

DOSSIER TECHNIQUE ET FINANCIER

« PROJET DE PERENNISATION DU PONT
FERROVIAIRE DE NYEMBA » (PPPFN)

RD CONGO

CODE NAVISION : RDC 10 149 11



LA COOPÉRATION
BELGE AU DÉVELOPPEMENT **.be**

TABLE DES MATIÈRES

ABRÉVIATIONS	4
FICHE ANALYTIQUE DE L'INTERVENTION.....	5
1 ANALYSE DE LA SITUATION.....	6
1.1 HISTORIQUE.....	6
1.2 PROBLÈMES	7
2 ORIENTATIONS STRATÉGIQUES.....	9
2.1 STRATÉGIE GLOBALE	9
2.2 STRATÉGIE TECHNIQUE	9
3 PLANIFICATION OPÉRATIONNELLE	10
3.1 OBJECTIF GLOBAL	10
3.2 OBJECTIF SPÉCIFIQUE	10
3.3 RÉSULTATS ATTENDUS.....	10
3.4 ACTIVITÉS À METTRE EN ŒUVRE	10
3.5 INDICATEURS ET SOURCES DE VÉRIFICATION.....	14
3.6 ACTEURS INTERVENANT DANS LA MISE EN ŒUVRE	14
3.7 BÉNÉFICIAIRES	15
3.8 CONDITIONS PRÉALABLES.....	15
4 RESSOURCES.....	16
4.1 RESSOURCES FINANCIÈRES	16
4.2 RESSOURCES HUMAINES	16
4.3 RESSOURCES MATÉRIELLES	17
5 MODALITÉS D'EXÉCUTION	18
5.1 CADRE LÉGAL ET RESPONSABILITÉS ADMINISTRATIVES.....	18
5.2 RESPONSABILITÉS ADMINISTRATIVES ET TECHNIQUES.....	18
5.3 STRUCTURES D'EXÉCUTION ET DE SUIVI	18
5.4 MODALITÉS FINANCIÈRES DE MISE EN ŒUVRE DE LA CONTRIBUTION DES PARTIES.....	21
5.5 MODALITÉS DE GESTION DE LA CONTRIBUTION BELGE.....	23

5.6	MÉCANISME D'APPROBATION DES ADAPTATIONS DU DTF.....	26
5.7	RAPPORTAGE ADMINISTRATIF, COMPTABLE ET FINANCIER.....	27
5.8	CLÔTURE DE LA PRESTATION.....	28
6	THÈMES TRANSVERSAUX	29
6.1	ENVIRONNEMENT	29
6.2	GENRE	29
6.3	SIDA.....	29
6.4	DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE LOCAL ET ECONOMIE SOCIALE.....	30
6.5	DROITS D'ENFANTS	30
7	ANNEXES	31
7.1	CADRE LOGIQUE	31
7.2	CALENDRIER D'EXÉCUTION	33
7.3	BUDGET DÉTAILLÉ	34
7.4	EVOLUTION DE LA RIVIÈRE NYEMBA ENTRE 1957 ET 2006.....	35

Abréviations

BAD	Banque Africaine de Développement
CSC	Cahier Spécial des Charges
CTB	Coopération Technique Belge
DAO	Dossier d'Appel d'Offres
DFID	Department for International Development
DGD	Direction Générale de la Coopération au Développement
DPO	Délégué à Pied d'Oeuvre
DTF	Dossier Technique et Financier
HIMO	Haute intensité de main d'oeuvre
MINCIR	Ministère de la Coopération Internationale et Régionale
MONUSCO	Mission de l'Organisation des Nations Unies pour la stabilisation en République démocratique du Congo
OMD	Objectifs du Millénaire de Développement
PAM	Programme Alimentaire Mondial
PF	Point Focal (Environnement)
PREPICO	Programme de Réhabilitation et Entretien de Pistes au Congo
PV	Procès Verbal
RDC	République Démocratique du Congo
RDF	Rapport de Formulation
SLA	Service Level Agreement
SMCL	Structure Mixte de Concertation Locale (Kinshasa)
SNCC	Société Nationale des Chemins de Fer du Congo
UE	Union Européenne
UEC	Unité d'Exécution Conjointe
UNJLC	United Nations Joint Logistics Center

Fiche analytique de l'intervention

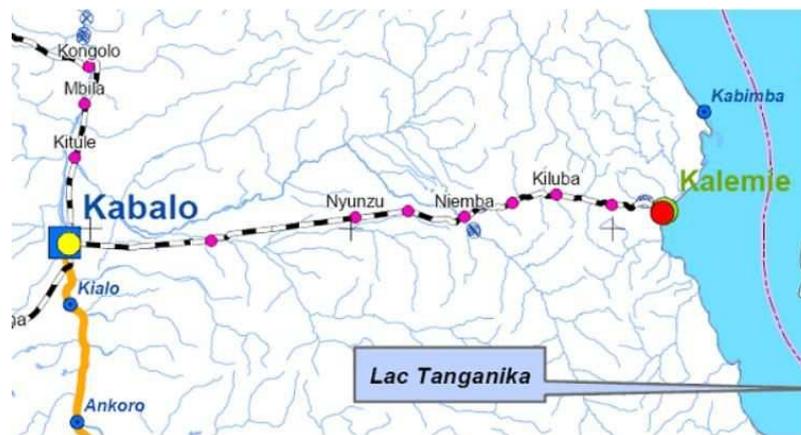
DGD Numéro d'Intervention	n.a.
Code navision CTB	RDC 10 149 11
Partenaire locale	Ministère des Transports et Voies de Communication
Durée Convention Spécifique	36 mois
Date estimative démarrage du projet	01/05/2011
Contribution partenaire	Participation de la SNCC (transport des équipements) estimé à 100.000 €
Contribution belge	803.000 €
Secteur d'intervention	Transports et entreposage – transport ferroviaire – CAD code 21 030
Objectif global	Sécuriser le transport ferroviaire dans l'Est de la RDC.
Objectif spécifique	Pérenniser les ouvrages d'art au niveau du pont ferroviaire de Nyemba
Résultats	<ol style="list-style-type: none"> 1. L'étude d'exécution est réalisée 2. Les ouvrages d'art au niveau du pont ferroviaire de Nyemba sont pérennisés

1 Analyse de la situation

1.1 Historique

Lors de la grande saison des pluies en 1997, des crues dévastatrices de la rivière Nyemba ont emporté une partie de la berge en dessous de la voie ferrée en amont du pont ferroviaire.

