 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 là des fonctionnaires du maître d'ouvrage et des différents maîtres d'œuvre des réseaux ciblés par le programme.

Une partie de ce personnel sera rémunéré par le programme sur base d'une prime de performance. Les attentes du programme vis-à-vis les bénéficiaires des primes seront clairement décrits dans une convention entre le programme et l'administration et les personnes impliquées. Les primes seront basées sur l'échelle Mbudi (premier palier), systématiquement utilisée 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 modalités dans le chapitre 5).



### 4.3 Ressources matérielles

Les ressources matérielles sont scindées en investissement et fonctionnement.

Au niveau de l'investissement, le PRODEKOR prévoit :

- du matériel roulant (4 véhicules, 20 motos)
- du matériel informatique (ordinateurs, imprimantes, installation réseau + internet, inclus le poste SIG et avec un remplacement d'une partie dans le courant du programme)
- une réhabilitation/location de bureaux et son mobilier. La partie congolaise pourra mettre à disposition du programme un bureau à Mbuji Mayi, que le programme pourra réhabiliter si le bâtiment convient. Le bâtiment restera la propriété de l'état congolais. En cas d'absence de telle opportunité, le programme cherchera à louer des bureaux.
- Un groupe électrogène. Le programme analysera la faisabilité d'une installation photovoltaïque dans les bureaux.

Sur base des zones ciblées par le PRODAKOR, des antennes seront nécessaires dans les territoires. D'une moindre envergure que le bureau central à Mbuji Mayi, la réhabilitation de ces antennes sera financée par le PRODAKOR.

Il est évident qu'en dehors de l'ancrage et installations dans les ministères/services respectifs, les 3 programmes viseront à partager un site, pour obtenir un réel avantage d'échelle.

Le budget prévoit également les frais de fonctionnement du programme :

- véhicules (carburant, entretien)
- fournitures bureau (papier, consommables, télécommunications, communication externe)
- frais de fonctionnement et entretien du groupe électrogène
- le gardiennage des bureaux
- l'organisation des SMCL concomitantes (PRODEKOR et PRODAKOR) au niveau provincial
- les missions de terrain dans le cadre du programme (per diem, logement)

## Budget détaillé

			quantité	unité	prix	montant	A1	A2	A3	A4	A5
<b>A</b>						<b>14.715.000</b>	<b>1.275.000</b>	<b>2.580.000</b>	<b>3.795.000</b>	<b>3.680.000</b>	<b>3.385.000</b>
A	01	<i>La maîtrise d'ouvrage au niveau provincial est renforcée</i>				400.000	70.000	110.000	140.000	40.000	40.000
	01	01 Renforcement des capacités individuelles	50	personnes	1.000	50.000	5.000	20.000	25.000		0
	01	02 Renforcement des capacités matérielles	1	fft	150.000	150.000	25.000	50.000	75.000		0
	01	03 Appui au fonctionnement	5	ans	30.000	150.000	30.000	30.000	30.000	30.000	30.000
	01	04 Ateliers de concertation	10	réunions	5.000	50.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000
A	02	<i>Un réseau multimodal de transport, répondant aux priorités provinciales de développement, est réhabilité.</i>				8.720.000	245.000	1.400.000	2.550.000	2.450.000	2.075.000
	02	01 Etude baseline				100.000	100.000				0
	02	02 Priorisation des axes				20.000	20.000				0
	02	03 Gestion de l'environnement naturel et socio-économique (PGES)				400.000	25.000	150.000	75.000	75.000	75.000
	02	04 Formation des structures				100.000		50.000	25.000	25.000	0
	02	05 Achat d'outillage et équipement				500.000	100.000	300.000	100.000		0
	02	06 Réhabilitation des pistes	900	km	7.000	6.300.000	0	600.000	2.000.000	2.000.000	1.700.000
	02	07 Réhabilitation des bacs/embarcadères	1	fft		1.000.000	0	250.000	250.000	250.000	250.000
	02	08 Réhabilitation des petites voies navigables	200	km	1.500	300.000	0	50.000	100.000	100.000	50.000
A	03	<i>Un réseau multimodal de transport est entretenu à travers des structures locales</i>				5.325.000	920.000	1.000.000	1.060.000	1.120.000	1.225.000
	03	01 Mise en place des structures locales d'entretien	30	CLER	5.000	150.000	30.000	30.000	30.000	30.000	30.000
	03	02 Accompagnement et formation des structures	100	CLER	3.000	300.000	40.000	50.000	60.000	70.000	80.000
	03	03 Travaux d'entretien	6500	km.an	700	4.550.000	800.000	850.000	900.000	950.000	1.050.000
	03	04 Supervision de l'entretien	6500	km.an	50	325.000	50.000	70.000	70.000	70.000	65.000
A	04	<i>Les bonnes pratiques d'utilisation du réseau sont appliquées</i>				270.000	40.000	70.000	45.000	70.000	45.000
	04	01 Appuyer la consolidation de la réglementation en vigueur				20.000	20.000				0
	04	02 Lutte anti-tracasserie				50.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000
	04	03 Sensibiliser les parties prenantes du réseau routier				150.000	10.000	35.000	35.000	35.000	35.000
	04	04 Mise en place d'installations de réglementation du trafic				50.000	0	25.000		25.000	0
<b>X</b>		<b>Réserve budgétaire</b>				<b>316.000</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>316.000</b>
X	01	01 Réserve budgétaire				316.000	0	0	0	0	316.000

**Budget détaillé (suite)**

<b>Z</b>		<b>Moyens généraux</b>				<b>4.969.000</b>	<b>1.205.800</b>	<b>954.500</b>	<b>1.025.500</b>	<b>869.500</b>	<b>913.700</b>
Z	01	<i>Ressources humaines</i>				<i>3.487.000</i>	<i>677.400</i>	<i>677.100</i>	<i>777.100</i>	<i>677.100</i>	<i>678.300</i>
Z	01	01 Coordinateur du programme (50% PRODEKOR)	30	mois	15.000	450.000	90.000	90.000	90.000	90.000	90.000
Z	01	02 Assistant technique renforcement des capacités (50/50 PRODEKOR)	30	mois	15.000	450.000	90.000	90.000	90.000	90.000	90.000
Z	01	03 Assistant technique routier	60	mois	15.000	900.000	180.000	180.000	180.000	180.000	180.000
Z	01	04 Responsable Administratif et Financier (50% PRODEKOR)	30	mois	15.000	450.000	90.000	90.000	90.000	90.000	90.000
Z	01	05 Equipe technique nationale				702.000	140.400	140.400	140.400	140.400	140.400
Z	01	06 Equipe nationale administrative et logistique (50 % PRODEKOR)				435.000	87.000	86.700	86.700	86.700	87.900
Z	01	07 Equipe bacs	5	mois	20.000	100.000	0	0	100.000		0
Z	02	<i>Investissements</i>				<i>465.000</i>	<i>355.000</i>	<i>85.000</i>	<i>25.000</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
Z	02	01 Véhicules	4	pc	30.000	120.000	120.000				0
Z	02	02 Motos	20	pc	3.500	70.000	35.000	35.000			0
Z	02	03 Matériel informatique (ordinateur, imprimante, satellite, GPS)	15	postes	5.000	75.000	50.000		25.000		0
Z	02	04 Réhabilitation du bureau/loyer	1	fft	200.000	200.000	150.000	50.000			0
Z	03	<i>Fonctionnement</i>				<i>822.000</i>	<i>164.400</i>	<i>164.400</i>	<i>164.400</i>	<i>164.400</i>	<i>164.400</i>
Z	03	01 Frais de fonctionnement des véhicules + motos	60	mois	4.000	240.000	48.000	48.000	48.000	48.000	48.000
Z	03	02 Frais de fonctionnement du bureau	60	mois	3.200	192.000	38.400	38.400	38.400	38.400	38.400
Z	03	03 Frais de mission	6000	hJ	50	300.000	60.000	60.000	60.000	60.000	60.000
Z	03	04 Gardiennage	60	mois	1.000	60.000	12.000	12.000	12.000	12.000	12.000
Z	03	05 Organisation SMCL	10	pc	3.000	30.000	6.000	6.000	6.000	6.000	6.000
Z	04	<i>Moyens généraux globaux</i>				<i>195.000</i>	<i>9.000</i>	<i>28.000</i>	<i>59.000</i>	<i>28.000</i>	<i>71.000</i>
Z	04	01 Audit	3		35.000	105.000		25.000	25.000	25.000	30.000
Z	04	02 Evaluation finale + MTR	2		30.000	60.000			25.000		35.000
Z	04	03 Suivi et backstopping	10	missions	3.000	30.000	9.000	3.000	9.000	3.000	6.000
		<b>Grand Total</b>				<b>20.000.000</b>	<b>2.480.800</b>	<b>3.534.500</b>	<b>4.820.500</b>	<b>4.549.500</b>	<b>4.614.700</b>

## 5 MODALITÉS D'EXÉCUTION

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, couvrent :

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

### 5.1 Cadre légal et responsabilités administratives

Le cadre légal sera fixé par la Convention Spécifique relative au " PROgramme de DEsenclavement dans le Kasai-Oriental», en sigle PRODEKOR, signée entre le Royaume de Belgique et la République Démocratique du Congo à l'issue du processus de formulation du programme.

