

CTB

**AGENCE BELGE
DE DÉVELOPPEMENT**

DOSSIER TECHNIQUE ET FINANCIER

PROGRAMME DE DESENCLAVEMENT DANS LE KWILU ET KWANGO (BANDUNDU) - PRODEKK

RDC

CODE NAVISION : RDC 11 161 11
CODE DGCD : NN 3011637

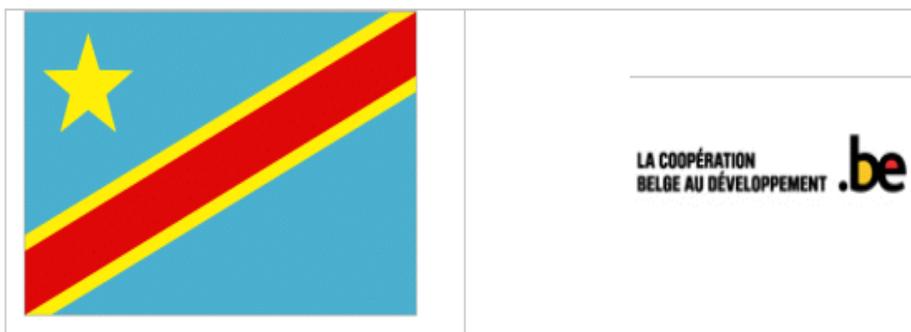


TABLE DES MATIÈRES

ABRÉVIATIONS.....	4
RÉSUMÉ.....	6
1 ANALYSE DE LA SITUATION.....	7
1.1 INTRODUCTION DU DOSSIER	7
1.2 SECTEUR ROUTIER EN RDC	8
1.3 PROVINCE DE BANDUNDU	10
1.4 LE PROGRAMME D'APPUI À L'AGRICULTURE (PRODAKK)	12
1.5 LE RÉSEAU DE TRANSPORT AU BANDUNDU	13
1.6 HISTORIQUE DES PROJETS ROUTIERS BELGO-CONGOLAIS AU BANDUNDU	14
1.7 LA GOUVERNANCE DANS LE SECTEUR.....	15
2 ORIENTATIONS STRATÉGIQUES.....	18
2.1 STRATÉGIE GLOBALE	18
2.2 STRATÉGIE D'ANCRAGE	19
2.3 STRATÉGIE DE FINANCEMENT	20
2.4 STRATÉGIE TECHNIQUE : PRINCIPES D'INTERVENTION.....	21
2.5 LOCALISATION DE L'INTERVENTION.....	29
2.6 BÉNÉFICIAIRES	29
2.7 SYNERGIES	30
3 PLANIFICATION OPÉRATIONNELLE.....	32
3.1 OBJECTIF GÉNÉRAL	32
3.2 OBJECTIF SPÉCIFIQUE	32
3.3 RÉSULTATS ATTENDUS	32
3.4 ACTIVITÉS À METTRE EN ŒUVRE PAR RÉSULTAT	33
3.5 INDICATEURS ET SOURCES DE VÉRIFICATION.....	48
3.6 ACTEURS INTERVENANT DANS LA MISE EN ŒUVRE	48
4 RESSOURCES	49
4.1 RESSOURCES FINANCIÈRES	49
4.2 RESSOURCES HUMAINES.....	49
4.3 RESSOURCES MATÉRIELLES	51
5 MODALITÉS D'EXÉCUTION	53
5.1 CADRE LÉGAL.....	53
5.2 RESPONSABILITÉS ADMINISTRATIVES ET TECHNIQUES	53
5.3 STRUCTURES D'EXÉCUTION ET DE SUIVI.....	53
5.4 CONTRIBUTIONS DES PARTIES	63
5.5 MODALITÉS DE GESTION.....	65
5.6 GESTION EN RÉGIE.....	69
5.7 RAPPORTAGE	69
5.8 MÉCANISME D'APPROBATION DES ADAPTATIONS AU DTF.....	72
5.9 SUIVI ET ÉVALUATION	72
5.10 CLÔTURE DE LA PRESTATION	75
6 THÈMES TRANSVERSAUX	76

6.1	ENVIRONNEMENT	76
6.2	GENRE.....	78
6.3	HIV / SIDA.....	81
6.4	DROITS D'ENFANTS.....	83
6.5	DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE LOCAL ET ÉCONOMIE SOCIALE.....	83
7	ANNEXES	85
7.1	CADRE LOGIQUE.....	85
7.2	BUDGET DÉTAILLÉ.....	93
7.3	CHRONOGRAMME.....	95
7.4	TdR PERSONNEL LONG TERME	96
7.5	CARTE DU RÉSEAU ROUTIER BANDUNDU.....	102
8	BIBLIOGRAPHIE	103

Abréviations

ACECO	Association des Conducteurs d'Engins au Congo DR
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
DSCR	Document Stratégique pour la Croissance et la Réduction de la Pauvreté
DTF	Dossier Technique et Financier
DVDA	Direction des Voies de Desserte Agricole
EUR	Euro
FAO	Food and Agriculture Organisation
FEC	Fédération des Entreprises Congolaises
FEDECLER	Fédération des CLERs (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
MINIDER	Ministère 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
PAIDECO	Programmes d'Appui aux Initiatives de Développement Communautaire
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
PRODAKK	Programme d'appui à l'Agriculture dans le Kwilu et Kwango
PRODEKK	Programme de Désenclavement dans le Kwilu et Kwango
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
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

Résumé

RDC – Programme de Désenclavement dans le Kwilu et Kwango (Bandundu)

N° d'intervention DGDC	3011637
Navision code BTC	RDC 11 161 11
Institutions partenaires	<p>Au niveau national, le Ministère désigné pour la mise en œuvre du programme est le Ministère du Développement Rural (MINIDER).</p> <p>Au niveau provincial, les Ministères désignés sont : le Ministère Provincial de l'Agriculture et du Développement Rural et le Ministère Provincial des Travaux Publics et Infrastructures du Bandundu</p>
Durée de la Convention spécifique	72 mois.
Date de démarrage prévue	1er janvier 2012
Contribution locale	<ul style="list-style-type: none"> - Ressources humaines - Ressources financières (entretien)
Contribution belge	20.000.000 EUR
Secteur	Transport et stockage : transport routier (code CAD 21020)
Objectif global	L'évacuation de la production agricole des exploitant(e)s familiaux, dans le Kwilu et le Kwango (Bandundu) vers les points d'évacuation (routiers, fluviaux, ferroviaires) et vers les centres de consommation est amélioré, ainsi que les accès aux services et à la mobilité des personnes.
Objectif spécifique	Les routes de dessertes agricoles jugées prioritaires dans le Kwilu et le Kwango (Bandundu) sont réhabilitées, en tenant compte des aspects multimodal et environnemental et un système d'entretien à travers des structures locales est mis en place.
Résultats attendus	<ol style="list-style-type: none"> 1. La maîtrise d'ouvrage au niveau provincial est renforcée 2. Un réseau multimodal de transport, répondant aux priorités provinciales de développement, est réhabilité 3. Un réseau multimodal de transport est entretenu à travers des structures locales 4. Les bonnes pratiques d'utilisation du réseau sont appliquées 5. Le financement de l'entretien est progressivement pris en charge par la partie congolaise.

Note : les résultats ont été reformulés par la mission de formulation, afin de mieux définir les aspects ayant trait à la gouvernance.

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
- La Tshopo en Province Orientale
- Le Kasai-Oriental
- 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.

1.1.2 PRODEKK

Le premier programme dans ce secteur est le PRODEKK, le Programme de Désenclavement au Kwilu et Kwango. En parallèle et en synergie, le Programme de Développement Agricole au Kwilu et Kwango (PRODAKK) sera formulé et exécuté.

Pour promouvoir une relance agricole et réduire l'insécurité alimentaire à tous les niveaux, il faut une libre circulation des biens et des personnes à travers tout le pays. La réhabilitation des infrastructures de base est donc indispensable pour le désenclavement intérieur et extérieur du pays.