La voie ferrée a plongé dans l'eau rendant impossible tout trafic ferroviaire entre Kalemie et Kabalo, ville importante au croisement des voies vers Kamina, Lubumbashi et Kindu. C'est en outre un axe important pour les marchandises provenant de et allant vers Dar Es-Salaam.



Suite à la signature d'une convention spécifique le 20 décembre 2004, le gouvernement belge a apporté les fonds nécessaires pour remédier à cette situation.

Dans le cadre de cette convention, les travaux suivants ont été entrepris :

- la réhabilitation et le renforcement de la travée existante du pont sur 30m
- le génie-civil et l'assemblage d'une travée complémentaire sur 45m
- transformation de la pose directe du rail en pose ballastée dans un bac en béton
- les travaux de remblayage et de renforcement des berges.

La réception provisoire des travaux a été prononcée le 13 octobre 2006 et l'autorisation de circulation des trains sans aucune restriction a été donnée par le Maître d'œuvre dès le 16 novembre 2006.

L'inauguration officielle du pont ferroviaire de Nyemba a été faite le 7 mars 2007 en présence du Ministre de la Coopération au Développement.

1.2 Problèmes

Afin de garantir la stabilité de l'ouvrage, les berges de la rivière Nyemba en amont et en aval du pont ont été stabilisées et protégées par la pose de gabions sur une distance totale d'environ 500m.

Suite à une crue exceptionnelle de la rivière Nyemba en décembre 2006, les gabions de protection des berges en amont du pont se sont affaissés sur une centaine de mètres.

Une sous-estimation dans l'étude de conception des poussées érosives de l'eau dans le méandre serré juste en amont du pont lors des périodes de fortes crues est sans doute une des causes principales des problèmes constatés.



Début juin 2009, une mission conjointe de la SNCC et de la CTB, s'est rendue sur les lieux afin d'évaluer l'état des ouvrages réalisés en 2006, et de faire des propositions pour augmenter la durabilité de ces ouvrages.

Une requête de financement des travaux de pérennisation venant du Ministre des Transports et Voies de Communication du mois d'août 2009, rappelée en décembre 2009, a été approuvée par le Comité de Partenaires lors de sa réunion ordinaire de décembre 2009.

Selon l'étude de faisabilité par un morphologue de rivière, l'évolution naturelle de la rivière sera d'attaquer davantage la berge sur la rive droite de la rivière. En effet, depuis les années 1950, la rivière a tendance à changer de lit en coupant ses méandres (voir photo aérienne en annexe). Le méandre devant le pont Nyemba est devenu le dernier méandre sérieux sur la rivière Nyemba, et il est très tortueux. Il se coupera très probablement de façon naturelle à moyen terme. Entretemps, la rive droite est menacée

par chaque crue et le risque d'éboulement sur la berge –et à terme d'écroulement du pont- est réel.

Le rapport sus-mentionné, tout comme les rapports précédents de la SNCC et de la PAM, propose donc une coupure (non rectilinéaire) du méandre, afin de faire évoluer la rivière vers un nouvel équilibre naturel, sans passer par les étapes à haut risque. Des ouvrages guides sont à prévoir au niveau du pont et au niveau de la branche actuelle de la rivière.

Les coûts des travaux de pérennisation avaient été chiffrés à 803.000 EUR et la SNCC avait adressé un courrier à son autorité de tutelle à Kinshasa afin d'obtenir un financement pour ces travaux par le Gouvernement belge.

La contribution de la SNCC serait, tout comme lors de l'exécution du projet de réhabilitation du pont ferroviaire, la mise à disposition des trains pour le transport des équipements et matériaux nécessaires aux travaux.

Une première mission de formulation a eu lieu en début 2010. Après analyse sur place, une étude de faisabilité s'est avérée indispensable. L'étude, ainsi que l'adaptation du présent dossier aux résultats de cette étude, a eu lieu fin 2010.

2 Orientations stratégiques

2.1 Stratégie globale

L'interruption du trafic ferroviaire sur l'axe Kalemie - Kabalo freinerait considérablement le développement économique de la région Est du Congo. En effet, un transit régulier par la voie ferrée fait baisser le prix de transport des biens locaux et importés et contribue à une relance économique de la région. L'exportation des produits agricoles devient plus concurrentielle.

Les ouvrages d'art au niveau du pont ferroviaire de Nyemba doivent dès lors être pérennisés à brève échéance.

En vue de désenclaver la région, la pérennisation des ouvrages au pont Nyemba est complémentaire aux autres projets de la coopération belgo-congolaise et plus particulièrement aux projets de désensablement du port de Kalemie et de réhabilitation des pistes dans la même région (PREPICO 2 et 3).

La stratégie globale du projet de pérennisation des ouvrages d'art au niveau du pont ferroviaire de Nyemba est donc d'assurer la continuité du transport multi-modal dans la région.

2.2 Stratégie technique

La SNCC ne dispose pas de moyens (humains, matériaux) pour assurer ces travaux et avait proposé de confier l'exécution des travaux à une entreprise de génie-civil.