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

### 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, qui assume la responsabilité financière et administrative de la mise en œuvre de la contribution belge.

Néanmoins, le programme ambitionne de renforcer les acteurs locaux et prévoit leur mobilisation dans la mise en œuvre. Cette mobilisation se reflète dans une coresponsabilité technique dans la mise en œuvre du programme à différents niveaux, en concertation avec l'ensemble des partenaires concernés et plus particulièrement avec le Ministère en charge du Développement Rural et le Ministère en charge des Travaux Publics.

### 5.3 Structures d'exécution et de suivi

#### 5.3.1 La Structure Mixte de Concertation Locale (SMCL)

Les parties conviennent de créer, dès la signature de la convention spécifique, une Structure Mixte de Concertation Locale (SMCL) qui sera ancrée au niveau provincial.

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

Compétences et attributions

La SMCL aura comme attributions de :

- Mettre en place les structures d'exécution du programme ;
- Superviser l'exécution des engagements pris par les Parties ;
- Apprécier l'état d'avancement du programme et de l'atteinte de ses résultats sur base des rapports d'exécution du programme ;
- Approuver les plans d'activités du programme ;
- Approuver les ajustements ou les modifications éventuelles du dossier technique et financier (en ce compris les modifications budgétaires), tout en respectant l'objectif spécifique, la durée et l'enveloppe budgétaire fixés par la Convention Spécifique et en veillant à la faisabilité de l'ensemble des actions ;
- Faire des recommandations aux autorités compétentes des deux Parties ;
- Résoudre, tout problème de gestion des ressources humaines, évaluer conjointement la compétence et les prestations des différents personnels mis à disposition du programme et prendre toute mesure d'encouragement ou de corrections nécessaires ;
- Résoudre, pour le bon déroulement du programme, tout problème de gestion qui se poserait, relatif aux ressources financières ou matérielles ;
- Superviser la clôture du programme et approuver le rapport final.

#### Composition

La composition de SMCL sera la suivante :

- Le représentant Ministère Provincial en charge du Développement Rural
- Le représentant du Ministère Provincial en charge des Travaux Publics
- Le représentant du Gouvernorat Provincial
- Le représentant du Ministère Provincial du Plan
- Le représentant de la CTB

L'UCAG appuiera le programme dans la préparation des réunions de la SMCL et pourra y participer en tant qu'observateur.

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

#### Mode de fonctionnement

- La SMCL établit son règlement d'ordre intérieur dans le respect des autres dispositions de la Convention Spécifique. Il est officiellement approuvé lors de la première SMCL du programme ;
- La SMCL est convoquée et présidée par le Ministère Provincial du Développement Rural ou par son délégué ;
- La SMCL se réunit ordinairement chaque semestre sur invitation de son président ou de façon extraordinaire à la demande d'un membre ;
- Elle prend ses décisions selon la règle du consensus ;
- Chaque réunion fait l'objet d'un procès-verbal signé par le Président de la SMCL pour la

partie Congolaise et le représentant de la CTB pour la partie Belge ;

- La SMCL tient également une réunion au plus tard trois mois avant la fin des activités du programme afin d'examiner la proposition de rapport final rédigé selon les normes de la CTB et d'assurer les formalités de clôture ;

La SMCL est l'instance de décision pour assurer la supervision et la coordination stratégique d'un programme.

Considérant qu'une majorité de membres composant la SMCL du PRODEKOR se retrouvera également dans la SMCL du PRODAKOR, il est suggéré que les deux programmes s'organisent afin de conduire des SMCLs à la même fréquence et aux mêmes dates, afin de renforcer la cohérence, la synergie et la coordination stratégique entre les deux interventions.

Ce faisant, le PRODEKOR pourra participer en tant qu'observateur à la SMCL du PRODAKOR et vice-versa. Le secrétariat de chaque SMCL spécifique est assuré par le programme en question, ici le PRODEKOR.

### 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 de l'Unité Conjointe d'Appui à la Gestion (UCAG MINIDER) et sous la supervision stratégique de la SMCL.

Toutes les décisions administratives, techniques et financières seront prises au quotidien par cette équipe 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 PRODEKOR, installée en province, comprendra :

- L'ATI coordinateur provincial, à 50%, partagé avec le PRODAKOR et EDUKOR
- L'ATI senior, profil ingénieur routier, à 100%
- L'ATI Responsable Admin/financier partagé à 50% avec le PRODAKOR et EDUKOR
- L'ATI renforcement des capacités locales partagé à 50% avec le PRODAKOR

Tâches de l'UDP

- Assurer la bonne exécution opérationnelle du programme décrit dans le présent DTF
- Gérer administrativement et financièrement le programme dans le respect des normes mises en place par la CTB et du DTF ;
- Planifier les activités du programme et soumettre cette planification pour approbation à l'UCAG 10 jours avant la date butoir
- Organiser, superviser et coordonner les actions de terrain et dans ce cadre, travailler en étroite collaboration avec le maître d'ouvrage et avec les différents sous-traitants locaux ;
- 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 ;
- Produire les résultats et proposer éventuellement à la SMCL les actualisations ou

modifications nécessaires à apporter aux activités, aux résultats ou au budget ;

- Rédiger les rapports périodiques d'exécution et de suivi évaluation ;
- Contribuer au travail de recherche et de capitalisation, piloté par la Cellule Appui Institutionnel de l'UCAG.

### 5.3.3 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. Il aura un regard libre sur la gestion du programme.

### 5.3.4 L'Unité Conjointe d'Appui à la Gestion UCAG

#### 5.3.4.1 Approche stratégique et fonctions principales de l'UCAG

L'Unité Conjointe d'Appui à la Gestion au sein du Minider est un projet ayant une triple 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
- Un **appui institutionnel** à l'opérationnalité du MINIDER

#### 5.3.4.2 Axe stratégique 1 : un projet d'appui à la gestion

Les assistants techniques, les experts et le personnel administratif de l'UCAG fourniront un appui d'expertise et d'assistance aux équipes de projets/programmes dans les différentes matières correspondant à leurs fonctions (Gestion administrative et financière, passation des marchés, communications, planification et suivi, gestion de projet, ressources humaines,...).

Ils répondront à des demandes ponctuelles de renseignement, de dépannage ou d'assistance venant des projets/programmes.

L'UCAG organisera aussi des missions ponctuelles de suivi et d'appui aux projets/programmes dans les zones de concentration. Les missions auront, entre autre, comme but d'améliorer la gestion de projet, de trouver des solutions aux problèmes auxquels les projets/programmes sont confrontés, d'aider ceux-ci à respecter les différentes procédures.

Il s'agira également d'appuyer les équipes de projets en matière de formation, de communication, de planification ou de coordination des projets ou pour répondre à des demandes spécifiques d'appui à la gestion des projets/programmes en zones de concentration.

Cet appui fourni par l'UCAG soulagera le travail de gestion des projets dans certains sous-domaines mais il ne remplacera en aucun cas la gestion quotidienne qui reste à assumer par l'équipe du programme.

#### **5.3.4.3 Axe stratégique 2 : un projet de renforcement des capacités de gestion et d'appui à la coordination des interventions du secteur**

Il s'agit d'un projet de renforcement des capacités de gestion du Ministère par des apports à une série de structures aux niveaux central, déconcentré et décentralisé.

Ces apports prennent la forme d'appuis au niveau de l'infrastructure, du matériel, de la technologie et incluent l'organisation d'un nombre de formations (au niveau de la gestion et de la coordination des interventions du secteur).

L'appui à la coordination des interventions du secteur se traduit par le financement d'un nombre d'activités qui devront permettre au Ministère d'améliorer la coordination des interventions liées aux PICs Belgo-Congolais (formations, rédaction de rapports, participation à des réunions sectorielles, visites de terrain, etc.).

#### **5.3.4.4 Axe stratégique 3 : Appui institutionnel : un appui à l'opérationnalité du MINIDER**

Cet axe se traduit en :

- la fourniture de formations et d'appuis afin de développer les compétences techniques des structures congolaises concernées (formations en supervision de chantier, en construction, réhabilitation, cartographie, etc.).
- un appui à l'élaboration de stratégies, politiques et normes de développement rural et à la planification stratégique du secteur
- un appui à la réalisation des inventaires et statistiques

#### **5.3.4.5 Organigramme et composition**

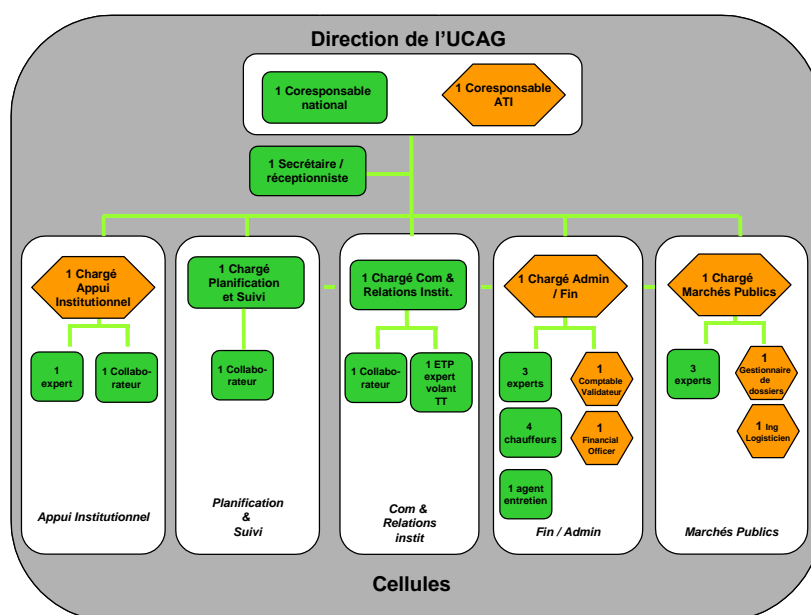
L'UCAG est composée d'un niveau de codirection, de cellules, de staff de support et de ressources volantes. Le Coresponsable national de l'intervention dépend du Secrétaire Général et est détaché à temps plein au sein de l'UCAG, tout comme les autres membres de l'UCAG désignés par la partie congolaise.