Le désenclavement prévu par cette intervention est couplé à un programme d'appui à la relance du secteur agricole. Ce programme consiste à appuyer durablement les systèmes d'exploitations familiales au Kwilu et Kwango (Bandundu), 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 cette intervention a fait l'objet d'une consultation avec les Comités Agricoles Ruraux de Gestion (CARG) de la région le 7 mai 2011 à Kikwit. Un atelier participatif d'identification s'est déroulé le 19 mai 2011 au même endroit, avec cette fois des représentants des autorités provinciales, du Ministère de l'Agriculture, de la Pêche et de l'Élevage (MAPE) et du Ministère du Développement Rural (MINIDER), des CARG, de la DGD et de l'Ambassade de Belgique, de la CTB, de la BAD, de la société civile, etc.

Le 24 juin 2011, cette fiche a été approuvée par le Comité des Partenaires. Les termes

de référence de la formulation ont été approuvés le 28 juillet 2011.

Ce programme est la suite –au Bandundu- des programmes 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 Kwilu et Kwango, 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 :
 - o 3.500 ponts de portée de 4 à 750 mètres pour une longueur totale de 68.000 mètres,
 - o 175 bacs (à moteur, à traîlle et à pirogues)

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

- o 21.140 km des routes nationales (RN),
 - o 20.124 km des routes provinciales prioritaires (RPP),
 - o 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

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. Ce fonds étant encore une jeune institution, les premiers audits sont en cours et quelques améliorations en découleront.
- 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.
- 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 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.

1.3 Province de Bandundu

Le Bandundu est une des onze provinces de la République Démocratique du Congo. Elle voisine Kinshasa et le Bas-Congo à l'ouest, la province de l'Équateur au nord, et le Kasai-Occidental à l'est. La capitale provinciale est également appelée Bandundu.

Le Bandundu a été créé à partir de trois régions existantes dans les années 1960, le Kwilu au centre, le Kwango, et le Mai-Ndombe au nord, actuellement districts de la province. (excepté le Mai-Ndombe, qui a été scindé, la partie ouest ayant pris le nom de District des Plateaux). Les 3 provinces originelles devraient être recrées selon la Constitution adoptée en mai 2005.

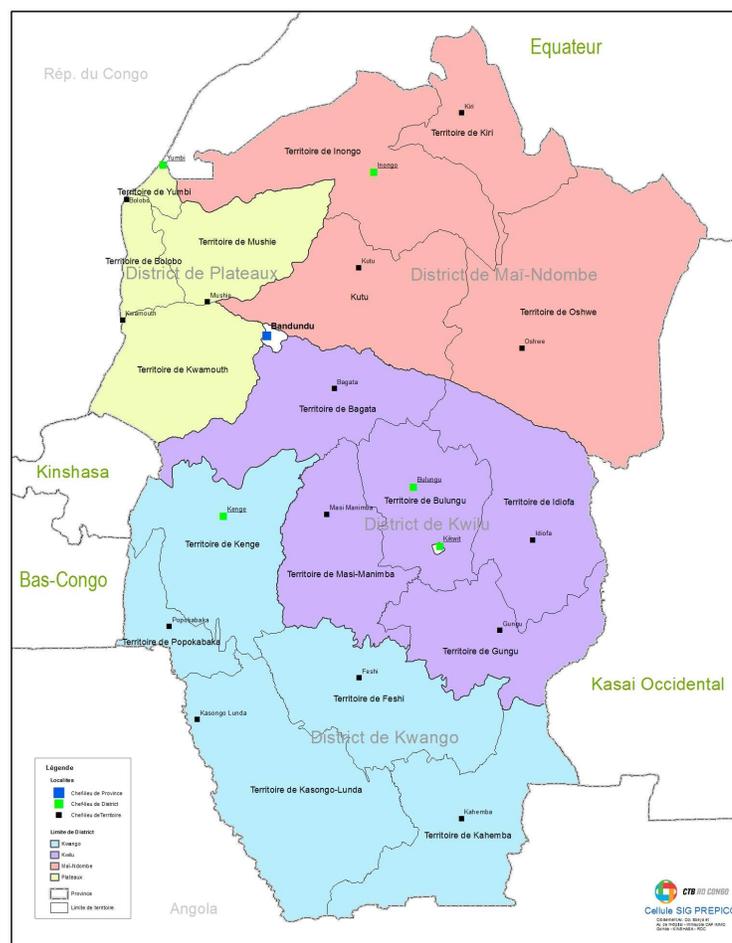
La province de Bandundu couvre 295.658 km² (12,5% du territoire du pays) et compte 9.892.467 habitants (chiffres 2005).

Le développement de la province de Bandundu, comme de nombreuses autres provinces, se heurte à deux obstacles majeurs : d'un côté, le manque de réseau de transport efficace et fiable pour l'évacuation des produits agricoles (et l'importation de produits manufacturés) et de l'autre côté, un manque de capacité du secteur agricole même.

Un nombre de plans de développement existe déjà au niveau local (Province du Bandundu et niveaux inférieurs) :

- Le Document Stratégique de Croissance et de Réduction de Pauvreté (DSCR) de la province de Bandundu
- Le Plan directeur de développement agricole et rural, Province du Bandundu, Avril 2011, avec notamment des priorités élaborées pour le désenclavement de la province
- La Note d'orientation des interventions du gouvernement provincial du Bandundu dans le secteur agricole 2008-2013, Ministère de l'agriculture, pêche et élevage, décembre 2008.
- L'étude spécifique du secteur agricole dans la province de Bandundu et proposition pour un Plan de développement 2008-2013, FAO, janvier 2008
- Les plans de développement des territoires de Bulungu, Feshi, Kahemba, Kasongo Lunda, Kenga, Masi Manimba, Bagata, Popokabaka (pour la plupart des territoires du Kwilu et Kwango)

L'intervention devra s'intégrer le plus possible dans ces plans existants.



Districts de Kwilu et Kwango

Le présent programme –selon le Programme Indicatif de Coopération (PIC) se focalise sur le transport multimodal dans les districts de Kwilu et Kwango.

Le district de Kwilu a une superficie de 78.127 km² pour 4.393.180 habitants (soit 56 habitants/km²) (chiffres populations 2003 – DRSP Bandundu). Il couvre les territoires de Bagata, Bulunbu, Gungu, Idiofa et Masi-Manimba.

Le district de Kwango a une superficie 89.974 km² pour environ 1.600.000 habitants (soit 17 habitants/km²). Il couvre les territoires de Feshi, Kahemba, Kasongo-Lunda, Kenge et Popokabaka. Il possède une longue frontière avec l'Angola.

1.4 Le programme d'appui à l'agriculture (PRODAKK)

1.4.1 Etat des lieux : agriculture

L'incidence de la pauvreté dans le Bandundu atteint 85 %. Le secteur agricole est un moteur important de la croissance économique de la RDC. Il contribue au PIB pour plus de 50%. L'agriculture constitue la principale source de revenu surtout chez les pauvres. Ainsi la Banque Mondiale¹ a constaté que la croissance des revenus ruraux non seulement réduisait la pauvreté rurale mais encore la pauvreté urbaine, alors que l'inverse n'est pas vrai. Les cultures vivrières représentent 80% du PIB agricole et le manioc est la principale culture du pays et surtout du Bandundu.

Le Bandundu présente une diversité agro-écologique avec 5 bassins de production caractérisés par une gamme variée de cultures vivrières (manioc, maïs, riz, millet, arachide, niébé, courge, banane plantain), et des cultures pérennes (palmier à huile café, hévéa). La région dispose aussi d'un potentiel fourrager important ainsi que des potentialités dans le secteur de la pêche et de l'aquaculture.

La région a connu le développement d'unités agro-industrielles, qui ont été abandonnées ou détruites, suite à la zaïranisation, aux pillages de 1991-93 et à la guerre de 1996 (qui a aussi décimé le cheptel bovin).

La productivité des cultures est très faible dans les deux districts du Kwilu et du Kwango, en raison de la dégradation des sols (en plus du caractère peu fertile du sable cénozoïque), de la déforestation, des problèmes fonciers, du faible accès aux intrants (semences sélectionnées, matériel végétal, engrais), à la formation et à la technologie, de l'absence d'investissements importants, de tracasseries de toutes sortes et de l'enclavement (difficultés de transport, absence de marchés,..)