Le rapport d'expertise conseille de faire les travaux pendant les périodes de basses eaux (septembre-novembre). En effet, c'est pendant cette période que l'installation des ouvrages guides et l'enlèvement d'une partie du gabionnage sont les plus faciles. La faible profondeur de la rivière pendant cette période empêche de draguer le chenal, et des travaux à sec sont nécessaires.

Ces travaux à sec (creusage d'un chenal et installation des ouvrages guides) sont faisables pour une entreprise de génie-civil de taille moyenne qui dispose d'une rétro-excavatrice et du personnel qualifié (contremaîtres, opérateurs). La main d'œuvre peut être trouvée localement, comme on l'a pu expérimenter pendant la construction proprement dite du pont (120 ouvriers locaux).

3 Planification opérationnelle

3.1 Objectif global

L'objectif global auquel contribuera le projet est de « **Sécuriser le transport ferroviaire dans l'Est de la République Démocratique du Congo** »

3.2 Objectif spécifique

L'objectif spécifique à atteindre après l'exécution du projet est de « **Pérenniser les ouvrages d'art au niveau du pont ferroviaire de Nyemba** »

3.3 Résultats attendus

R1 : L'étude d'exécution est réalisée

La première étape du projet est de faire une étude technique de dimensionnement des ouvrages (plans, coupes, volumes, trajets, ...). Le même consultant fera une mission de suivi des travaux.

R2 : Les travaux de protection des ouvrages d'art sont exécutés.

L'exécution des travaux de génie-civil constitue l'étape suivante du projet. L'exécution de ces travaux permettra de pérenniser les ouvrages d'art au niveau du pont de Nyemba.

3.4 Activités à mettre en œuvre

Pour R1 : L'étude d'exécution est réalisée

L'étude d'exécution établira les plans d'exécution définitifs des travaux pour le creusement du chenal (trajet, profondeur, talus) et pour les ouvrages guides (technique utilisée, volumes nécessaires, emplacements des géotextiles, adaptation des piles du pont). Elle estimera également les coûts d'indemnisation des propriétaires des quelques bananiers qui se trouvent sur le tracé du futur lit de rivière. Elle commencera par une topographie complète de la zone de travail.

L'étude d'exécution devra prévoir également une mission de suivi par le consultant, qui sera présent lors de l'ouverture du nouveau lit.

Les termes de référence de l'étude d'exécution seront élaborés par la CTB en étroite collaboration avec les services techniques de la SNCC (niveau Lubumbashi et niveau Kalemie).

Pour accélérer la mise en œuvre du projet, le marché (procédure négociée) pourra déjà être lancé sans attendre l'approbation du dossier, en le conditionnant à la signature du

projet par les partenaires belges et congolais.

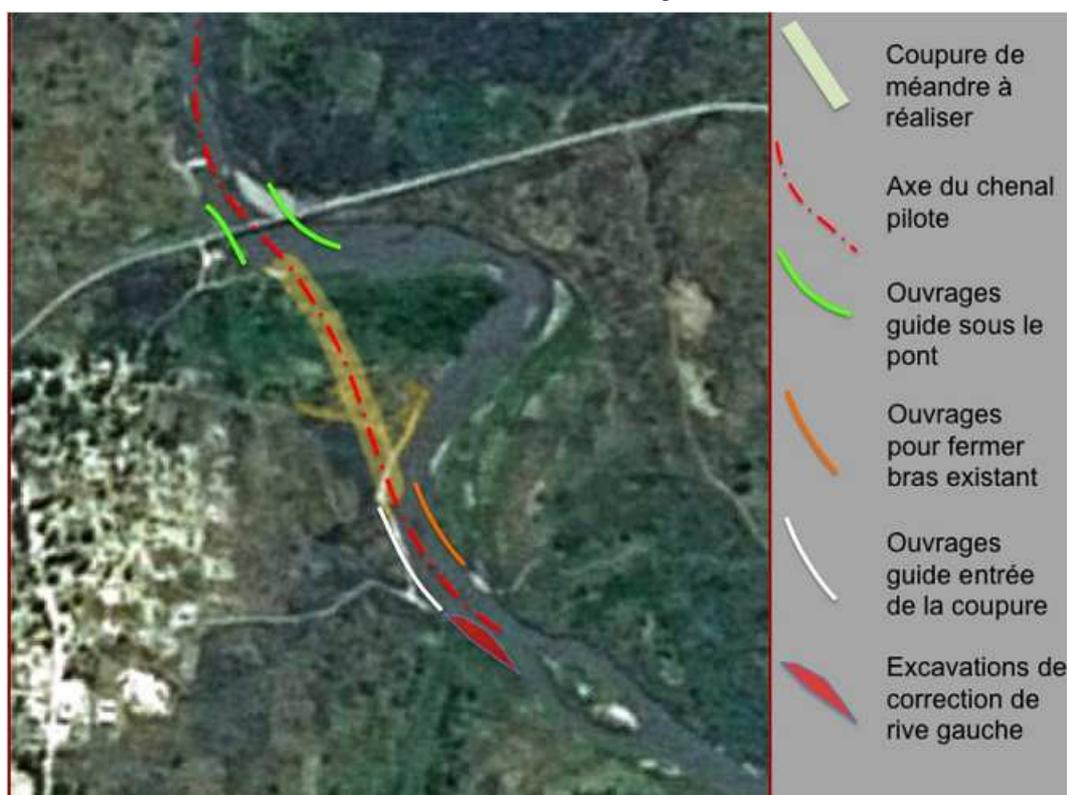
Les délais à prévoir pour la finalisation de cette étude sont :

- le délai de préparation des termes de référence et d'attribution du marché (2 mois)
- le délai d'exécution de l'étude et d'approbation des plans d'exécution (1 mois)

Les coûts totaux de ces études d'exécution sont estimés à **40.000 €**.

Pour R2 : Les travaux de protection des ouvrages d'art sont exécutés.

Un schéma des travaux à exécuter est donné dans la figure ci-dessous.