Les cellules sont les suivantes :

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



- Marchés Publics
- Appui Institutionnel



### 5.3.4.6 Protocole d'accord UCAG / PRODEKOR

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

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

## 5.4 Contributions des parties

### 5.4.1 Contribution de la Partie congolaise

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

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

#### Concernant l'exécution et le financement du programme :

- A prendre les dispositions institutionnelles, administratives et budgétaires requises afin de garantir le bon déroulement du programme, comme mentionné dans le chapitre 3 ;
- A n'utiliser en aucun cas la contribution belge au paiement d'impôts ou autres charges publiques, ni à l'apurement des droits d'entrée prévus par la législation de la République Démocratique du Congo.
- Ceci implique entre autres :

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

Concernant le personnel national :

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

Concernant l'après programme :

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

## **5.4.2 Contribution de la Partie belge**

Les obligations et participations financières de la Partie belge, telles que prévues par la

Convention Spécifique (CS) et le Dossier Technique et Financier (DTF) qui fait partie intégrante de la Convention, sont essentielles pour la réalisation des objectifs (global et spécifique) du programme.

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

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

## 5.5 Modalités de gestion

### 5.5.1 Gestion opérationnelle

La gestion et le suivi quotidien du programme sont confiés à l'équipe de l'UDP.

L'équipe de l'UDP est chargée de la programmation des activités et des budgets correspondants, des relations internes de la CTB, de la gestion du personnel d'appui, et de la préparation des rapports périodiques. Elle a l'initiative de la mise en œuvre concrète et quotidienne des actions, une fois les programmes semestriels approuvés par la SMCL. Elle s'assure du bon déroulement des actions une fois démarrées, et du respect par les intervenants des termes de référence. Elle gère les finances du programme avec le support de l'UCAG et en rend compte à celle-ci et à la SMCL.

### 5.5.2 Gestion financière

La gestion financière du programme est en régie et est assurée par les responsables de la CTB, à l'exception des modifications budgétaires qui doivent être approuvées au niveau de la SMCL du programme.

#### 5.5.2.1 Comptes et pouvoir de signature

Dès la signature de la Convention Spécifique, la CTB ouvrira les comptes dans les institutions bancaires appropriées. Ces comptes seront soumis aux règles de gestion CTB et notamment à l'exigence d'une double signature par les mandataires CTB dûment autorisés pour tout paiement.

#### 5.5.2.2 Approvisionnement des comptes

##### Premier transfert

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

##### Transferts suivants

Afin de recevoir des fonds, le programme doit introduire à la CTB un appel de fonds au début du mois précédant le trimestre suivant. Cet appel de fonds doit être signé par le chef de l'UDP et contre signé par le responsable administratif et financier de l'UCAG. Le transfert des fonds se fait uniquement si le programme

- a respecté toutes ses obligations de planning et de rapportage
- respecte les règles d'une bonne gestion

- a entrepris des actions nécessaires liées à des recommandations des audits, MTR et de missions d'appui.

La cellule FINADMIN de l'UCAG assurera que les projets/programmes ont assez de liquidité pour exécuter les activités tout en limitant les soldes.

### 5.5.2.3 Paiements

Les pouvoirs de signatures suivants doivent être respectés. A noter que ces pouvoirs ne pourront s'exercer qu'à condition que les personnes ci-après mentionnées signent avec la CTB un mandat ad hoc leur octroyant le pouvoir de poser des actes et notamment signer des paiements au nom et pour compte de la CTB :

Montant	Signatures
< 25.000 EUR	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Par 2 membres de la Direction du programme ;</li> <li>- Par l'UCAG si la 2<sup>ème</sup> signature ne peut pas être obtenue au niveau du programme faute d'un 2<sup>ème</sup> mandataire désigné ou en cas d'audit négatif)</li> </ul>
25.000 EUR – 200.000 EUR	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Par le Chef de programme et le Responsable Administratif et Financier CTB (UCAG)</li> <li>- Par le Responsable Administratif et Financier CTB (UCAG) et le Coresponsable CTB (UCAG)</li> </ul>
> 200.000 EUR	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Par la Représentation CTB ou CTB Bruxelles + le Responsable Administratif et Financier CTB (UCAG)</li> </ul>

### 5.5.2.4 Comptabilité

La direction de programme est responsable pour sa comptabilité. Chaque programme envoie chaque mois sa comptabilité vers la cellule FINADMIN de l'UCAG pour vérification et consolidation. La vérification mensuelle se fait pour assurer que la comptabilité est tenue selon les procédures de la CTB.

### 5.5.2.5 Programmation financière

Chaque programme envoie sa programmation financière trimestrielle vers la cellule FINADMIN de l'UCAG pour consolidation. La programmation financière trimestrielle doit être faite selon les procédures de la CTB et dans le respect du planning fixé.

### 5.5.2.6 Gestion budgétaire

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

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

Les changements budgétaires possibles sont :

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

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

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

Les engagements doivent respecter les mandats. En effet, comme pour les signatures de paiements, les engagements ne peuvent être signés que par les personnes qui auront signé avec la CTB un mandat ad hoc leur octroyant le pouvoir de poser des actes et notamment signer des engagements au nom et pour compte de la CTB. Comme pour les paiements, les engagements de plus de 500€ requerront la double signature de mandataires ad hoc.

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

Pour les engagements de plus de 25.000 EUR, un visa de la cellule FINADMIN de l'UCAG doit être obtenu. Cette cellule donne chaque trimestre un feedback vers les projets/programmes sur la situation budgétaire et l'utilisation efficiente de moyens.

Les dossiers de changement budgétaire sont préparés par les programmes avec l'appui des UCAG.

### **Suivis financiers**

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

- Rapport d'exécution budgétaire
- Mise à jour de la programmation financière
- Liste des engagements importants
- Proposition de changement budgétaire si nécessaire
- Plan d'action lié aux recommandations d'un audit

Ces informations doivent être validées par la cellule FINADMIN de l'UCAG

### **5.5.3 Gestion des Ressources Humaines**

Dans un souci de veiller à la cohérence de la politique Ressources Humaines menée par la CTB et afin d'assurer le respect de la législation sociale congolaise, la cellule RH de la représentation de la CTB à Kinshasa, le Responsable Administratif et Financier CTB (UCAG) donnent leur appui aux processus RH, et :

- aide les projets dans le lancement et le déroulement des recrutements, sur base des TDR's reçus par les projets
- valide les PV de recrutements
- prépare les contrats, et mensuellement les fiches de paie pour les agents CTB sous contrat.

Les ressources humaines que la partie congolaise met à disposition du programme, seront gérées par la partie congolaise comme mentionnait sous 4.2.2.

### **5.5.4 Gestion des Marchés publics**

Chaque projet élabore et met à jour un planning des marchés publics qui est à intégrer dans le

planning opérationnel. Le planning annuel est consolidé par la direction de l'UCAG (coresponsabilité) et approuvé annuellement par les SMCL des projets.

**Pour tous les marchés, le manuel interne de procédures sera suivi.**

Pour les marchés publics de moins de 25.000 EUR (sauf marchés complexes), les projets sont responsables pour gérer les marchés publics tout en respectant la législation en vigueur (voir 5.6) et les règles internes définies par la CTB. La cellule des marchés publics de l'UCAG peut appuyer les projets.

Pour les marchés publics de plus de 25.000 EUR, ainsi que pour les marchés complexes, la cellule des marchés publics de l'UCAG peut appuyer l'élaboration ou le contrôle de la partie administrative du cahier de charges et la gestion administrative des marchés (publication, sélection, attribution, avenants,...). Le programme reste responsable de l'élaboration de la partie technique du cahier de charges et peut soumettre une proposition pour la partie administrative. En cas de demande, un apport technique aux DAO des projets/programmes est également envisageable au niveau de l'UCAG.

Pour les marchés de plus de 200.000 EUR, un avis de non-objection de la CTB Bruxelles doit être reçu avant de pouvoir lancer le marché. Pour le reste, les prescriptions prévues pour les marchés de plus de 25.000 euros s'appliquent.