Actuellement, on constate une certaine relance de l'agriculture, à travers la mise en œuvre du plan de développement agricole provincial, grâce à des initiatives de partenaires techniques et financiers tels que l'UE, la BAD, l'USAID (SECID, IITA et DAI) ou encore de la Belgique. Cette relance s'observe dans les domaines suivants : désenclavement (pistes et bacs), structuration du monde paysan, mise sur pied de CARG, innovations culturelles (réalisées notamment dans les cultures de manioc, du riz, du palmier à huile, du café et du cacao), pisciculture, petit élevage, mécanisation (développement de la traction animale - remarque : la région a aussi reçu une septantaine de tracteurs du gouvernement).

La région dispose d'un potentiel important qui, avec l'appui adéquat, devrait lui permettre de nourrir toute sa population ainsi qu'une bonne partie des habitants de Kinshasa, des zones minières et même des pays limitrophes (Congo-Brazzaville, Angola).

La loi agricole (le code agricole) qui sera voté rapidement offre un cadre légal et juridique propice au développement de l'agriculture en RDC. Le programme PRODAKK contribuera à l'accroissement de la productivité et la conservation des sols.

¹ Etude diagnostique d'intégration du commerce en RDC, Juin 2010.

1.4.2 PRODAKK

Le programme de relance agricole du PIC 2010-13 s'articule autour des trois résultats suivants :

1. Augmentation de la productivité des exploitants agricoles ruraux pour passer d'une agriculture de subsistance à une agriculture de marché avec l'appui à un nombre de filières limité ;
2. Amélioration de la transformation et la commercialisation des produits des exploitations familiales ;
3. Amélioration durable de la gouvernance du secteur agricole dans les zones de concentration.

Les zones d'intervention du **PRODAKK** sont les districts de Kwilu et Kwango, y compris Kikwit et Bandundu –ville, son budget est de vingt millions d'Euros sur une durée de 5 années.

Les objectifs du PRODAKK sont les suivants :

Objectif Général : le déficit alimentaire et la pauvreté dans les districts du Kwilu et du Kwango sont réduits par la relance durable du secteur agricole.

Objectif Spécifique : les revenus des exploitations familiales provenant de leurs activités agricoles sont augmentés de façon durable dans les districts de Kwilu et de Kwango, dans un processus respectueux de l'environnement, en inscrivant les interventions dans les dynamiques du marché et en tenant compte des contraintes et des besoins différenciés des femmes et des hommes

1.5 Le réseau de transport au Bandundu

La route nationale 1 (Kinshasa – Kikwit – Kananga – Lubumbashi) est une artère qui traverse la province, et qui est en bon état jusqu'à 100km au-delà de Kikwit. A peu près 150 km au nord de cet axe, la rivière Kasai offre des possibilités de transport fluvial économique. Les autres axes sont principalement des axes nord-sud, soit des rivières (comme le Kwilu et le Kwango), soit des routes entre ces rivières. Quelques routes traversent les districts dans une direction est-ouest, impliquant le passage des rivières par des ponts ou des bacs.

La Province du Bandundu compte actuellement 2.134 km des routes nationales (RN) dont 457 km de route bitumée (la RN 1) et 1.677 km des routes en terre. Elle possède 2.371 km des routes Provinciales prioritaire (RP1) et 2.707 km de routes Provinciales secondaires (RP2). Ces routes sont gérées par l'Office des Routes. Le réseau des routes des dessertes agricoles est long de 23.129 km et est du ressort de la DVDA. [DSRP Bandundu 2005].

1.6 Historique des projets routiers belgo-congolais au Bandundu

Le tableau ci-dessous donne un aperçu des projets de la coopération belgo-congolaise depuis l'an 2002.

	Budget (€)	Province					Année																
		Bandundu	Bas-Congo	Kasai-Oriental	Maniema	Province Orientale	Katanga	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	
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																						
PIC 2010-2013	pm																						

	Réhabilitation
	Entretien

Cela fait 10 ans que la coopération belgo-congolaise est active dans la province du Bandundu, avec les projets de Réhabilitation des Infrastructures au Bandundu (RIB 1 et 2) et ensuite les Programmes de Réhabilitation et Entretien des Pistes en RDCongo (PREPICO 1, 2 et 3), dont les deux derniers ne concernent que l'entretien du réseau réhabilité par RIB 1 et 2 et PREPICO 1.

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

La coopération belgo-congolaise a réhabilité et entretient pour l'instant un réseau de 1969 km dans le Bandundu. Ce réseau est composé de :

- Routes d'intérêt local (desserte agricole) 440km
- Routes provinciales secondaires (RP 2) 406km
- Routes provinciales principales (RP 1) 324km
- Routes nationales (RN) 799km

Environ 88% de ces routes se trouvent dans le district de Kwilu, tandis que les autres 12% se trouvent dans le district de Kwango.

Parmi les 1969 km, seulement 440 km (22%) relèvent directement de la Direction des Voies de Desserte Agricola (DVDA), les autres font partie du réseau de l'Office des Routes (OR).

Une carte des routes entretenues par la coopération belgo-congolaise se trouve en annexe.

1.7 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 décentralisation pas encore achevée
- Une maîtrise d'ouvrage provinciale encore fragile
- Une gestion peu transparente des fonds
- Une réglementation routière incomplète et peu connue

1.7.1 Une décentralisation pas encore achevée

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 avec des entités territoriales décentralisées et par suite une répartition différente des compétences entre le pouvoir central et les autorités provinciales. Actuellement, les ministères provinciaux ont été installés et sur le plan institutionnel, rien ne les empêche de prendre en main leurs nouvelles responsabilités. Par contre, les autorités provinciales manquent actuellement de moyens pour assumer pleinement leur rôle. Ils sont gênés par une absence de moyens financiers aussi bien que d'une absence de personnel qualifié. Cette situation est due au fait que ni les arrêtés d'exécution de la présente constitution ni les lois traitant de la décentralisation fiscale ont été votés.

A part de la nouvelle répartition des compétences décrite ci-dessus, la nouvelle constitution a également prévu l'augmentation du nombre de provinces de 11 à 25. Cette augmentation, faite par la subdivision des anciennes provinces, aurait dû être entamée, il y a quelques années. Cependant depuis la fin de 2010, le processus de la décentralisation et plus spécifiquement la démarche de création des nouvelles provinces, a été reporté.

1.7.2 Une maîtrise d'ouvrage provinciale encore fragile

Comme expliqué ci-dessus, le processus de la décentralisation en RDC est inachevé. 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 Ministère des Infrastructures, Travaux Publics et Reconstruction (MITPR) national reste le maître d'ouvrage pour les routes d'intérêt national
- Le Ministère Provincial des Travaux Publics et Infrastructures (MPTPI) devient le maître d'ouvrage pour les routes d'intérêt provincial, régional et local

Le MPTPI qui a selon l'ordonnance 08/074 la maîtrise d'ouvrage pour les infrastructures routières, ne possède pas les moyens nécessaires pour prendre en main cette nouvelle responsabilité. De plus, on constate que sur le terrain, le maître d'ouvrage officiel cohabite actuellement avec les services déconcentrés, comme la DVDA et l'OR. Le

MPTPI et les services déconcentrés ont du trouver une façon pragmatique de collaborer. Par contre, l'absence d'un cadre légal cohérent, déterminant officiellement les rapports entre les services décentralisés et les services déconcentrés, empêche en même temps un fonctionnement beaucoup plus efficace. Ce manque d'efficacité est le plus apparent quand on regarde l'écheveau actuel de projets isolés dans le secteur routier. Chaque projet reçoit son propre financement et les projets ne sont ni liés au niveau opérationnel ni par une stratégie de base commune. Un maître d'ouvrage bien outillé pourrait changer cette situation désavantageuse.

<u>Lexique</u>	
Ouvrage :	la réalisation finale, l'infrastructure
Œuvre :	les travaux qui aboutissent à l'ouvrage
Maître d'ouvrage [MoA] :	le propriétaire, le gestionnaire qui a la charge et les produits du bien.
Maître d'œuvre [MoE] :	celui qui pilote les travaux. Apparaît avec le projet de construction, de travaux, disparaît avec la réception définitive. L'architecte dans le cas d'un propriétaire qui fait construire sa maison.
Maîtrise d'ouvrage :	tout ce qui se rapporte à la vie de l'ouvrage : gestion du patrimoine, programmation des travaux, organisation et financement de l'entretien, recettes d'exploitation,...
Maîtrise d'œuvre :	tout ce qui est lié aux travaux. Englobe le bureau d'étude, l'entreprise, le bureau de contrôle.
<i>Extrait de « Etude Gouvernance Pistes et Bacs – RDC »</i>	

1.7.3 Une gestion peu transparente des fonds

1.7.3.1 Les frais de gestion pour les organisations étatiques

L'étude gouvernance « pistes et bacs » a démontré que les systèmes de financement des organisations étatiques sont caractérisés par une grande opacité. En fait, les acteurs principaux, impliqué dans l'entretien des routes provinciales, ne semblent pas tenir de comptabilité pour les frais de gestion. En conséquence, il est très difficile de se faire une idée du financement interne des entités étatiques.