R2.A1 : Indemnisation pour expropriation

Lors de l'étude d'exécution, les propriétaires des quelques bananiers qui poussent sur le nouveau tracé de rivière à terrasser et sur ce qui va devenir une île, seront répertoriés. Avant de démarrer les travaux, les propriétaires de ces arbres seront indemnisés. Un montant maximal de **10.000 €** sera prévu à cet effet. (Le terrain appartient à l'état congolais et ne doit donc pas être exproprié).

R2.A2 :Creusement du chenal

Le marché des travaux sera scindé en lots. Le premier lot concernera le creusement du chenal pilote pour la rivière, par le biais d'une rétro-excavatrice.

Le chenal pilote fait environ 200m de long, avec une section de 30m (10m de large en moyenne, sur 3m de profondeur), ce qui donne un volume à creuser de 6000m³. Pendant le creusement, deux bouchons (un amont et un aval) seront laissés. Ces bouchons seront enlevés à la fin des travaux. Pendant les crues, la rivière élargira ce chenal pilote jusqu'à sa largeur naturelle.

Les sondages de la SNCC n'ont relevé que du sable (couche alluvionnaire) et pas de bancs rocheux dans le futur lit de rivière. Des analyses de sol plus poussées (une matrice plus dense) seront faites pendant l'étude d'exécution. L'enlèvement des bancs rocheux éventuels pourra se faire en utilisant un marteau pneumatique monté sur l'excavatrice (qui doit être prévue à cet effet).

Le marché contiendra donc un prix unitaire pour le creusage de sable et pour l'enlèvement des rochers éventuels.

Le coût de ces travaux mécanisés est estimé à 360.000 €, inclus la mobilisation du matériel par l'entrepreneur.

Une variante peut être laissée aux soumissionnaires d'exécuter les travaux de creusage en HIMO (haute intensité de main d'œuvre). Dans ce cas, le suivi financier et administratif du grand nombre d'ouvriers devra être assuré par le soumissionnaire.

R2.A3 :Construction des ouvrages guides

Les travaux de génie-civil qui compléteront les travaux de creusage de lit sont constitués de :

- Enlèvement d'une partie des gabions déjà installés et qui se trouvent dans le futur lit de rivière.
- Erection d'un ouvrage sur le lit actuel de la rivière afin de dévier les eaux de la rivière vers son nouveau lit.
- Des ouvrages guides au niveau du pont, pour éviter le « scouring » des culées (érosion des fondations à cause de vitesses élevées de l'eau).
- Un ouvrage guide en amont du nouveau lit
- Profilage hydrodynamique de la fondation de la pile centrale du pont.
- Excavations de correction en amont, sur rive gauche

Ces travaux consistent le deuxième lot du marché.

Les coûts de construction ont été estimés à 250.000 €. Le volume des ouvrages guides est estimé à 1500m³.

Tous ces travaux (ouvrages guides) seront exécutés selon la même technologie de structures en géotextile, remplis de sable, en HIMO. Ces structures sont assez lourdes

pour rester en place et permettent la percolation d'eau. De plus, elles sont moins chères et plus flexibles que les gabions (en fonction du matériau qu'on trouve) et beaucoup plus faciles à enlever si nécessaire. La CTB fournira le géotextile à l'entrepreneur sur base de spécifications techniques très spécifiques, afin de garantir une bonne qualité du géotextile au niveau de sa résistance et sa durabilité.

Tous les travaux (activités 2 et 3) peuvent être finalisés en 3 mois. L'entrepreneur aura tout intérêt à finaliser les travaux le plus vite possible pour ne pas immobiliser son matériel plus longtemps que nécessaire.

Le cahier des charges devra prévoir une visite des lieux obligatoire pour que l'entrepreneur qui soumissionne connaisse les conditions locales.

Pour accélérer la mise en œuvre du projet, le DAO pour les travaux peut être lancé et attribué avant même la fin de l'étude. Ce DAO travaillera alors avec des quantités estimées et à prix unitaires. L'étude d'exécution définira l'emplacement des travaux (creusage, géoconteneurs), la nature des travaux étant déjà confirmée dans l'étude de faisabilité.

Un appel à manifestation d'intérêt pourra déjà donner une indication des chances de succès de ce marché.

Au cas où aucun entrepreneur ne serait trouvé pour exécuter ces travaux dans les délais et dans l'enveloppe budgétaire disponible, la CTB pourrait exécuter les travaux en régie pure, par l'achat/location d'une pelle rétro-excavatrice (d'occasion) et l'exécution des travaux en mobilisant la main d'œuvre locale. Cette option demanderait une implication accrue de la CTB au niveau des ressources humaines et matérielles à installer à Nyemba et est difficilement envisageable dans la même année après échec éventuel de l'appel d'offre. Ainsi, la durée totale du projet est gardée à 2 ans, pour couvrir ce risque. Le marché d'une rétro-excavatrice peut être lancé en même temps que le marché des travaux et peut être attribué ou annulé selon l'évolution du marché des travaux à l'entreprise.

3.5 Indicateurs et sources de vérification

Indicateur	Source de vérification
Objectif Spécifique Ouvrages d'art pérennisés	Rapport final
Résultats R1 : L'étude d'exécution est réalisée R2 : Les travaux sont exécutés Indemnisation d'expropriation Rivière déviée Travaux de creusage Cubage des terres enlevées (6000m ³) Construction des ouvrages guides Dimensions des ouvrages réalisés (1500m ³) Nombre d'hommes jours prestés	Rapport d'étude Rapports d'exécution Procès-Verbal de réception

Les indicateurs et sources de vérification sont repris comme tels dans le cadre logique également.

3.6 Acteurs intervenant dans la mise en œuvre

Les rôles de chaque partie sont détaillés ci-dessous. L'acceptation du présent DTF correspond à un engagement des parties. Les parties (SNCC et CTB) sont unis dans l'Equipe d'Exécution Conjointe (EEC) du projet.