Pour l'attribution de marchés, les règles de mandat suivantes doivent être respectées :

Montant du marché	Signatures
< 25.000 EUR	Direction du programme (+ UCAG s'il n'y a pas deux signatures au niveau du programme ou en cas d'audit négatif)
25.000 EUR – 200.000 EUR	- Chef de programme + Responsable Marchés publics CTB (UCAG) - Responsable Marchés Publics CTB (UCAG) + Coresponsable CTB (UCAG)
> 200.000 EUR	Représentation CTB ou CTB Bruxelles

## 5.6 Gestion en régie

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

La préparation et la passation des marchés publics seront régies par :

- Le Guide Pratique des procédures contractuelles dans le cadre des actions extérieures de l'UE (PRAG dernière version applicable) et les documents types et modèles présentés dans les annexes (y compris les Conditions Générales)

Le règlement des différends entre le pouvoir adjudicateur et un entrepreneur, un fournisseur ou prestataire de services pendant l'exécution d'un marché public s'effectuera par arbitrage conformément au Règlement de procédure de conciliation et d'arbitrage pour les marchés financés par le Fonds Européen de Développement, tel qu'il a été adopté par la décision n° 3/90

du Conseil des ministres ACP/CE du 29 mars 1990.

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

Ces règles et processus internes, qui devront être respectés par le programme, seront décrits dans un manuel de procédures

## 5.7 Rapportage administratif, comptable et financier

### 5.7.1 Le rôle de l'UCAG

Avant la fin de chaque année, le programme fait un **planning opérationnel pour l'année prochaine**. Le planning opérationnel comprend :

- planning des activités ;
- planning des marchés publics ;
- planning financier ;
- planning des ressources humaines.

Les différentes cellules de l'UCAG appuieront le programme dans leur domaine de compétence dans l'élaboration du planning opérationnel. Le planning opérationnel annuel est ensuite consolidé par la direction de l'UCAG et approuvé par la SMCL du programme.

Tous les **quatre mois**, le programme rapporte à l'UCAG sur l'état d'avancement des activités et des marchés publics, sur la situation budgétaire et sur les problèmes et les risques importants. Dans le même rapportage il fournit une **mise à jour** des plannings. Les rapports sont envoyés à l'UCAG, qui donnera un feedback. L'UCAG appuiera le programme dans la résolution des problèmes et la maîtrise des risques.

Annuellement ces plannings sont approuvés par la SMCL du programme

Au moins trois fois par an, l'UCAG se réunit formellement avec le chef de programme pour faire le point sur le planning opérationnel et sur les problèmes à résoudre et les risques à traiter.

Chaque année, un **rapport annuel** est élaboré par le programme avec l'appui de l'UCAG. Dans ce rapport, le bilan est fait des résultats de développement ainsi que la réalisation du planning opérationnel. Ce rapport doit être communiqué vers la SMCL du programme, qui le valide.

Le rapportage doit être fait selon les procédures de la CTB. Là où c'est possible, le système de planning et suivi opérationnel sera aligné sur le système du ministère ou harmonisé avec les systèmes des autres bailleurs.

### 5.7.2 Le rapportage du programme

#### 5.7.2.1 Rapportages opérationnels à la SMCL

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

### **5.7.2.2 Rapportage vers les autorités provinciales**

Dans le cadre de l'harmonisation des projets de développement et pour faciliter le suivi par les autorités de ces projets, la province de Kasai-Oriental a mis en place un système de rapportage TMARQ (Temps, Moyens, Activités, Résultats, Qualité), que les PTF doivent suivre. La coopération belgo-congolaise veut s'aligner avec cette politique. Ce rapportage très synthétique sera fait sur base des rapports opérationnels et selon les standards fournis par les autorités provinciales.

### **5.7.2.3 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 est opérationnel et financier et comprend :

- L'examen de l'exécution correcte de la présente convention ;
- La recherche des causes des éventuels dysfonctionnements et des éventuels éléments nouveaux qui justifieraient la révision de la Convention Spécifique ;
- L'examen de la prestation de coopération au regard de son 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 l'UCAG le 15 février au plus tard.

### **5.7.2.4 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.



## 5.8 Mécanisme d'appropriation des adaptations au DTF

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

Les adaptations au DTF sont discutées et approuvées en SMCL.

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

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

Un planning financier indicatif adapté est joint le cas échéant.

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

En dehors des SMCLs, des décisions ad-hoc pour le bon déroulement du programme peuvent être prises par les partenaires, via une procédure écrite (lettre tournante aux membres de la SMCL). Ces décisions sont effectives dès signature par le Président de la SMCL pour la partie Congolaise et le représentant de la CTB pour la partie Belge.

## 5.9 Suivi et évaluation

### 5.9.1 Suivi-évaluation et appui de la part de l'UCAG

L'UCAG fera régulièrement des missions de suivi et d'appui. Pour chaque mission, un rapport doit être fait. Les missions auront entre autre comme but :

- d'améliorer la gestion de projet ;
- de trouver des solutions aux problèmes auxquels les projets/programmes sont confrontés ;
- d'aider les projets à respecter les différentes procédures ;
- de renforcer les compétences des équipes des projets/programmes en vue d'un transfert de compétences aux structures provinciales décentralisés et aux structures administratives déconcentrées.

Pour les évaluations à mi-parcours (EMP), évaluations finales (EF) et audits présentés ci-dessous, les termes de références seront élaborés par la CTB (représentation et siège). Les résultats seront communiqués aux SMCL ainsi qu'aux UCAG.

Suite à une mission d'évaluation ou audit, la direction de programme élabore un plan d'action

avec l'appui de l'UCAG. Le programme rapporte à sa SMCL sur l'état des lieux de la mise en œuvre de ce plan d'action. L'UCAG appuiera les projets/programmes dans la réalisation des actions.

## 5.9.2 Monitoring du programme

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

Les études base-line (voir activité 2.1) décriront la situation existante. Les données qui seront ensuite compilées la première année constitueront les références du programme qui permettront d'évaluer au terme du programme la performance et de mesurer objectivement l'impact du programme.

## 5.9.3 Evaluation du programme

### 5.9.3.1 Evaluation mi-parcours (EMP)

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

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

L'EMP suit les exigences de la SMCL et des bailleurs de fonds et répond aux objectifs suivants:

- Nécessité d'une validation externe du rapportage vers la SMCL et le bailleur de fonds ;
- Nécessité d'une maîtrise des risques pour la SMCL et le bailleur de fonds ;
- Nécessité pour la SMCL et le bailleur de fonds d'un suivi et d'une exécution axée vers les résultats.
- Nécessité de disposer d'un système de contrôle de qualité vis-à-vis du bailleur de fonds.

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

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

Les moyens financiers seront prévus dans le budget du programme.

Une évaluation à mi-parcours du PRODEKOR est prévue après deux ans de programme.

### 5.9.3.2 Evaluation finale (EF)

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

future du programme.

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

Les moyens financiers seront prévus dans le budget du programme

### **5.9.3.3 Evaluation DGCD**

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

## **5.9.4 Audit**

### **5.9.4.1 Audit Programme**

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

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

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

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

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

### **5.9.4.2 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.

## **5.10 Clôture de la prestation**

Le délai d'exécution des différentes activités du programme est de 48 mois à compter de la date de signature de la Convention Spécifique. La durée de validité de la Convention Spécifique est de 72 mois.

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

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

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

## 6 THÈMES TRANSVERSAUX

### 6.1 Environnement

#### 6.1.1 Cadre

On trouve parmi les 9 objectifs et stratégies du gouvernement dans l'arrêté portant création de la cellule infrastructures (au niveau national) : «Contribuer à la protection de l'environnement en accompagnant chaque grand projet routier d'actions de protection de la nature...». Ce programme s'inscrit dans cette logique.

Dans le Plan Quinquennal de la province, l'environnement constitue un pilier stratégique :

*« Le Gouvernement provincial vise la protection de l'environnement par l'assainissement et la restauration des ressources naturelles ; la lutte contre le changement climatique par l'application d'une politique de gestion durable des terres et des forêts.*

Les actions envisagées sont :

- *Pour la protection de l'environnement, l'initiation des projets de reboisement ; la réhabilitation environnementale des sites miniers déjà exploités ; le reboisement du sud de la province et le renforcement de l'agroforesterie.*
- *Pour lutter contre le changement climatique, la vulgarisation du code forestier et la protection de la faune et de la flore par l'aménagement des sites pour les jardins zoologiques et botaniques ainsi que des aires protégées. »*

#### 6.1.2 Impact du programme

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 PRODEKOR avec PRODAKOR auront 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. Notamment l'agriculture sur brûlis, où les paysans cherchent des nouvelles terres fertiles, en bordure de forêt, est un risque. Une facilitation d'évacuation des produits par la réhabilitation de routes peut rendre l'agriculture dans ces zones rentable et accélérer cette pratique. 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.

### **6.1.3 Lignes directrices PRODEKOR**

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

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 PRODAKOR (synergie) 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.

Une grande synergie existe avec le PRODAKOR, qui mettra à disposition son expertise en matière de déforestation/reforestation et en matière d'environnement en général.

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.

Une opportunité est que le ministre en charge de l'Environnement est également ministre de l'Agriculture et du Développement Rural, et le partenaire principal du programme.