En ce qui concerne les salaires, l'étude de la gouvernance mentionne que l'Etat fait la distinction entre les fonctionnaires mécanisés et les nouvelles unités. Les mécanisés reçoivent un salaire du niveau central de l'état. Par contre, les nouvelles unités portent aussi le titre de fonctionnaire mais ne reçoivent aucun paiement.

Pour les moyens de fonctionnement, il n'existe pas de système général pour toutes les organisations étatiques. Dans le secteur routier, la plupart des organisations impliquées ont, en théorie, le droit de retenir un certain pourcentage (5 à 10%) sur les moyens prévus pour l'entretien du réseau, reçus du FONER (voir 1.7.3.2)

1.7.3.2 Les moyens pour le paiement de l'entretien des routes au niveau provincial

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

Conscient de ce problème, 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 versés aux divisions déconcentrées de la DVDA, de l'OVD et de l'OR. Aucune répartition du budget entre ces entités d'exécution n'est incluse dans le décret. Au travers de marchés publics, ces fonds sont utilisés pour l'entretien des routes dans les différentes provinces.
- La deuxième partie (40%) des fonds est versée directement au gouvernorat de chaque province. Là aussi, les fonds prévus pour l'entretien sont utilisés au travers de marchés publics.

Dans le budget 2011 du FONER, on retrouve une prévision de \$700.000, à verser directement au gouvernorat de la province du Bandundu. Faute de comptabilité transparente et accessible au sein des différentes organisations, il est actuellement impossible de vérifier si cette prévision pour le Bandundu dans le budget du FONER s'est traduite en réalité. Mais quand on regarde le montant total collecté par le FONER, chaque province pourrait théoriquement bénéficier de plusieurs millions de dollars en moyenne pour l'entretien du réseau routier en son territoire. Pour le Bandundu, un tel montant pourrait financer l'entretien d'une bonne partie du réseau routier.

1.7.4 Une réglementation routière incomplète et peu connue

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 par les utilisateurs du réseau de transport. Cela les empêche de faire la distinction entre des tracasseries réelles ou présumées.

2 Orientations stratégiques

2.1 Stratégie globale

2.1.1 Le transport facilite le développement : PRODEKK

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 tels 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 puisqu'elle vise la réduction de la pauvreté économique, améliore l'accès aux services de santé, d'éducation et aux produits vivriers.

Cette intervention s'intègre parfaitement dans le cadre du DSCR (national et provincial) 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 : PRODAKK

Le PRODAKK en parallèle avec le PRODEKK est un élément important de la stratégie globale de développement de la province. Ces deux stratégies se retrouvent également côte à côte dans le DSCR 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 auto-subsistance, ont perdu l'expertise agricole et n'ont pas les capacités d'augmenter leur production (dont ils exportent une partie) et leur revenu.

2.2 Stratégie d'ancrage

2.2.1 Renforcer le maître d'ouvrage décentralisé dans les provinces actuelles.

Etant donné l'état actuel du processus de la décentralisation, le programme va s'inscrire de façon pragmatique dans ce processus et appuyer les structures décentralisées dans les provinces existantes. 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. Plus spécifiquement pour le secteur routier, le MPTPI sera renforcé dans son rôle de maître d'ouvrage. Cela implique un changement dans l'approche car les projets antérieurs étaient toujours ancrés dans les divisions déconcentrées de la DVDA.

Un exercice de redéfinition en pratique du rôle de chaque acteur et les rapports entre les acteurs dans le nouveau contexte institutionnel, sera appuyé.

Vu la grande prédominance (presque 80%) des routes à caractère national ou provincial (principales ou secondaires) dans le réseau actuel, le programme ne peut pas se limiter à la DVDA et au Ministère de Développement Rural seulement.

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 dans les CLER

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. En effet, les résultats sont satisfaisants, bien qu'un accompagnement intensifié au niveau de la comptabilité et de l'administration et au niveau technique demeure absolument nécessaire.

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.

2.2.2.2 Implication des CLER dans la réhabilitation des routes

Contrairement aux projets précédents, les CLER seront parfois impliqués 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 pré-condition est évidemment que le CLER soit mis en place et formé avant la réhabilitation de la route. Dès ce moment, le programme pourra passer des contrats de réhabilitation directement avec les CLER –aux prix unitaires connus-, qui ont un monopole sur un tronçon donné.

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 de la province, le regroupement des CLER dans les COORDICLER (territoire) et FEDECLER (district) sera également appuyé. 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 Bandundu mais ils assument encore trop rarement leur rôle.

2.3 Stratégie de financement

2.3.1 Les fondations d'un financement durable de l'entretien routier

La coopération belgo-congolaise a toujours financé l'entretien des routes rurales réhabilitées dans le cadre des projets antérieurs. 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. Dans le programme actuel, les fondations sur lesquelles un système alternatif de financement se construira, seront mises en place. Il s'agit de :

- Appuyer la création et le fonctionnement d'un **Fonds Régional d'Entretien Routier**, un projet déjà en cours au sein des autorités provinciales du Bandundu. Ce FRER doit assurer la gestion transparente des fonds pour l'entretien du réseau provincial de transport. En plus, un rapportage sur l'utilisation des fonds à tous les niveaux sera mis en place. La société civile sera incluse dans la gestion du FRER.
- Analyser et développer des moyens alternatifs pour un financement pérennisé de l'entretien routier, par exemple à travers les fonds du FONER, destiné pour le Bandundu.

Un Arrêté Provincial portant création, organisation et fonctionnement du Fonds Régional d'Entretien Routier (FRER) est déjà élaboré et approuvé par le Ministre Provincial de Développement Rural et le Gouverneur de la Province, et attend l'approbation par le conseil provincial des ministres.

Les organes prévus dans l'arrêté sont :

- un comité de supervision (avec implication de la société civile)
- la coordination (technique, planification, juridique et financière)
- un collège de deux commissaires aux comptes

Le FRER sera sous la double tutelle du Ministère Provincial en charge du Développement Rural et du Ministère Provincial des Travaux Publics et Infrastructures.

Cet arrêté est un premier grand pas dans la prise en charge par la partie congolaise de l'entretien routier.

2.3.2 Une implication tangible du partenaire congolais

Dans un premier temps, le FRER gèrera principalement des fonds d'entretien routier de la coopération belgo-congolaise. Pourtant, à travers des activités de recherche d'autres sources de financement, le PRODEKK veut assister le partenaire congolais à trouver du financement alternatif pour alimenter le FRER. En fait, le programme requiert une **contribution financière de la partie congolaise de minimum 100.000 euro dans la troisième année et de minimum 200.000 euro dans la quatrième année** du projet. Ces contributions constituent les premiers pas dans un processus de prise en charge progressive de l'entretien routier par l'Etat congolais. Dans le PIC suivant, il sera envisagé d'augmenter progressivement cette contribution de l'Etat congolais.

La mise en œuvre du budget entretien de la troisième et de la quatrième année du programme sera conditionnée au versement de ces contributions congolaises (voir 5.4.1).

Outre sa contribution financière, l'état congolais s'engage également à prendre les mesures nécessaires pour faciliter le démarrage du FRER :

- Après un an, les textes législatifs et réglementaires sur le FRER doivent être disponibles.
- Après deux ans, la structure du FRER doit être opérationnelle.

Idéalement, tous les fonds prévus à l'entretien routier dans la province de Bandundu (hormis ceux pour les routes nationales) seront versés par les différents intermédiaires (FONER en direct, DVDA, OR, gouvernement provincial, ...) au FRER, qui en assurera la mise en œuvre. La contribution congolaise dans le FRER et la mise en œuvre correcte et transparente seront les indicateurs principaux pour l'évaluation de PRODEKK sur lesquels seront basés engagements suivants (PIC) de la coopération belgo-congolaise.