3.6.1 SNCC

La SNCC, maître d'ouvrage délégué du projet, devra assurer :

- Le transport par rail des équipements et matériaux nécessaires à l'exécution des travaux à Nyemba, tant au service du projet directement qu'au service de l'entrepreneur qui exécute les travaux. Ce transport sera pris en charge par la SNCC.
- Le suivi administratif de l'expropriation
- Le suivi des travaux de génie-civil
- Les contacts avec les instances congolaises pertinentes

La SNCC mettra à disposition du projet un Délégué à pied d'œuvre (DPO). Comme représentant du gouvernement auprès du Ministère des Transports, elle sera le partenaire principal du projet.

3.6.2 CTB

La CTB assurera la logistique (achat du matériel, gestion des consommables) du projet. Elle fera un contrat cadre pour la fourniture du carburant. La CTB coordonnera les

partenaires du projet..

Elle gère le budget de la coopération belgo-congolaise attribué à ce projet et les dépenses, et fait –ensemble avec la SNCC- le suivi technique du projet La CTB est responsable de la comptabilité du projet, ainsi que du rapportage et des marchés publics.

A côté du DPO de la SNCC, la CTB aura un ingénieur en permanence sur le chantier (ingénieur résident) pour assurer son rôle.

3.6.3 Entreprise génie civil

Une entreprise de génie civil sera contractée pour l'exécution du projet. Cette entreprise sera gérée sur base de contrat de travaux établi avec la CTB.

3.7 Bénéficiaires

3.7.1 Bénéficiaires Directs

La SNCC est le bénéficiaire direct, étant donné que les activités entreprises dans le cadre du projet assureront la pérennité des ouvrages d'art au niveau du pont ferroviaire de Nyemba.

Un nombre d'ouvriers locaux seront engagés sur le site pour l'installation des ouvrages guides. Ces ouvriers bénéficieront d'un salaire correct.

3.7.2 Bénéficiaires Indirects

Les habitants de la région seront les bénéficiaires indirects. La fiabilisation du transport par rail aura un effet bénéfique sur les prix des biens importés ou transportés par chemin de fer.

Les entreprises de la région seront également bénéficiaires. Leurs commerces auront plus d'opportunités de se développer, avec un effet positif sur l'emploi dans la région. Aussi bien l'importation vers la province que l'exportation des produits de la province seront plus faciles avec un chemin de fer opérationnel en tout temps.

Les transporteurs (pousse-pousse, vélo) sont bénéficiaires de la pérennisation du pont également, vu qu'ils utilisent souvent le pont pour franchir la rivière Nyemba et certainement pendant les périodes de crues.

3.8 Conditions Préalables

Comme pour tout projet en RDC, la durabilité de la paix est une condition préalable. A l'Est du pays, le risque de guerre (venant du nord) est plus élevé que dans d'autres zones.

4 Ressources

4.1 Ressources financières

4.1.1 Contribution belge

La contribution belge est de 803.000 €. Ce montant couvrira les études, les marchés de travaux de génie-civil ainsi que le suivi assuré par la CTB.

Le budget de l'intervention (pour la contribution belge) est donné en annexe.

Dans le scénario idéal, le projet serait finalisé en une année (voir calendrier d'exécution). Cela dépendra de :

- la date de signature du projet, qui permet ou non de faire les travaux en saison sèche (août à novembre de l'an 2011)
- la disponibilité d'entreprises
- les conditions climatiques

4.1.2 Contribution congolaise

La contribution congolaise consiste principalement en transport des équipements par train et ressources humaines de la SNCC, comme décrit ci-dessous.

Les coûts des activités et du personnel à charge de la contribution congolaise ont été estimés à 100.000 €.

4.2 Ressources humaines

Les ressources humaines sont unies dans l'équipe d'exécution conjointe (EEC) du projet. Les points ci-dessous décrivent les ressources humaines par partenaire dans le projet.

4.2.1 SNCC

La SNCC est le maître d'ouvrage délégué du projet. Elle identifiera le personnel de la SNCC qui sera responsable pour ce chantier (le délégué à pied d'œuvre – DPO). Le DPO sera motivé par une prime de performance, payée par le projet.

4.2.2 CTB

Un ingénieur de CTB sera en permanence sur le chantier (ingénieur national résident) pour superviser l'exécution du contrat par l'entreprise.

La CTB fera également le suivi du projet d'un point de vue logistique, administratif et financier. Le suivi logistique, administratif et financier du projet sera fait par l'équipe mise

en place pour le projet PREPICO à Kalemie, qui consiste d'un AT international (ingénieur), des ingénieurs locaux et du staff logistique, administratif et financier (comptable). Ce suivi sera organisé sur base d'un SLA (service level agreement) avec le projet PREPICO 2, qui inclura également une partie des ressources matérielles utilisées (bureau, véhicules, fonctionnement, ICT).

La charge de comptabilité de ce projet est limitée. Il s'agit grosso modo de la gestion de deux marchés (étude et travaux proprement dits).

4.3 Ressources matérielles

Les ressources matérielles pour la mise en œuvre du projet sont les suivantes :

- un container bureau et un container logement pour l'ingénieur résident de la CTB et le DPO (ces containers seront récupérés par après pour faciliter d'autres projets sur des sites éloignés)
- un petit groupe électrogène avec système batterie autonomie de 4 heures et le carburant pour ce groupe
- équipement informatique (appareil photo, ordinateur, imprimante, modem internet...)
- une moto (avec fonctionnement)
- des moyens de communication (gsm/satphone)

5 Modalités d'exécution

5.1 Cadre légal et responsabilités administratives

Le cadre légal est fixé par la Convention Spécifique relative au «Projet de Pérennisation du Pont ferroviaire de Nyemba» à signer entre le Royaume de Belgique et la République Démocratique du Congo à l'issue du processus de formulation du projet.