## 6.2 Genre

La Constitution du 18 février 2006 souligne (articles 12, 13 et 14) l'égalité des droits, des chances et des sexes, ainsi que l'obligation d'éliminer toutes les formes des violences à l'endroit des femmes dans la vie publique et privée. Les articles 14 et 15 de la Constitution s'insurgent contre toutes formes de violences et de discriminations. Ces lois contribuent à la lutte contre l'impunité et la banalisation des actes de violences sexuelles. La RDC ne dispose pas d'un cadre législatif pour la violence domestique et sexuel (31 juillet 2012). La loi n° 09/001 du 10 janvier 2009 portant protection de l'Enfant a été également adoptée récemment pour renforcer le cadre légal de protection des mineurs et créer les conditions pour la mise en place d'une justice juvénile.

La Constitution du 18 février 2006, en son article 14 stipule : « La femme a droit à une représentation équitable au sein des institutions nationales, provinciales et locales. L'Etat garantit la mise en œuvre progressive de la parité homme-femme dans lesdites institutions. »

Un constat fréquent qui ressort d'études d'impact menées dans le cadre de la mise en œuvre de la méthode HIMO, reste le déséquilibre de genre sur les chantiers de réhabilitation des pistes.

Or, la question du genre ne se limite pas à une répartition équitable des postes pour des ingénieurs, ni à une augmentation du nombre de femmes recrutées sur le terrain. Dans la Province du Kasai-Oriental, la femme est marginalisée. Elle subit de forte pression de la coutume qui la maintient toujours à l'écart de la gestion de sa propre famille, de la communauté et du sphère publique. Conscient des contraintes et dans le cadre de la réalisation des OMD, le

Gouvernement provincial s'oriente vers une réduction, voir élimination de la violence à l'égard des femmes, à l'intégration du genre dans les politiques et programmes de développement, à l'empowerment économique, politique et socio-culturel et au renforcement de la participation des femmes à la prise de décision.

Dans son Plan Quinquennal, le Gouvernement provincial vise 9 activités concrètes, dont le PRODEKOR appuie les 4 activités suivantes :

- la participation des femmes aux instances politiques de prise de décision;
- la formation des leaders socio-économiques en gestion administrative et financière;
- la construction de la maison de la femme dans la province à l'instar d'autres provinces;
- la lutte contre toutes formes de violences faites à la femme et à la jeune fille ;

En synergie avec les autres programmes CTB dans la Province du Kasaï Oriental, le présent programme organisera des séances de sensibilisation afin d'obtenir une composition équilibrée des comités de gestion. Pour permettre les femmes d'agir de manière performante le programme prévoit la possibilité d'organiser des formations spécifiques pour des leaders socio-économiques féminins (gestion administrative, gestion financière, capacités de négociation).

Dans le cadre de son activité 2.3 (Plan de gestion de l'environnement naturel et socio-économique) le programme porte une attention particulière sur la question genre et HIV/SIDA. Suite à l'identification des besoins il est possible d'intégrer dans le plan qui en suit, l'objectif du gouvernement provincial d'installer une maison de femmes. Cette maison permettra aux femmes de se concerter dans des endroits appropriés. Les formations prévues, les séances de sensibilisation, les rencontres avec les délégués des autres structures (comme les CLER) pourront y avoir lieu. Le programme financera dans ce cas également les frais de fonctionnement, d'encadrement, des ateliers, ou des visites d'autres maisons de femmes dans d'autres provinces.

Le programme se penche également sur la lutte contre toutes formes de violences faites à la femme et à la jeune fille. Des statistiques par rapport à la violence faite aux femmes ou violence relative au genre sont difficiles à obtenir. L'indicateur de perception montre que les femmes et les hommes ont peu de confiance que leur gouvernement s'adresse de manière adéquate au problème (49.49%). Dans ce cadre le programme appuiera la mise en œuvre de la stratégie nationale en matière de violence sexuelle et la violence basée sur le sexe. Ces activités seront menées en synergies avec les activités en matière de genre des autres programmes CTB dans la Province du Kasaï Oriental. La RDC est également une source ainsi qu'une destination pour le travail forcé et la traite des femmes, des hommes et des enfants. La majorité de ce commerce est interne et se fait par des groupes armés, hors du contrôle du gouvernement dans 11 provinces de la RDC, spécifiquement dans les provinces de l'Est du pays. Dans le but d'appuyer la compréhension et la connaissance de cette matière, le programme explorera les possibilités de collecter des données à cet égard. Des séances de sensibilisation accompagneront ces explorations.

#### Cadre législatif en matière de la lutte contre la violence faite aux femmes

Il convient de faire ressortir que l'arsenal juridique congolais en matière de violences sexuelles a été fortement influencé par les instruments juridiques internationaux ratifiés par la RDC.

La résolution du Conseil de Sécurité des NU, n° 1325 est une première dans une série de résolutions s'adressant aux femmes en situation de guerre et de post-conflit. La 1325 (2000) est le cadre légal et politique qui souligne « le rôle important que les femmes jouent dans la

prévention et le règlement des conflits et dans la consolidation de la paix et soulignant qu'il importe qu'elles participent sur un pied d'égalité à tous les efforts visant à maintenir et à promouvoir la paix et la sécurité et qu'elles y soient pleinement associées, et qu'il convient de les faire participer davantage aux décisions prises en vue de la prévention et du règlement des différends, »

La Résolution 1820 (2008) a été le premier à reconnaître que la violence sexuelle relaté aux conflits est une question de la paix et sécurité internationale. La Résolution 1888 (2009) renforce l'implémentation de la Résolution 1820. La Résolution 1889 (2009) s'adresse aux obstacles que les femmes rencontrent lors des processus de la consolidation de la paix. La Résolution fait appel aux réponses internationales et nationales par rapport aux besoins des femmes et des filles dans le contexte de conflits et de post-conflits.

Sur le plan des politiques, la RDC dispose d'une Stratégie nationale de lutte contre les violences basées sur le genre (SNVBG, 2009). Ses objectifs sont :

- Assurer la prévention contre les violences sexuelles et basées sur le Genre ;
- Améliorer la compréhension et la connaissance de la problématique Violences sexuelles et liées au genre ;
- Assurer la prise en charge multisectorielle des victimes et des survivantes ;
- Assurer la protection, la sécurité et la lutte contre l'impunité ;
- Rééduquer les auteurs des violences sexuelles et basées sur le Genre et les réintégrer dans leurs familles et leurs communautés d'origine ;
- Améliorer la coordination des interventions contre VSBG au niveau national, provincial et local;

### **Politique nationale en matière du genre**

L'existence d'un cadre de référence Politique Nationale Genre et de son Plan d'Action (PAPNG), ainsi que d'une structure de 'Gender Machinerie' aux niveaux central (Ministère du Genre, de la Famille et de l'Enfant (MGEFAE), points focaux genre) et provincial (MGEFAE et Division Provincial du Genre), facilite l'intégration du genre dans le présent programme. La PNG se référant à la vision du développement à moyen et à long- terme de la RDC telle que définit dans le DSCR, cadre de référence de la politique économique et sociale du pays, elle s'attellera à : « Bâtir, avec tous les acteurs, une société, sans discrimination, où les hommes et les femmes, les filles et les garçons ont les mêmes chances et droits de participer à son développement et de jouir des bénéfices de sa croissance. »

La Politique Nationale Genre (PNG), adoptée en juillet 2009, est axée autour de quatre piliers majeurs: égalité et équité au sein de la famille; égalité participative dans l'économie du ménage et du marché; égalité en droit et en fait; impact « Genre » dans toute intervention des différents acteurs concernés, y compris les partenaires et les bailleurs de fonds. Le Plan d'Action de la PNG, validé en octobre 2010, s'inspire des plans d'action précédents pour contribuer à une cohérence et améliorer son impact. Le Plan d'Action fait partie intégrante de la PNG et, ensemble, ils constituent la Charte nationale du Genre. Les structures décentralisées et la base doivent avoir un rôle décisif dans la mise en œuvre de la Charte nationale. Ainsi, chaque province est invitée à établir son propre plan d'action en tenant compte des circonstances et spécificités locales.



## Méthodologie

Les nouvelles cultures produisent de nouveaux effets sur la femme et méritent d'être interrogées pour une prise en compte de ces réalités dans toute initiative visant le repositionnement des femmes dans la sphère globale pour sa meilleure implication dans le développement durable. Plus particulièrement dans le cadre du présent programme, les situations auxquelles les femmes font faces, trouvent leurs sources dans le fait qu'il s'agit le plus souvent, de concilier diverses contraintes apparemment contradictoires : d'une part les femmes pauvres, et en particulier les femmes chefs de ménage, qui ont besoin de l'argent en espèces que procure le travail sur les chantiers, mais d'autre part, il ne faut pas que le travail se fasse au détriment des responsabilités liées à la reproduction du ménage<sup>2</sup> et de l'agriculture qui reste, la plupart du temps, la base de l'économie familiale.

Il est nécessaire de réfléchir aux alternatives d'accroissement des opportunités d'emplois pour les femmes dans ce contexte.