2.4 Stratégie Technique : principes d'intervention

Ce paragraphe donne les principes d'intervention sur les pistes et les bacs, basées 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 PRODAKK. Cette étude sert d'input pour la priorisation des routes à réhabiliter, basée sur les critères de sélection ci-dessous. 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 oeuvre des projets. L'intégration de ces mesures dans la mise en oeuvre 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 oeuvre. (voir plus loin).
- **Le Plan de Gestion Environnementale et Sociale (PGES)** est un document qui identifie les actions requises pour mettre en oeuvre les recommandations de l'EIES, y compris le suivi environnemental requis lors de la phase de mise en oeuvre du programme. Le PGES devra clairement traduire les recommandations de l'EIES sous forme de plan opérationnel.

2.4.2 Critères de sélection des axes à réhabiliter

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

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

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

1. **Le désenclavement/approche réseau** : le tronçon proposé doit permettre un désenclavement et faire le lien entre un centre de consommation et un centre de production, soit en direct, soit en passant par un réseau de transport (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. **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.
2. **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. Cette zone d'influence est définie comme une bande d'une largeur de 10 km de part et d'autre de la route.

3. **Synergies** avec d'autres activités ou projets de développement. Ce critère est le critère principal tenant compte de l'intervention **PRODAKK**. Le PRODAKK se basera également sur les plans de développement existants, ce qui améliore la cohérence.
4. **L'impact environnemental** : cet impact augmentera le coût de la réhabilitation en incluant les coûts de mitigation d'impact. Ceci est un critère d'exclusion : un impact environnemental trop négatif exclut la route du programme de réhabilitation.
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 jour (moyenne de plusieurs points situés le long de la route). 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.

Si les critères et leur pondération sont suivis rigoureusement, l'algorithme de priorisation sortira les axes les plus importants à réhabiliter d'un point de vue socio-économique, qui sont également les axes les plus importants à entretenir.

Il est clair que dans un esprit de multimodalité, ces critères sont applicables aussi bien sur les pistes que sur les voies fluviales.

Il est clair que l'interprétation des critères peut être subjective et qu'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

Le programme développera la méthodologie de l'analyse multicritères. La sélection de l'ensemble des critères, ainsi que leur pondération, sera faite par la Structure Mixte de Concertation Locale (SMCL). La méthodologie développée par PREPICO 3 (volet Tanganyika) sera le point de départ.

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.

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.

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 (dans ce cas aux marchés des grandes villes, Kikwit, Kinshasa, ...), 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. Le réseau actuellement en entretien au Bandundu est un réseau cohérent : il a un maillage suffisamment dense pour désenclaver une grande partie du Kwilu, il est multimodal et est branché sur des axes opérationnels.

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 PRODEKK 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 Standards de réhabilitation

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 chauds. « »

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

Les **standards de réhabilitation** (et donc l'investissement) seront 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. 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.

L'élément crucial dans les standards est la largeur de la route. Une route plus large accueille également beaucoup plus d'eau, qui ruissèle. Les vitesses de ruissellement étant liés 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.

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.

2.4.6 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) et de plus courte durée (réhabilitation) 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 plate-formes, 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.

Etant donné la nouveauté de cette méthode dans certaines zones, la formation des Chefs de Chantiers, des chefs d'équipe et des cantonniers en HIMO occupera une place de choix dans les activités à réaliser par le programme. La DVDA, avec son expérience en cette matière, restera le partenaire préféré pour la réalisation de ces formations.

2.4.7 Travaux semi-mécanisés

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). Pour réhabiliter durablement 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. Un bon indice proctor doit impérativement être obtenu après compactage.

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

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

Au Bandundu, le sol est à prédominance sablonneuse, ce qui fait que plus que dans d'autres régions du pays et du PIC, il faudra recourir au rechargement avec des matériaux sélectionnés, ce qui augmente le coût moyen des réhabilitations.

Le cloisonnement institutionnel constaté peut être transformé en une synergie entre plusieurs intervenants : en effet, l'Office des Routes dispose de matériel roulant et des engins nécessaires pour faire les travaux routiers mécanisés sur les routes de desserte agricole. L'investissement dans des engins pareils ne serait pas justifié pour la DVDA, qui se focalise d'avantage sur la technique HIMO. En retour, la DVDA utilise son expertise HIMO sur le réseau de l'OR (qui, pour rappel, constitue 78% du réseau actuel en entretien par la coopération belgo-congolaise au Bandundu).

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

2.4.8 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 *Vetiver* est une plante particulièrement efficace à cet effet, mais localement le *Paspalum* pourrait convenir mieux. Le programme inclura les **techniques anti-érosives par végétalisation** dans ses modules de formation. (D'autres

techniques de lutte anti-érosive seront également mises en œuvre en fonction de leur faisabilité).

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

2.4.9 Reboisement

Tout programme routier désenclave des villages et des villes, mais parfois également des forêts qui étaient difficilement accessible avant. Le bois (et son produit déduit, le charbon) reste (et restera encore longtemps) la source d'énergie principale pour la majorité des Congolais. Un risque élevé de déboisement dans les zones d'intervention existe. Mais la route permettra également d'améliorer la surveillance des forêts. 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

Le programme va s'inspirer du travail prévu pour l'aspect environnemental du programme PRO-ROUTES (étude d'impact, mesures de mitigation, outils, ...)².

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 PRODAKK, 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 du Plan de Gestion Environnemental et Social (PGES).

² Voir Directives pour l'évaluation de l'impact environnemental et social des projets routiers en RDC, Version Finale, DFID, novembre 2008

2.5 Localisation de l'intervention

La zone d'intervention couvre les districts du Kwilu et du Kwango (Bandundu).

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.

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 marges des transporteurs pourront s'agrandir. 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 PRODAKK

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

- **Géographique** : le PRODEKK réhabilitera en priorité les routes prioritaires pour le désenclavement des zones où le PRODAKK intervient (à définir par PRODAKK)
- **Institutionnel** : le partenaire au niveau provincial est le même ministère : Ministère des Affaires Foncières, Urbanisme, Habitat, Agriculture, Pêche, Elevage et Développement Rural. 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.

2.7.2 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.

Les structures visées sont la Direction des Voies de Desserte Agricole (DVDA) et le Service National d'Information Rurale (SNIR) au central de même que les structures correspondantes présentes dans le Sud Maniema et dans les districts du Kwilu (BN), du Kwango (BN), de la Tshopo (PO), de Kabinda (KE), du Sankuru (KE) et de Tshilenge (KE). 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.

2.7.3 PREPICO

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

- mise en œuvre de l'entretien du réseau existant : PRODEKK prendra la relève du volet entretien de PREPICO 3, qui finira en Mars 2012. Le PRODEKK 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 PRODEKK. L'équipe PRODEKK, de par sa proximité (logistique) et ampleur de l'équipe (d'ingénieurs) pourra mettre en œuvre les solutions préconisées pour la gestion des bacs.

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 le Kwilu et le Kwango (Bandundu) vers les points d'évacuation (routes, fluviaux, ferroviaires) et vers centre de consommation est amélioré, ainsi que les accès aux services et à la mobilité des personnes

3.2 Objectif spécifique

L'objectif spécifique est :

« Les pistes jugées prioritaires dans le Kwilu et le Kwango (Bandundu) sont réhabilitées, en tenant compte de l'aspect multimodal et un système durable d'entretien à travers des structures locales est mis en place ».

3.3 Résultats attendus

L'objectif spécifique implique deux volets : la réhabilitation d'un réseau et son entretien.

VOLET REHABILITATION

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

Suite à la nouvelle constitution, le MPTPI est considéré comme maître d'ouvrage exclusif pour toutes les routes qui ne sont pas classées comme routes d'intérêt national. Par contre, le MPTPI n'est pas encore à même de gérer le réseau routier du Bandundu. Un renforcement des capacités au niveau de ce maître d'ouvrage est donc nécessaire.

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.

VOLET ENTRETIEN

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.

Résultat 4 Les bonnes pratiques d'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.

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.

Résultat 5 Le financement de l'entretien est progressivement pris en charge par la partie congolaise.