Le Dossier Technique et Financier, établi lors de la formulation, est annexé à la Convention Spécifique et devient ainsi un document officiel. L'acceptation par la SMCL – où tous les partenaires sont représentés au plus haut niveau- de ce Dossier Technique et Financier confirme le partenariat, qui est officialisé par la signature de la Convention Spécifique.

5.2 Responsabilités administratives et techniques

Conformément aux procédures de la coopération belge en vigueur en République Démocratique du Congo, le projet sera mis en œuvre en régie par la CTB en concertation avec l'ensemble des partenaires concernés et plus particulièrement avec le Ministère des Transports et Voies de Communication et la SNCC, partenaire principal du projet.

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).

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

Compétences et attributions

La SMCL aura comme attributions de :

- Mettre en place les structures d'exécution du projet ;
- Superviser l'exécution des engagements pris par les Parties ;
- Apprécier l'état d'avancement du projet et de l'atteinte de ses résultats sur base des rapports d'exécution du projet ;
- Apprécier les plans d'activités du projet ;
- Approuver les ajustements ou les modifications éventuelles du dossier technique et financier, tout en respectant l'objectif spécifique, la durée et l'enveloppe budgétaire fixés par la Convention Spécifique et en veillant à la faisabilité de l'ensemble des actions ; Les modifications budgétaires à l'intérieur d'un résultat

sont la responsabilité de l'unité d'exécution conjointe du projet ainsi que des modifications budgétaires au niveau des résultats de moins 10%, mais seront communiquées à la SMCL. Des modifications budgétaires plus importantes doivent être validées par la SMCL au préalable.

- 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 projet et prendre toute mesure d'encouragement ou de corrections nécessaires ;
- Résoudre, pour le bon déroulement du projet, tout problème de gestion qui se poserait, relatif aux ressources financières ou matérielles ;
- Superviser la clôture du projet et approuver le rapport final.

Composition

La composition de SMCL sera la suivante :

- Le représentant du Ministère des Transports et Voies de Communication, président de la SMCL;
- Le représentant du gouvernorat de la province
- Le représentant de la SNCC ;
- Le représentant résident de la CTB ou son délégué.

Selon l'agenda de la réunion de la SMCL, toute autre personne qui apporte une contribution au projet peut être invitée 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 projet ;
- La SMCL est convoquée par le président de la SMCL ;
- La SMCL se réunit ordinairement chaque semestre sur invitation de son président ou de façon extraordinaire à la demande d'un membre ;
- Elle prend ses décisions selon la règle du consensus ;
- Chaque réunion fait l'objet d'un procès-verbal signé par tous les membres présents ;
- La SMCL tient également une réunion au plus tard trois mois avant la fin des activités du projet afin d'examiner la proposition de rapport final rédigé selon les normes de la CTB et d'assurer les formalités de clôture ;
- Le Chef de projet est responsable pour la préparation, la tenue périodique des

réunions des SMCL et en assure le secrétariat.

5.3.2 Unité d'Exécution Conjointe du Projet (UEC)

L'Unité d'Exécution Conjointe du Projet (UEC) est l'instance de gestion quotidienne du projet qui assure la mise en œuvre des activités dès l'approbation du programme semestriel par la SMCL. Elle est composée d'un chef de projet pour la CTB, et du délégué à pied d'œuvre de la SNCC. Ils travailleront en véritable équipe et en partenariat transparent. Toutes 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 deux partenaires.

L'UEC du projet comprendra aussi le personnel de secrétariat et de comptabilité.

Tâches de l'UEC

- Gérer administrativement et financièrement son projet dans le respect des normes mises en place par la CTB et du DTF ;
- Planifier les activités du projet et soumettre cette planification pour approbation à la SMCL;
- Faciliter l'organisation des réunions du SMCL et en assurer le secrétariat ;
- Organiser, superviser et coordonner les actions de terrain et dans ce cadre, travailler en étroite collaboration avec les différents ministères provinciaux et maîtres d'œuvre locaux ;
- Sélectionner et signer les conventions et contrats avec les prestataires et autres acteurs locaux et accompagner les différents prestataires dans la mise en œuvre des actions planifiées ;
- Produire les résultats et proposer éventuellement à la SMCL les mises à jour 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.

5.3.3 Cellule « Procurement » et Marchés publics de la CTB

Une partie de l'exécution des processus marchés publics des projets au-delà de 20.000 € sera pris en charge par la Cellule Marchés Publics RDC. Cette cellule se compose d'un responsable international, entouré d'une équipe de collaborateurs locaux. Cette cellule amènera le projet à exécuter des marchés publics au Congo de manière plus efficace.

La gestion des marchés publics sera facturée sur base des prestations de chaque dossier.

5.4 Modalités financières de mise en œuvre de la contribution 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 projet. 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 projet de coopération et notamment :

Concernant l'exécution et le financement du projet :

- À faciliter la logistique du projet en mettant à disposition, sans charge pour le projet et dans les plus brefs délais, les moyens de transport ferroviaire pour le transport des intrants et du matériel de la CTB et des entrepreneurs associés au projet
- à prendre les dispositions institutionnelles, administratives et budgétaires requises afin de garantir le bon déroulement du projet ;
- à 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 :
 - o 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 projet ;
 - o l'autorisation par la direction des douanes d'utiliser la procédure « d'enlèvement d'urgence » ;
- à 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 ;
- à accorder aux organismes et personnes congolais et expatriés oeuvrant dans le cadre du Projet toutes les facilités nécessaires à l'accomplissement des tâches qui leur sont confiées ;
- à assurer la maintenance des bâtiments des structures soutenues et les salaires du personnel au sein de ces structures ;
- à maintenir le matériel acquis avec les moyens du projet au sein de celui-ci ;
- à faciliter l'accès à toute documentation utile ou nécessaire pour l'exécution des activités ;

- à faciliter auprès de tous les services concernés les démarches nécessaires pour le bon déroulement du projet ;

Concernant le personnel national :

- à laisser ou à mettre à la disposition du projet 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 ;
- à prendre toutes les dispositions utiles pour que la qualification professionnelle du personnel nécessaire à la réalisation du projet 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 ;
- à ne déplacer ou muter du personnel au sein des structures retenues qu'après concertation avec la SMCL ;
- à remplacer le personnel au sein des structures retenues en respectant les qualifications requises en fonction des responsabilités au sein du projet.