Dans cette optique, le PRODEKOR :

- Inclura l'aspect genre dans les différentes formations et sensibilisations
- Veillera à favoriser la participation des femmes à la prise de décision relative à la priorisation des pistes à réhabiliter, ce qui est parfaitement compatible avec l'approche participative;
- Veillera à maximaliser la présence de femmes dans les comités de gestion des CLER et autres structures (par exemple en imposant des quotas pour ces emplois permanents tels que la présidence, la trésorerie, la comptabilité, ...)
- Veillera à atteindre les femmes avec l'information relative au recrutement de main d'œuvre jusque dans les ménages;
- Diversifiera les postes de travail que peuvent occuper les femmes ;

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

Une « analyse genre » qui se focalisera sur les secteurs de concentration de la coopération belgo-congolaise est prévue. Le PRODEKOR mettra en œuvre les recommandations de cette étude et sera tenu par les indicateurs développés par cette étude pour les projets pistes & bacs.

Signalons également que la facilitation du transport dans les zones d'intervention induira une baisse des prix de transport (aussi bien pour les personnes que pour les marchandises), ce qui permettra à plus de femmes (cultivatrices) de payer un transport au lieu de faire des kilomètres de marche chaque jour. En effet, les déplacements à pied prennent beaucoup de temps, et le déplacement de marchandise à pied se fait au détriment de la santé.

Notons enfin que le PRODAKOR atteindra beaucoup plus de femmes dans le cadre de ses

---

<sup>2</sup> qui comprend les tâches domestiques nécessaires pour garantir l'entretien et la reproduction biologique (la responsabilité de mettre au monde et d'élever des enfants) mais aussi la reproduction sociale (le soin et l'entretien de la force de travail : les adultes et enfants en âge actif), soins aux personnes vulnérables (handicapés, malades, ...) et les soins auprès de la future force de travail (nouveaux nés et enfant en âge scolaire) ou de l'ancienne génération (soins aux personnes âgées).

activités. Une synergie avec PRODEKOR est donc logique sur le thème du genre.

### 6.3 HIV / SIDA

Combattre le VIH/SIDA fait partie du troisième pilier des stratégies de réduction de la pauvreté (DSCR) et du PQCE.

La province du Kasai-Oriental est connue pour un taux de prévalence de VIH/SIDA plus élevé (5.6%) que la moyenne du pays (3.7%). Le thème devient donc d'autant plus pertinent.

#### VIH et Transport

Le lien entre les grands axes de transport et la propagation de l'infection avec le VIH est bien documenté dans le monde médical. Les camionneurs (et les nombreux conducteurs de taxi-vélos) à grandes distances étant souvent longtemps en dehors de leur foyer attirent les travailleuses du sexe dans les grands centres où ils s'arrêtent pour passer la nuit, comme le mentionne également le Programme Stratégique National de Lutte contre le Sida 2010-2014. (PSNLS).

Les femmes professionnelles du sexe constituent le groupe le plus touché par le VIH avec des prévalences dépassant généralement 15%. La prévalence de VIH au sein des camionneurs est 3,3%, du même ordre que celle observée chez d'autres groupes d'hommes pratiquant un comportement à risque, à savoir les militaires, les douaniers et les miniers. Ces populations mobiles constituent une population passerelle par excellence car étant régulièrement en contact avec les professionnelles du sexe.

Les déterminants sont :

- l'absence prolongée hors du foyer conjugal
- les arrêts fréquents dans les sites fréquentés par les professionnelles du sexe
- faible utilisation du préservatif
- promiscuité sexuelle

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

Les nombreuses interactions du programme avec les camionneurs permettent une sensibilisation accrue sur le thème VIH. A titre d'exemple :

- les barrières de pluie peuvent afficher des messages VIH à côté des messages concernant la barrière même. La traversée d'un bac immobilise le chauffeur du camion pendant au moins un quart d'heure. Les arrêts obligés des camions à ces endroits sont une belle opportunité de distribution de messages, de préservatifs,
- les campagnes de sensibilisation des camionneurs sur l'utilisation correcte de la route est un bon moment pour diffuser des messages VIH également
- les camionneurs qui contribuent à l'évaluation des routes et qui transfèrent des infos sur la route au programme, pourraient être atteints par des messages VIH.

Un réseau de transporteurs existe contre le SIDA : « Transporteur arrête Sida » (TRASI). Ce

réseau s'occupe de formations des pairs éducateurs, de distribution des préservatifs, de production et de distribution du matériel éducatif. Le PRODEKOR cherchera à collaborer avec ce réseau.

Evidemment, les sensibilisations seront en étroite collaboration avec l'Association des Chauffeurs du Congo (ACCO) et avec la Fédération des Entreprises au Congo (FEC) – voir plus loin.

#### VIH et Chantiers

Le programme saisira l'opportunité offerte par le fait qu'il offre beaucoup de travail à un nombre de gens important. Parfois, une équipe de travailleurs se déplace pour un chantier, et ce pendant la durée du chantier (par exemple la construction d'un pont). Cet éloignement, comme pour les camionneurs, mène à un comportement sexuel qui contient des risques de propagation de VIH/SIDA. Ces travailleurs de par leur situation peuvent s'identifier avec des idées et concepts communs surtout si l'initiative vient de leur employeur. Donner un uniforme de travail peut créer un esprit d'équipe parmi ces travailleurs sur lesquels pourraient figurer en même temps des messages sur les infections avec le VIH.

Les formations aux travaux en HIMO comprendront un volet de sensibilisation/formation sur le VIH/SIDA.

Le programme atteindra également le public cible principal pour ce thème que sont les camionneurs. Beaucoup d'activités de sensibilisation sur la réglementation et la bonne utilisation de la route sont prévues. Ces sensibilisations incluront une composante VIH/SIDA également.

#### Globalement

Tant pour le public cible des travailleurs que pour les transporteurs, des synergies seront cherchées avec les acteurs actifs dans le domaine.

La Fédération des Entreprises du Congo (FEC) est cofondatrice de la Coalition Nationale des Entreprises dénommée « Comité Interentreprises de Lutte contre le VIH/SIDA », CIELS en sigle. Celle-ci regroupe en son sein les organisations professionnelles d'employeurs et de travailleurs, les entreprises publiques, mixtes ainsi que les entreprises privées. Le CIELS a sensibilisé 521 chefs d'entreprises ou leurs représentants dans cinq provinces de la RDC, élaboré et validé un document de politique interne sur la lutte contre le VIH/SIDA et formé 25 paires d'éducateurs parmi le personnel de la FEC.

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

*Une centaine d'agents et cadres provenant de différentes structures sous tutelle du ministère des Infrastructures, Travaux Publics et Reconstruction ont participé le vendredi 09 septembre 2011 à une matinée d'information et de sensibilisation sur le VIH/Sida. Organisée dans le cadre du projet Pro-Routes sous l'égide de la Cellule Infrastructures avec l'appui du Bureau d'Etudes en Gestion Environnementale et Sociale, du Programme National Multisectoriel de Lutte contre le Sida, du Comité Interentreprises de Lutte contre le VIH/sida, la Tuberculose et le Paludisme, cette matinée avait pour objectif principal d'assurer l'intégration effective des activités de lutte contre le VIH/sida et les IST au sein du Ministère des Infrastructures, Travaux Publics et Reconstruction.*

Le PRODEKOR pourra se référer à cette sensibilisation au niveau national pour mettre en œuvre des sensibilisations au niveau local, avec les mêmes partenaires éventuellement (si

présent au niveau local).

Une mission de backstopping par l'expert VIH/SIDA de la CTB est prévue en début de programme pour organiser le mapping des acteurs et leurs activités et pour élaborer un plan d'action pour le thème.

## 6.4 Droits d'enfants

Vu qu'il s'agit du même ministère de tutelle (Ministère du Genre, de la Famille et de l'Enfant), les droits d'enfants seront traités dans l'analyse genre et aux plans d'actions éventuels qui en découlent.

En général, le développement rural contribue positivement aux droits d'enfants. En facilitant le transport, les écoles (droit à l'éducation) et les infrastructures de santé (droit à la santé) deviendront plus accessibles. Les enfants bénéficieront comme tout le monde de la réduction de la pauvreté.

Le programme veillera à ne pas mettre directement ou indirectement des enfants au travail sur les chantiers, sous peine d'annulation des contrats des PME ou ONG. Une clause dans ce sens est inscrite dans les cahiers des charges des travaux.

La meilleure praticabilité des routes peut avoir un impact positif sur les enfants, qui se trouvent parfois légèrement attachés au-dessus des camions. Des cas d'enfants qui tombent du camion sont connus. Un transport plus stable implique moins de chutes.

De l'autre côté, une bonne route permet aux utilisateurs de rouler plus vite, ce qui implique un risque de sécurité. Une attention particulière sera portée à ce thème, et l'impact négatif sera mitigé par l'installation, où pertinent, de casse-vitesses.

## 6.5 Développement économique local et économie sociale

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

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

Pour autant que l'implication de la population soit effective et en conformité avec l'approche participative proposée, l'utilisation de la méthode HIMO devrait favoriser et encourager

l'adhésion des populations à la recherche des solutions aux problèmes qui les concernent.  
Le Programme aura donc un impact largement positif du point de vue socio-économique.