Au niveau de la province, la création d'un fonds régional d'entretien routier (FRER) a déjà été initiée par un projet d'arrêté. Cette initiative sera appuyée par PRODEKK avec de l'équipement et des formations. Le fonds même sera utilisé par le programme pour la gestion des budgets prévus à l'entretien.

3.4 Activités à mettre en œuvre par résultat

VOLET REHABILITATION

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

Activité 1.1 : Appui à l'établissement et au fonctionnement d'une cellule technique

Le programme va appuyer la création et le fonctionnement journalier d'une cellule technique au sein du MPTPI. Cette cellule sera encadrée dans les structures existantes au ministère et sera responsable pour le volet technique de la planification et le suivi des activités de réhabilitation et d'entretien sur le réseau de transport au niveau de la province :

- Collecter les informations sur l'état du réseau de transport provincial et incorporer cette information dans un système SIG de la province
- Collecter les informations sur les interventions prévues par le gouvernement congolais et par les différents Partenaires Techniques et Financiers (PTF) sur le réseau de transport provincial et incorporer cette information dans un système SIG de la province afin d'éviter du chevauchement.
- Assurer le suivi, à travers un maître d'œuvre comme la DVDA ou l'OR, des travaux exécutés sur le réseau de transport provincial
- Déterminer les normes/critères/standards techniques pour la réhabilitation et l'entretien du réseau de transport provincial, tout en tenant compte des réglementations existantes au niveau national
- Identifier de façon technique les priorités pour la réhabilitation et l'entretien du réseau de transport provincial

Dans le cadre de cette activité, le programme va également appuyer la définition des rapports entre la cellule technique et les autres acteurs, notamment les entités déconcentrées.

Cette activité sera, en grande partie, exécutée par l'assistant technique chargé du renforcement des capacités (ressource partagée entre Prodekk et Prodakk). Pour des aspects spécifiques, l'assistant technique pourra faire appel à des experts à travers des marchés publics.

L'état congolais s'engage à mettre à la disposition du programme le personnel nécessaire au sein de la cellule technique, comme prévu dans le chapitre 5.4.1 du présent DTF.

Activité 1.2 : Renforcement des capacités individuelles

Après la mise en place de la cellule technique, une analyse sera exécutée par le programme afin d'identifier les besoins en terme de renforcement des capacités individuelles des membres de la cellule. Cette analyse des besoins tiendra compte des compétences déjà disponibles dans l'équipe. Elle déterminera les interventions nécessaires afin de former les individus concernés. Ces interventions ne seront pas limitées aux thèmes techniques (SIG, normes techniques, etc) mais incorporeront également des thèmes dits « soft ».

Cette analyse des besoins aboutira à un plan individuel de développement pour chaque membre de l'équipe. L'exécution de toutes les activités prévues dans ces plans individuels, fait partie de cette activité.

Cette activité sera, en grande partie, exécutée par l'assistant technique chargé du renforcement des capacités (ressource partagée entre Prodekk et Prodakk). Pour des aspects spécifiques, l'assistant technique pourra faire appel à des experts à travers des marchés publics

Activité 1.3 : Collecte d'information

La collecte d'information sur l'état du réseau provincial et sur les interventions des différents bailleurs sur le réseau de transport provincial est une des activités récurrentes de la cellule technique. En fait, cette collecte d'information doit alimenter le système SIG, mentionné ci-dessus.

Toutes les activités nécessaires pour mettre à jour régulièrement la base de données de la cellule sont incluses dans cette activité. Dans ce cadre, on pense par exemple à des ateliers avec les bailleurs de fonds ou à des visites de terrain.

L'activité 1.3 sera exécutée par les membres de la cellule technique, appuyés au début par l'assistant technique chargé du renforcement des capacités.

Activité 1.4 : Equipement

A côté de l'appui à la création de la cellule technique, le programme prévoit également un budget pour l'équipement de cette cellule. Les détails de cet appui logistique seront déterminés à base d'une analyse des besoins au début du programme. Quelques exemples de besoins déjà identifiés :

- Ordinateurs et logiciel SIG
- Aménagement des bureaux

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

Activité 2.1 : Etude baseline

Une étude base-line sera menée dans la zone 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 PRODAKK.
- 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. Elle sera genre spécifique.

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.

Activité 2.2 : Priorisation des axes à réhabiliter

La priorisation des axes est un processus en deux étapes : l'analyse multicritère et la concertation avec la société civile, les autorités locales et le secteur privé.

L'analyse multicritère est un outil qui permet de trier les différents axes routiers et fluviaux à réhabiliter par ordre de priorité, selon des critères objectifs établis avec les parties prenantes.

Les critères principaux sont énumérés dans la stratégie technique du dossier. Le programme, dans des ateliers, devra affiner la liste des critères et la pondération des critères. Il est important d'utiliser un nombre réduit de critères (max. une dizaine) qui soient facilement mesurables ou pour lesquels on dispose de données fiables.

A cet effet, l'établissement des critères est à faire avant l'étude baseline (voir chronogramme) afin que celle-ci puisse collecter les données nécessaires.

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.

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.

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.

Ce plan traitera 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 de l'Environnement, Conservation de la Nature et Tourisme (MECNT) sera associé au processus de l'EIES ainsi que les points focaux Environnement des Ministères du Développement Rural et du Ministère ITPR.

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, agro-foresterie 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.

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.

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.

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), prévue pour janvier 2012). 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 PRODAKK sera développée pour le lancement et le suivi (pépinières, projets de reboisement).

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.

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

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 (assurer un meilleur compactage des routes sablonneuses).

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 cela est possible, mécanisé (rechargement) où cela est nécessaire
- Standards adaptés aux besoins
- Végétalisation des berges et lutte anti-érosive

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

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

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

Vu la nature du sol dans le Kwilu et Kwango, du rechargement sera nécessaire sur une grande partie des axes à réhabiliter. Une location d'engins de chantier auprès de l'Office des Routes est envisageable en fonction des opportunités.

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
- l'Office des Routes, avec qui le programme établira des conventions à prix coûtant pour la location d'engins (travaux mécanisés)
- 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 travaux de réhabilitation seront suivis par l'équipe programme et par le maître d'ouvrage ou son délégué.

Activité 2.7 : Réhabilitation des bacs

Cette activité vient en complément des activités du volet Bacs de PREPICO. Ce volet prévoit déjà la construction/réhabilitation/réparation de 5 bacs dans la province de Bandundu, avec 4 bacs en « réserve ». Le complément de ce volet, prévu dans PRODEKK, sera exécuté avec l'appui des experts PREPICO.

L'activité se focalisera en première priorité sur le réseau retenu pour réhabilitation par PRODEKK (au service de PRODAKK). Si tous les bacs nécessaires dans le cadre de PRODAKK sont opérationnels, l'activité pourra se diriger vers d'autres besoins dans la province.

Cette activité inclut les bacs ainsi que les embarcadères.

Le PRODEKK, 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 Bandundu (par exemple le bac de Kenge II).

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) devra être progressivement abandonnée au profit d'un système de gestion cohérent au niveau local et provincial. Le PRODEKK 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 PRODEKK, 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 autofinancés). Le PRODEKK contribuera au suivi des activités de PREPICO 3 - volet bacs dans la province de Bandundu.

Activité 2.8 : Réhabilitation des petites voies navigables

Cette activité concerne principalement le curage de petites voies fluviales (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).

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 PRODAKK existe : en cas de besoin, ce programme pourra construire des dépôts de stockage aux mêmes endroits que les débarcadères.

VOLET ENTRETIEN

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

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). 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 borbiers.

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 lequel est élu par après le comité de gestion du CLER.