Concernant l'après projet :

- à prendre les dispositions institutionnelles, administratives et budgétaires nécessaires pour garantir la durabilité du projet après la cessation de l'intervention belge ;
- à veiller à ce que les équipements et matériels acquis dans le cadre du présent projet 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 projet.

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 projet sous forme de contribution financière pour le financement des fournitures, travaux et services du projet.

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

5.5 Modalités de gestion de la contribution belge

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

S'agissant d'un programme exécuté en régie, conformément à l'article 3, §1 de la loi du 24 décembre 1993 relative aux marchés publics et à certains marchés de travaux, de fournitures et de services, il sera fait application de la décision n° 2/2002 du Conseil des Ministres ACP-CE du 7 octobre 2002 concernant la mise en œuvre des articles 28, 29 et 30 de l'annexe IV de l'accord de Cotonou. Ainsi, la préparation et la passation des marchés publics sont régies par la Réglementation générale relative aux marchés de travaux, de fournitures et de services financés par le Fonds Européen de Développement figurant à l'annexe à cette décision, telle qu'interprétée et/ou modifiée par la dernière version applicable du Guide pratique des procédures contractuelles dans le cadre des actions extérieures.

L'exécution des marchés publics sera régie par:

- a) les Conditions générales des marchés de travaux financés par l'Union européenne ou par le Fonds européen de développement (FED);
- b) les Conditions générales des marchés de fournitures financés par l'Union européenne ou par le Fonds européen de développement (FED);
- c) les Conditions générales des marchés de services financés par l'Union européenne ou par le Fonds européen de développement (FED);

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.

5.5.1 Comptes et pouvoir de signature

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

5.5.2 Comptes et mise à disposition des fonds

Premier transfert

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

Transferts suivants

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

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

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

Le transfert des fonds se fait uniquement à condition que :

- La comptabilité du trimestre précédant l'introduction de l'appel ait été transmise auprès du gestionnaire financier à la représentation ;
- La mise à jour de la programmation financière ait été transmise auprès du gestionnaire financier à la représentation ;
- Le montant de l'appel de fonds ne soit pas plus élevé que le solde budgétaire.

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

5.5.3 Rapportages financiers

Comptabilité

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

Programmation

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

Gestion budgétaire

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

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

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 projet et après

accord de la SMCL. Son utilisation doit toujours être accompagnée d'un changement du budget.

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

5.5.3.1 Suivis financiers

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

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

5.5.4 Rapportages opérationnels à la SMCL

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

5.5.5 Rapportage annuel

La direction du projet rédigera annuellement, et conformément au canevas 2010 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 :

- la fiche projet ;
- un résumé opérationnel et financier de l'intervention mettant en avant les points saillants de l'année écoulée, les leçons apprises et les recommandations qui en découlent
- une analyse de l'évolution du contexte dans lequel s'inscrit l'intervention
- une analyse plus approfondie de l'intervention couvrant son ancrage institutionnel et les modalités d'exécution, l'atteinte de l'objectif spécifique et des résultats prévus,

l'examen de la prestation au regard de son efficience, de son efficacité, de sa durabilité et de sa pertinence ;

- 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.
- un point sur les bénéficiaires
- le suivi des décisions prises par la SMCL

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 et à l'Etat belge, via la DGD à Bruxelles

5.5.6 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, établi conformément au canevas en vigueur de la CTB, sera remis au plus tard 6 mois après l'échéance de la Convention Spécifique à l'Etat partenaire et à l'Etat belge, via la DGD à Bruxelles

5.6 Mécanisme d'approbation des adaptations du DTF

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

Les adaptations au DTF sont discutées et approuvées en SMCL.

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

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

Un planning financier indicatif adapté est joint le cas échéant.

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

5.7 Rapportage administratif, comptable et financier

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

Les mécanismes suivants seront mis en place :

5.7.1 Monitoring du projet

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

Gestion et suivi quotidien du projet

La gestion et le suivi quotidien du projet sont confiés à l'équipe d'exécution conjointe du projet.

Le chef de projet est spécifiquement chargé 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. Il a l'initiative de la mise en œuvre concrète et quotidienne des actions, une fois les programmes semestriels approuvés par la SMCL. Il s'assure du bon déroulement des actions une fois démarrées, et du respect par les intervenants des termes de référence. Il gère les finances du projet avec le support de la représentation et en rend compte à la CTB et à la SMCL.

5.7.2 Evaluation du projet

Evaluation DGCD

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

5.7.3 Audit

Audit Projet

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 projet et sur le contrôle et le respect des procédures. Les moyens financiers seront prévus dans le budget du projet.

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

La SMCL chargera le projet 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 projet 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.

Audit CTB

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

5.8 Clôture de la prestation

Le délai d'exécution des différentes activités du projet est de 24 mois à compter de la date de signature de la Convention Spécifique. La durée de validité de la Convention Spécifique est de 36 mois.

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

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

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

6 Thèmes transversaux

6.1 Environnement

L'environnement est le thème transversal le plus pertinent pour cette intervention. Changer un lit de rivière est clairement une altération de la nature. Toutefois, dans le cas actuel, il s'agit d'une intervention où l'environnement a déjà été altéré par le pont même, et de la stimulation d'une évolution naturelle.