## **7 ANNEXES**

### **7.1 Cadre logique**

	Logique d'intervention	Indicateurs objectivement vérifiables	Sources de vérification	Hypothèses
	<p><u>Objectif Global :</u></p> <p>L'évacuation de la production agricole des exploitants familiaux, dans les districts de Tshilenge, Kabinda et Sankuru de la Province du Kasai oriental vers les points d'évacuation (routes, fluviaux, ferroviaires) et vers les centres de consommation est améliorée, ainsi que les accès aux services et à la mobilité des personnes</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Augmentation du trafic</li> <li>- Réduction du temps de trajet</li> <li>- Augmentation de la taille des marchés</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Enquêtes</li> <li>- Statistiques des CLER</li> <li>- Etude d'impact après programme</li> </ul>	<p>La demande de transport est augmentée grâce à une production agricole accrue</p> <p>La paix et la sécurité sont maintenues dans la zone du programme</p>
<b>OS</b>	<p><u>Objectif spécifique</u></p> <p>Mettre à disposition des utilisateurs un réseau multimodal prioritaire, durable et praticable en toute saison grâce à la réhabilitation et aux mécanismes d'entretien.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Km de routes praticables en toute saison.</li> <li>- La vitesse moyenne de parcours est maintenue</li> <li>- Les impacts environnementaux sont analysés (via les EIE) et atténués- Contribution chiffrée de l'état congolais à l'entretien</li> </ul>	<p>Information dans le système SIG de la cellule technique</p> <p>Statistiques au niveau des accès des routes retenues</p> <p>Rapports périodiques et d'évaluation</p> <p>Rapport annuel CRP</p>	<p>Les autorités s'engagent entièrement dans la pérennisation de l'entretien et contribuent financièrement à l'entretien.</p>
<b>R 1</b>	<p><u>Résultat 1</u></p> <p>La maîtrise d'ouvrage au niveau provincial est renforcée</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- CRP opérationnel et transparent</li> <li>- Les effectifs nécessaires pour le bon fonctionnement de la cellule sont opérationnels</li> <li>- Les plans individuels de développement sont exécutés comme prévu.</li> <li>- % du réseau introduit dans le système</li> </ul>	<p>Rapports des activités de la CRP</p> <p>Rapports annuels</p> <p>Système de suivi interne</p> <p>Base de données CRP</p>	<p>Engagement durable des autorités provinciales pour l'installation de la cellule.</p> <p>Formateurs trouvés</p> <p>Ressources humaines trouvés</p>

	Logique d'intervention	Indicateurs objectivement vérifiables	Sources de vérification	Hypothèses
		SIG - % de l'information sur le réseau dans le système SIG adaptée au moins trimestriellement		
<b>R 2</b>	<u>Résultat 2:</u> Un réseau multimodal de transport, répondant aux priorités provinciales de développement, est réhabilité.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Rapports disponibles (base-line, analyse multicritère)</li> <li>- Priorisation faite</li> <li>- Existence du PGES</li> <li>- PGES exécuté</li> <li>- Nombre de personnes formées</li> <li>- Augmentation du nombre de personnes spécialisées en HIMO</li> <li>- Réhabilitation de « x » km de routes</li> <li>- Réduction du temps de trajet</li> <li>- Réhabilitation de « x » bacs</li> <li>- Réhabilitation de « x » km de petites voies fluviales</li> <li>- Construction de « x » débarcadères</li> </ul>	Rapports des activités Rapports annuels du programme PV des réunions CRP Base de données SIG (PRODEKOR et MPTPI) PV de réception des marchés de travaux et des services	Bureau d'étude trouvé Formateurs trouvés PME/ONG trouvés Ressources humaines trouvés
<b>R 3</b>	<u>Résultat 3:</u> Un réseau multimodal de transport est entretenu à travers des structures locales	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nombre de structures locales appuyées</li> <li>- Entretien de « x » km de routes pendant « y » temps</li> </ul>	Rapports des activités Rapports annuels des CLER, COORDICLER et FEDECLER Fiches d'abattement	Bureau d'étude trouvé Formateurs trouvés Ressources humaines trouvés Engagement durable des autorités



	Logique d'intervention	Indicateurs objectivement vérifiables	Sources de vérification	Hypothèses
		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Qualité moyenne de l'entretien</li> <li>- Nombre de personnes formées</li> <li>- Hommes.jours de travail créés</li> <li>- Nombre de CLER professionnalisés</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Système de suivi interne</li> <li>PV des réunions</li> <li>Base de données SIG</li> </ul>	congolais dans le suivi de la qualité de l'entretien
<b>R 4</b>	<p><u>Résultat 4:</u></p> <p>Les bonnes pratiques d'utilisation du réseau sont appliquées</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- L'étude sur la réglementation existante disponible.</li> <li>- Nombre de personnes directement touchées par les activités de sensibilisation</li> <li>- Nombre de plaintes de tracasseries</li> <li>- Nombre d'installations de réglementation du trafic mise en place</li> <li>- Pourcentage des véhicules surchargés</li> <li>- Cas de non-respect des barrières de pluie diminué</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Rapports de l'ombudsman</li> <li>Rapports des activités</li> <li>Rapports annuels</li> <li>PV des réunions de la CRP</li> <li>Statistiques de comptage/de contrôle/de pénalisation par l'autorité congolaise</li> <li>PV des réunions de la Commission Permanente de la Circulation Routière</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Expert trouvé</li> <li>Formateurs trouvés</li> <li>Ressources humaines trouvés</li> <li>Fonctionnement des organismes de contrôle</li> </ul>

	Activités pour atteindre le Résultat 1	Moyens	Contribution belge
<b>R 1</b>	La maîtrise d'ouvrage au niveau provincial est renforcée		Coûts en Euros
<b>A 1.1</b>	Renforcement des capacités humaines	MPTPI, consultance	50.000
<b>A 1.2</b>	Renforcement des capacités matérielles	Fournisseurs	150.000
<b>A 1.3</b>	Appui au fonctionnement		150.000

<b>A 1.4</b>	Ateliers de concertation	MPTPI, CTB	50.000
--------------	--------------------------	------------	--------

	<b>Activités pour atteindre le Résultat 2</b>	<b>Moyens</b>	<b>Contribution belge</b>
<b>R 2</b>	Un réseau multimodal de transport, répondant aux priorités provinciales de développement, est réhabilité		Coûts en Euros
<b>A 2.1</b>	Etude baseline	Bureau d'étude	100.000
<b>A 2.2</b>	Priorisation des axes	CRP/MPTPI	20.000
<b>A 2.3</b>	Gestion de l'environnement naturel et socio-économique (PGES)	Bureau d'étude, ONG, PME	400.000
<b>A 2.4</b>	Formation des structures	DVDA	100.000
<b>A 2.5</b>	Achat d'outillage et équipement	Fournisseurs	500.000
<b>A 2.6</b>	Réhabilitation des pistes	PME, ONG, CLER + DVDA/OR	6.300.000
<b>A 2.7</b>	Réhabilitation des bacs/embarcadères	PME, équipe PREPICO 3 + OR	1.000.000
<b>A 2.8</b>	Réhabilitation des petites voies navigables	CLESB, PME, DVDA	300.000

	<b>Activités pour atteindre le Résultat 3</b>	<b>Moyens</b>	<b>Contribution belge</b>
<b>R 3</b>	Un réseau multimodal de transport est entretenu à travers des structures locales		Coûts en Euros
<b>A 3.1</b>	Mise en place des structures locales d'entretien	CLER	150.000
<b>A 3.2</b>	Accompagnement et formation des structures	CLER	300.000
<b>A 3.3</b>	Travaux d'entretien	CLER, ONG/PME	4.550.000
<b>A 3.4</b>	Supervision de l'entretien	DVDA, OR	325.000

	<b>Activités pour atteindre le Résultat 4</b>	<b>Moyens</b>	<b>Contribution belge</b>
<b>R 4</b>	Les bonnes pratiques d'utilisation du réseau sont appliquées.		Coûts en Euros
<b>A 4.1</b>	Appuyer la consolidation de la réglementation en vigueur	Consultant, gouvernement prov.	20.000
<b>A 4.2</b>	Lutte anti-tracasserie	ONG, PCR, FEC, ombudsman	50.000
<b>A 4.3</b>	Sensibiliser les parties prenantes du réseau routier	FEC, ACCO, ACOPEDEC, CLER	150.000
<b>A 4.4</b>	Mise en place d'installations de réglementation du trafic	MPTPI, MINIDER Prov., CLER, PCR	50.000

## 7.2 Chronogramme

			A1	A2	A3	A4	A5
<b>A</b>							
<i>A</i>	<i>01</i>	<i>La maîtrise d'ouvrage au niveau provincial est renforcée</i>					
	01	01 Renforcement des capacités individuelles					
	01	02 Renforcement des capacités matérielles					
	01	03 Appui au fonctionnement					
	01	04 Ateliers de concertation					
<i>A</i>	<i>02</i>	<i>Un réseau multimodal de transport, répondant aux priorités provinciales de développement, est réhabilité.</i>					
	02	01 Etude baseline					
	02	02 Priorisation des axes					
	02	03 Gestion de l'environnement naturel et socio-économique (PGES)					
	02	04 Formation des structures					
	02	05 Achat d'outillage et équipement					
	02	06 Réhabilitation des pistes					
	02	07 Réhabilitation des bacs/embarcadères					
	02	08 Réhabilitation des petites voies navigables					
<i>A</i>	<i>03</i>	<i>Un réseau multimodal de transport est entretenu à travers des structures locales</i>					
	03	01 Mise en place des structures locales d'entretien					
	03	02 Accompagnement et formation des structures					
	03	03 Travaux d'entretien					
	03	04 Supervision de l'entretien					
<i>A</i>	<i>04</i>	<i>Les bonnes pratiques d'utilisation du réseau sont appliquées</i>					
	04	01 Appuyer la consolidation de la réglementation en vigueur					
	04	02 Lutte anti-tracasserie					
	04	03 Sensibiliser les parties prenantes du réseau routier					
	04	04 Mise en place d'installations de réglementation du trafic					
<b>X</b>		<b>Réserve budgétaire</b>					
X	01	01 Réserve budgétaire					