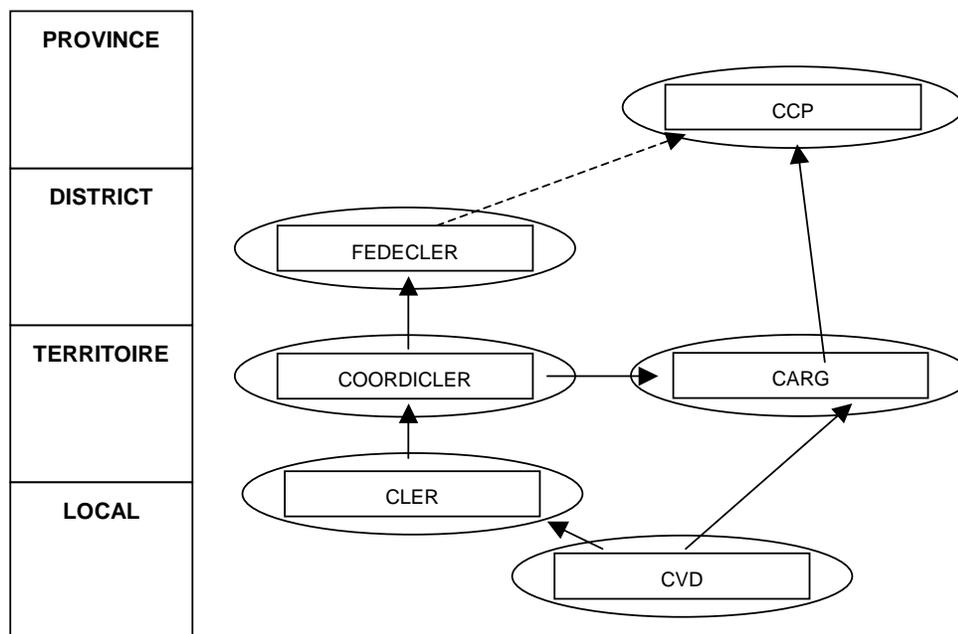
Cette approche crée de nombreux emplois locaux. Un CLER s'occupe typiquement de 25 km de routes, avec plus de trente emplois créés : les cantonniers (1 cantonnier/km en moyenne), les chefs d'équipe et le chef de chantier au niveau exécutif, un secrétaire, un comptable, un trésorier, des conseillers,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

Ce système garantit le meilleur entretien, à condition que le cantonnier soit bien encadré par des structures hiérarchiques et soit payé régulièrement.

Les CLERs sont regroupés en Coordinations Territoriales (COORDICLER) dont l'objectif est de coordonner les activités des CLERs dans chaque Territoire et de servir de point focal pour la mise à disposition des équipements et l'outillage. Mais également pour la distribution des fonds destinés aux CLERs et la représentation des CLERs auprès de la

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

Dès la mise en place d'un CLER, il convient d'assurer une bonne participation des femmes dans le comité de gestion du CLER.

Dans le même sens, l'appui aux structures locales inclura aussi l'analyse des opportunités d'entretien par le secteur privé plutôt que par les CLER. Les expériences au Bandundu avec le secteur privé qui assure l'entretien des routes sont très prometteuses.

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.

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 des assemblées générales des structures, surtout au début
- l'appui au suivi administratif et financier des CLER
- l'assistance dans l'obtention des différents documents juridiques

Comparé aux projets précédents, l'accompagnement des structures sera intensifié. Le nombre d'animateurs sera augmenté de 3 (pour 70 CLER) à une dizaine (pour à peu près 100 CLER vers la fin de PRODEKK).

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.

Au niveau territorial (COORDICLER) et de district (FEDECLER), des formations d'un autre niveau sont nécessaires : économie de transport, priorisation des routes et de l'entretien, gestion financière, rapportage...

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 et privés spécialisés dans ces domaines.

Activité 3.3 : Fonctionnement des structures d'entretien

Cette activité met à disposition des entités d'entretien une enveloppe budgétaire (un « fonds d'entretien ») pour leur fonctionnement, en attendant la reprise de ces frais par d'autres sources de financement, notamment par le FRER (voir plus loin).

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 50€/km par mois, cette activité couvre l'entretien d'une moyenne de 2500km pendant 4 ans. (Au départ, le PRODEKK n'entretiendra que 2000km de routes, vers la fin du programme, plutôt 3000km de routes). 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, initiée au Bandundu, 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.

Concrètement, les tronçons sont évalués puis cotés en pourcentage de la qualité désirée. Le CLER a alors droit à ce pourcentage de sa facture.

Si les conditions sont réunies pour la mise en œuvre de ce budget par le FRER, le programme pourra considérer une telle modalité, au départ sur une partie du réseau et avec une contribution congolaise réduite, à moyen terme à une échelle plus large et avec une contribution congolaise plus importante. Voir résultat 5.

Les conditions pour une mise en œuvre par le FRER sont :

- la structure et les statuts du FRER existent, avec la notion importante de transparence (publication des audits)
- les tranches belges du FRER seront suivies par un comptable CTB et seront exécutées en régie belge

Activité 3.4 : Suivi de l'entretien

Le suivi de l'entretien consiste principalement en l'évaluation de la qualité de la route. Cette évaluation est faite conjointement par la CTB et le partenaire (DVDA/OR).

Le PRODEKK impliquera les transporteurs dans l'évaluation de la route : un système de communication sera mis en place, à travers duquel les utilisateurs de la route peuvent s'exprimer auprès du maître d'ouvrage (et dans un premier temps la CTB) sur les problèmes rencontrés lors des trajets, comme par exemple les bourbiers, la gestion des barrières de pluie, les tracasseries, ...

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.

3.4.4 Résultat 4 : Les bonnes pratiques d'utilisation du réseau sont appliquées.

3.4.4.1 Activités du PRODEKK

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. 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 congolaise 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 PRODEKK 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.

Activité 4.2 : Sensibilisations

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

- Bonnes pratiques d'utilisation du réseau routier
- Prévention des tracasseries en collaboration avec les CARG (qui ont repris la lutte anti-tracasseries des CLAT – comités de lutte anti-tracasserie)
- Prévention HIV (en collaboration avec « transporteur arrête SIDA » - TRASI, voir chapitre 6)
- Le genre dans le secteur routier

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

- Installation de panneaux d'information
- Organisation de workshops
- Distribution de dépliants

L'activité 4.2 sera exécutée par des entreprises privées ou par des ONG, sélectionnés à travers des marchés publics.

Les sensibilisations seront réalisées en étroite collaboration avec l'Association des Conducteurs d'Engins au Congo (ACECO) et avec la Fédération des Entreprises au Congo (FEC).

L'activité tiendra également compte de l'analyse sur le genre de la coopération belgo-congolaise (début 2012).

Activité 4.3 : 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.

3.4.4.2 La responsabilité de l'état congolais

Comme mentionné dans le chapitre 3.3, la promotion des bonnes pratiques par des sensibilisations est une ambition du PRODEKK. Par contre, les activités du programme doivent nécessairement être complétées par les autorités congolaises 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 co-responsabilité, la partie congolaise fera annuellement un compte rendu de ses activités régulatrices dans le cadre du PRODEKK 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.

3.4.5 Résultat 5 : Le financement de l'entretien est progressivement pris en charge par la partie congolaise

3.4.5.1 Activités de PRODEKK

Activité 5.1 : Appui à l'installation et au fonctionnement du FRER

Le but de cette activité est d'appuyer l'installation et le fonctionnement d'un fonds pour le financement de l'entretien du réseau de transport provincial. Ce fonds doit répondre aux standards les plus élevés en terme de transparence et en terme d'efficacité de la gestion. Cela nécessite, entre autres, une forte implication de la société civile dans le suivi de la gestion du FRER à travers le comité de supervision. Selon le projet d'arrêté, ce comité de supervision est constitué des organismes étatiques provinciales, des représentants du secteur privé (entreprises, transporteurs), des ONG et un délégué des exécutants par district.

Le FRER gèrera la contribution de PRODEKK et également les contributions de l'état congolais (voir 2.3). Le FRER sera utilisé pour l'entretien de tout le réseau provincial. La gestion de la contribution congolaise ne se fera pas différemment que celle des moyens de la coopération.

Sur le plan logistique, le programme financera l'équipement nécessaire pour le bon fonctionnement du FRER. Les besoins concrets seront identifiés au début du programme. Sur le plan technique, le programme aidera à élaborer la structure et les modalités de fonctionnement du FRER, tout en tenant compte des modalités de la coopération belgo-congolaise en général et, plus spécifiquement, les lignes directrices, prévues dans le chapitre 5 du présent DTF. Les modalités de fonctionnement seront stipulées dans des manuels de procédure pour les fonctionnaires du FRER et pour les membres du conseil d'administration, chargés du suivi du FRER. Cette activité contribuera à la transparence dans la gestion et augmente également l'efficacité des processus.