Le bilan global pour l'environnement est positif : le trafic ferroviaire (rendu durable par le projet) est nettement moins polluant que l'alternatif par route voire même par avion.

L'impact direct de l'intervention sera le suivant :

- consommation d'environ 5000L de carburant sur place
- déplacement d'environ 6000m³ de sable

Le sable pour les structures de guide sera récupéré sur le déblai (sable creusé dans le nouveau lit). Les gabions qui sont à démonter seront recyclés sur place. Le métal et les moellons seront ainsi utilisés par la population locale.

Le point focal « environnement » (PF Environnement) auprès de la SNCC a les compétences techniques et le mandat de suivre le projet (il est agréé par le ministère de l'Environnement et formé dans la matière par la Banque Mondiale). La SNCC est en charge du suivi des aspects environnementaux du projet. Le point focal sera rémunéré sur base de prime de performance, ses missions éventuelles sont prévus dans les moyens généraux (missions de suivi).

6.2 Genre

Pour la dimension de l'égalité hommes-femmes, il n'est pas prévu de mener des actions spécifiques en la matière. Les femmes auront accès comme les hommes aux travaux de main d'œuvre du projet : remplissage et couture des géotextiles, éventuelle végétalisation, démontage des gabions, ...

Indirectement, les femmes seront les bénéficiaires au même titre que d'autres catégories d'acteurs, des effets induits par l'amélioration attendue de l'activité économique locale.

6.3 SIDA

Le projet pourra s'inscrire dans les campagnes VIH/SIDA du projet PREPICO et des ONG (inter)nationales.

L'impact du projet même est très limité. Une petite équipe de l'entreprise sera présente sur le site pendant quelques mois. La plupart (95%) des ouvriers seront originaires de la région et y auront leur famille.

6.4 Développement économique local et Economie Sociale

Nous pouvons considérer que les initiatives représentatives de l'économie sociale (que l'on regroupe en RDC sous le terme générique d'économie populaire) ne sont pas concernées et se situent clairement en dehors du périmètre de cette intervention.

En effet, celle-ci repose sur un nombre réduit d'acteurs institutionnels (la SNCC et la CTB) auxquels, il ne semble ni possible ni même réaliste, d'associer d'une manière ou d'une autre, des acteurs de la société civile qui rentreraient dans le champ de cette économie populaire.

L'entrepreneur utilisera certainement la main d'œuvre locale sur le chantier pour toute activité de construction/démolition. Ceci injectera une masse salariale dans le village et stimulera ainsi l'économie locale.

Par contre et comme c'est souvent le cas, on peut estimer que le résultat de cette intervention aura un effet net positif sur le développement économique local et qu'à ce titre, les acteurs de l'économie populaire en bénéficieront, mais au même titre que les autres acteurs présents (augmentation de l'activité économique et donc des échanges, baisse prévisible des prix de certains denrées grâce à la fluidité accrue du trafic ferroviaire...). Il est toutefois impossible à ce stade, de considérer cet effet davantage que comme une hypothèse plausible, mais néanmoins impossible à préciser et encore moins à quantifier. Cela tient à la nature et à l'objectif assigné à cette intervention au sein duquel l'économie sociale n'a pas de place en sa qualité d'acteur du développement économique local.

6.5 Droits d'enfants

Le projet n'aura pas d'impact direct sur les droits d'enfants. Indirectement, le développement économique de la région créera plus de chances pour les enfants.

7 Annexes

7.1 Cadre logique

		Indicateurs objectivement vérifiables (IOV)	Sources de vérification	Hypothèses
Objectif global	« Sécuriser le transport ferroviaire dans l'Est de la République Démocratique du Congo »		Etudes socio- économiques ex-ante et ex-post. (hors projet)	La paix et la sécurité sont maintenues dans la zone du projet et dans le pays.
Objectif spécifique	« Pérenniser les ouvrages d'art au niveau du pont ferroviaire de Nyemba »	Erosion des ouvrages d'art au niveau du pont	Rapport final Rapports d'inspection SNCC	La rivière reste stable en amont et en aval de la zone d'intervention

	Description	Indicateur	Source	Hypothèses
R1	L'étude d'exécution est réalisée	Plans d'exécution Dossier d'Appel d'Offres prêt	Rapport d'étude	Consultant performant
Activités	Description	Moyens	Budget	
R1.A1	Etude d'exécution	Bureau d'étude/consultant	40.000 €	
	Description	Indicateur	Source	Hypothèses
R2	Les travaux de protection des ouvrages d'art sont exécutés	volume creusé(estimé 6000 m³) ouvrages guides réalisés (1500 m³ de structures en géotextile) nombre d'hommes jours prestés	Rapports CTB, SNCC, PV de réception	Entrepreneur compétent trouvé dans l'enveloppe disponible
Activités	Description	Moyens	Budget	
R2.A1	Indemnisation pour expropriation	SNCC	10.000 €	
R2.A2	Travaux de creusage de chenal	Entreprise	360.000€ (inclus mobilisation)	Transports réguliers par train d'équipements et matériaux réalisés par SNCC
R2.A3	Construction des ouvrages guides	Entreprise (exécution) CTB (livraison géotextile)	250.000€	Transports réguliers par train d'équipements et matériaux réalisés par SNCC

7.2 Calendrier d'exécution

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
A Pérennisation du pont de Nyemba												
A 01 Etude d'exécution réalisé												
Lancement de l'étude en PNSP												
Mission de terrain												
Ecriture du rapport												
A 02 Travaux de protection exécutés												
Publication DAO travaux												
Attribution travaux												
Mobilisation entrepreneur												
A 02 01 Expropriation												
A 02 02 Travaux de creusage												
A 02 03 Construction des ouvrages guides												

7.4 Evolution de la rivière Nyemba entre 1957 et 2006

1957



2006