## 7.3 TdR personnel long terme

### 7.3.1 Coordinateur provincial de PRODEKOR / PRODAKOR/ EDUKOR

#### Fonction

- Etre l'**interface principale** des relations avec les partenaires provinciaux (dont MM les Ministres) et les UCAGs
- 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 (PRODEKOR, PRODAKOR & EDUKOR); 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 PRODEKOR, PRODAKOR, EDUKOR 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 SMCLs avec les responsables techniques : programmation, invitations, agenda, préparation des documents, compte-rendu, etc.;
- Assurer le suivi-évaluation des programmes (consolidation des données issues des volets PRODAKOR, PRODEKOR et EDUKOR): mise en place du dispositif de suivi évaluation, s'assurer du remplissage des indicateurs de façon régulière, établir un tableau de bord du suivi et le communiquer aux équipes et aux UCAGs, et aux autorités provinciales et à la représentation de 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

- 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.
- Des expériences antérieures en outcome mapping seront un atout;
- 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, VIH/SIDA, droits d'enfants)** et expérience avec l'intégration de ces thèmes dans des projets de développement
- Une bonne capacité d'expression et de rédaction en Français;
- 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.

### 7.3.2 Assistant Technique International Routier

Fonction :

Sous l'autorité fonctionnelle du Coordinateur provincial PRODEKOR/PRODAKOR/EDUKOR, l'Assistant Technique International Routier est le responsable technique du volet PRODEKOR. A ce titre :

- Il/elle est responsable de la gestion technique du programme ;
- Il /elle est responsable de la planification des activités et l'élaboration du plan d'action du programme. Il/elle présente le programme annuel des activités qui le concernent ainsi pour approbation à la coordination
- Il/elle supervise l'équipe technique du programme (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)

- Il/elle gère les différents marchés publics de travaux (pistes, ouvrages d'art) de fourniture (matériel et matériaux) et de services (études, sensibilisations) du programme (élaboration des cahiers de charges, publication locale, suivi, 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, ...)
- Il est le point de contact l'UCAG pour ce qui est la stratégie technique sectorielle

Profil :

L'assistant technique doit posséder :

- Un diplôme d'ingénieur civil des constructions ou de 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 ;

### 7.3.3 Assistant Technique Renforcement de Capacités

Cet ATI sera partagé entre le PRODEKOR et le PRODAKOR. Le profil ci-dessous sera complété dans le DTF du PRODAKOR, afin d'intégrer les responsabilités et les tâches spécifiques, liées au contexte de ce programme.

Sous l'autorité fonctionnelle du Coordinateur provincial PRODEKOR/PRODAKOR et dans le respect des directives émanant de la Structure Mixte de Concertation Locale (SMCL), le Chargé Renforcement de Capacités est responsable d'appuyer la création et le fonctionnement de deux entités :

- Une cellule technique au sein du MPTPI, chargé de la planification et le suivi du réseau de transport dans la province du Kasai-Oriental
- À terme, le secrétariat technique de la Commission Routière Provinciale

Les tâches spécifiques du Chargé Renforcement des Capacités consistent à :

- Mettre en place des structures et des procédures
- Elaborer des manuels de procédures
- Elaborer et suivre l'exécution des plans de développement individuels pour les personnes actifs dans les deux entités.
- Analyser les besoins logistique pour les deux entités.

L'ATI Renforcement des Capacités sera également impliqué dans les activités de réhabilitation et entretien, où un renforcement des capacités sous forme de formation, sensibilisation ou accompagnement est prévu.

Profil :

Diplôme :

Diplôme de niveau universitaire (Licence ou Master) pertinent pour la fonction ou niveau équivalent acquis par de l'expérience ;

Expérience professionnelle :

- Expérience de minimum 3 ans en appui technique dans des administrations publiques de pays en voie de développement, de préférence en Afrique subsaharienne ;
- Expérience en renforcement des capacités de structures locales;

Expertise technique :

- 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 de la capacité.
- Expertise éprouvée dans le change management
- Familier/ère avec le monitoring, les tableaux de bords, les évaluations de résultats ;
- Connaissance approfondie de MS Office (Word, Excel, etc.) ;

Compétences personnelles :



- Avoir un esprit d'équipe et faire preuve d'aptitudes à la communication vis-à-vis des collègues et interlocuteurs de nationalités, conditions et niveaux sociaux différents ;
- Grandes aptitudes relationnelles et diplomatie ;

Compétence linguistiques :

- Excellente connaissance orale et écrite du français et bonne connaissance de l'anglais ;

### 7.3.4 Responsable Administratif et Financier

Fonction :

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 reporting financier :
  - Assurer le suivi financier : (limites budgétaires et disponibilités budgétaires)
  - Rapporter sur l'avancement budgétaire du programme
  - Suivre l'utilisation efficace de fonds
  - Élaborer 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 différents 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

- 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 des compétences des collaborateurs

Profil :

- Diplôme de niveau universitaire en sciences économiques 'appliquées' ou niveau équivalent acquis par de 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 ;
- Bonne connaissance du français en de l'anglais. Connaissance pratique du néerlandais.
- Travail en équipe, tout à fait à même de collaborer avec des collègues issus de contextes différents ;
- Fortes qualités analytiques et rédactionnelles
- Sensibilité aux chiffres
- Sens de la responsabilité et initiative
- Orienté résultat-solution
- Talent d'organisateur
- Précis
- Proactif

## 7.4 Carte du réseau routier Kasai-Oriental

Voir carte jointe, dont ci-dessous un aperçu.



## 8 BIBLIOGRAPHIE

### Concernant le contexte

- Document de la Stratégie Sectorielle de l'Agriculture et du Développement Rural du Gouvernement Congolais (2010)
- Plan Directeur de Développement Agricole et Rural de la Province du Kasai-Oriental, Etude ESA, Rapport final décembre 2010
- Plan Quinquennal de Croissance et de l'Emploi, 2011-2015 de la Province du Kasai-Oriental
- DSCR 1 et 2 de la RDC

### Concernant le programme

- Programme Indicatif de Coopération 2010-2013
- Rapport de l'atelier de l'identification de Mbuji-Mayi du 8 et 9 mars 2012 et ses annexes
- Fiche d'identification : PRODEKOR
- Analyse de la Gouvernance des Infrastructures Rurales en RDC (2011)
- Termes de Référence pour la formulation du PRODEKOR

### Concernant les pistes de desserte agricole

- Programme de réhabilitation et d'entretien des pistes au Congo PREPICO (volet entretien) : stratégie d'entretien
- Directives pour l'évaluation de l'impact environnemental et social des projets routiers en RDC, Version Finale, DFID, novembre 2008
- Rural Road Investment Efficiency, Lessons from Burkina Faso, Cameroon, and Uganda Gaël Raballand, Patricia Macchi, and Carly Petracco, World Bank 2010
- [www.celluleinfra.org](http://www.celluleinfra.org) (Site Web de la Cellule Infrastructure auprès du MITPR)

### Concernant le cadre législatif

- Arrêté interministériel instituant des mesures de protection du patrimoine routier national ;
- Arrêté ministériel portant réglementation de la construction, réhabilitation, entretien et aménagement des voies d'intérêt local
- Statuts du FONER
- Constitution de la RDC du 18 février 2006
- Arrêté ministériel n° CAB/TPI/010/MN/FK 26 mars 2004 et l'arrêté ministériel n° CAB/TPI/024/MN/FK03/2004 du 7 octobre 2004 portant création de la Cellule Infrastructure
- Ordonnance N° 08/074 du 24 décembre 2008 fixant les attributions des ministères.

### Concernant les thèmes transversaux

- Politique Nationale Genre
- Programme Stratégique National de Lutte contre le Sida 2010-2014. (PSNLS).
- The Little REDD Book, A guide to governmental and non-governmental proposals for reducing emissions from deforestation and degradation, Global Canopy Programme, 2008

- Ministère du Genre, de la Famille et de l'Enfant de la République démocratique du Congo : Stratégie nationale de lutte contre les violences basées sur le Genre (SNVBG), novembre 2009.
- Ministère du Genre, de la Famille et de l'Enfant de la République démocratique du Congo : Politique Nationale de Genre 2009 et Plan d'Action National de Mise en oeuvre de la Politique Nationale Genre (octobre 2010)
- Profil – Résumé – Pauvreté et conditions de vie des ménages, Province du Kasaï Orientale - PNUD, Mars 2009