L'activité 5.1 sera, en grande partie, exécutée par l'assistant technique en charge du renforcement des capacités. Un AT national (comptable) sera recruté pour renforcer le FRER dans l'administration des paiements pour l'entretien. Pour des aspects spécifiques, l'assistant technique pourra faire appel à des experts à travers des marchés publics.

Activité 5.2 : Appui à la recherche de financement alternatif pour l'entretien

Comme décrit dans le chapitre 2.3, le PRODEKK veut assister le partenaire congolais à trouver d'autres sources de financement pour financer l'entretien des routes via le FRER. De plus, dans la troisième année d'exécution, le programme requiert une contribution financière de la partie congolaise de 100.00 euro au FRER. Dans **la quatrième année d'exécution**, cette contribution sera de **minimum 200.000€**.

Afin d'aider le partenaire congolais à respecter cet engagement, le PRODEKK effectuera une analyse en profondeur du système de financement de l'entretien routier dans la province du Bandundu. Le but de cette analyse sera d'identifier les sources existantes ou potentielles de financement et de faire des recommandations pratiques pour mettre en valeur les ressources disponibles. Le produit final de cette analyse sera donc un plan d'action concret. Ce plan d'action sera discuté en SMCL afin d'identifier les priorités pour le présent programme.

L'étude, prévue dans l'activité 5.2 sera exécutée par un consultant national ou international avec une expertise dans le financement de l'entretien d'un réseau de transport.

Activité 5.3 : Rapportage et audits

Le programme appuiera la mise en place d'un système de rapportage financier incluant tous les acteurs qui reçoivent des fonds du FRER. Ce rapportage doit permettre au MPTPI et au conseil d'administration du FRER d'avoir une vue d'ensemble sur les coûts de l'entretien dans le Bandundu et de suivre les flux financiers à travers les structures impliquées. En plus, le rapportage doit être lié au système SIG de la cellule technique au sein du MPTPI afin de vérifier que l'état des routes entretenues correspond aux coûts de l'entretien.

Le programme financera chaque année un audit de conformité aux procédures existantes du FRER et de « value for money » afin de garantir une bonne gestion des moyens. Le rapport de l'audit sera présenté à la SMCL.

L'activité 5.3 sera, en grande partie, exécutée par l'assistant technique en charge du renforcement des capacités. Un AT national (comptable) sera recruté pour renforcer le FRER dans la mise en place pratique d'un système de rapportage. Pour les audits, des entreprises privées spécialisées seront sélectionnées à travers des marchés publics.

Activité 5.4 : Renforcement des capacités individuelles

Après la mise en place du FRER, une analyse sera exécutée par le programme afin d'identifier les besoins en terme de renforcement des capacités individuelles des membres du FRER et des membres du conseil d'administration. Cette analyse des besoins tiendra compte des compétences déjà disponibles. Elle déterminera les interventions nécessaires afin de former les individus concernés. Ces interventions ne seront pas limitées aux thèmes techniques (procédures, administration) mais incorporeront également des thèmes environnementaux et sociaux (genre, VIH). Cette analyse des besoins aboutira à un plan individuel de développement pour chaque membre de l'équipe. L'exécution de toutes les activités prévue dans ces plans individuels, fait parti de cette activité.

Cette activité 5.4 sera, essentiellement, exécutée par l'assistant technique en charge du renforcement des capacités. Pour des aspects spécifiques, l'assistant technique pourra faire appel à des experts à travers des marchés publics.

3.4.5.2 La responsabilité de l'état congolais

Comme pour le résultat 4, le programme ne peut s'engager que pour certaines activités. L'exécution de ces activités ne mènera au résultat escompté que si la partie congolaise apporte sa pierre à l'édifice qu'est le FRER.

Concrètement, la partie congolaise devra s'engager pour les étapes suivantes :

- Après un an, les textes législatifs et réglementaires sur le FRER doivent être disponibles.
- Après deux ans, la structure du FRER doit être opérationnelle.
- Dans la troisième année, la partie congolaise s'assurera d'une contribution minimale de 100.000 euro au FRER
- Dans la quatrième année, la partie congolaise s'assurera d'une contribution minimale de 200.000 euro au FRER

La contribution congolaise dans le FRER et la mise en œuvre correcte et transparente seront les indicateurs principaux pour l'évaluation de PRODEKK sur lesquels seront basés engagements suivants (PIC) de la coopération belgo-congolaise.

Idéalement, tous les fonds prévus à l'entretien routier dans la province de Bandundu (hormis ceux pour les routes nationales) seraient versés par les différents intermédiaires (FONER en direct, DVDA, OR, gouvernement provincial, ...) au FRER, qui en assurera la mise en œuvre et en fera le rapportage à la source de financement. Le pourcentage de versement au FRER de ces fonds sus-mentionnés (le taux d'utilisation du FRER) est un indicateur important.

Les responsabilités de la partie congolaise sont explicitées de façon plus générique dans le chapitre 5.

3.5 Indicateurs et sources de vérification

Les indicateurs sont repris dans le cadre logique en annexe.

Ces indicateurs seront revus après les études base-line.

3.6 Acteurs intervenant dans la mise en œuvre

Les acteurs principaux intervenants dans la mise en œuvre sont :

- **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 ;
- 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
- Les **partenaires privés** qui sont bénéficiaires de la route et contribuent à l'entretien routier (associations camionneurs, etc)
- Le Ministère Provincial de Travaux Publics et Infrastructure (MPTPI) en tant que **maître d'ouvrage** du réseau routier
- Le Ministère des Affaires Foncières, Urbanisme, Habitat, Agriculture, Pêche, Elevage et Développement Rural, en tant que pilote du développement rural de la province
- Les points focaux Environnement et Genre au Ministère de Développement Rural
- 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.

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 14.915.000€, des moyens généraux de 4.992.800€ et d'une réserve budgétaire de 92.200€, comme mentionné dans le tableau synthétique ci-dessous.

A		Résultats et activités	14.915.000 €
A	01	<i>La maîtrise d'ouvrage au niveau provincial est renforcée</i>	175.000 €
A	02	<i>Un réseau multimodal de transport, répondant aux priorités provinciales de développement, est réhabilité.</i>	8.000.000 €
A	03	<i>Un réseau multimodal de transport est entretenu à travers des structures locales</i>	6.220.000 €
A	04	<i>Les bonnes pratiques d'utilisation du réseau sont promues</i>	230.000 €
A	05	<i>La prise en charge progressive du financement de l'entretien par la partie congolaise est appuyée</i>	290.000 €
X		Réserve budgétaire	92.200 €
Z		Moyens généraux	4.992.800 €
Z	01	<i>Ressources humaines</i>	3.634.200 €
Z	02	<i>Investissements</i>	485.000 €
	03	<i>Fonctionnement</i>	733.600 €
Z	04	<i>Moyens généraux globaux</i>	140.000 €
		Grand Total	20.000.000 €

Le budget détaillé se trouve en annexe.

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 PRODAKK. Ces ressources sont mentionnées ainsi dans le texte et dans le budget.

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

4.2.1 Les ressources humaines du PRODEKK

Coordination

Un Assistant Technique International (ATI) Coordinateur provincial de programmes, basé à Kiwit et financé par PRODAKK (50%) et PRODEKK (50%) 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 l'interface principale des programmes PRODEKK et PRODAKK 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 de 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 PRODAKK et PRODEKK), de veiller au respect du cadre défini par la CTB, en étroite collaboration avec le/la Responsable Administratif et Financier (RAF) (équivalent du couple régisseur / comptable dans les procédures FED) 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.

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 10 animateurs (7 au début, 10 vers la fin du programme) seront en charge du suivi des travaux et l'accompagnement et des CLERS dans l'entretien.

Les ingénieurs nationaux seront :

- 2 ingénieurs « réhabilitation »
- 2 ingénieurs « entretien »
- 1 ingénieur fluvial
- 1 ingénieur SIG.

Cette équipe d'ingénieurs (et notamment l'ingénieur SIG) sera au service du PRODAKK également.

Un ATI partagé entre PRODEKK et PRODAKK pour l'appui institutionnel aux partenaires et le renforcement de leurs capacités sera basé à Kikwit. Il sera notamment impliqué dans les résultats 3, 4 et 5 du présent programme, ce qui implique également de nombreuses missions dans la ville de Bandundu.

L'équipe qui est en charge du volet « bacs » (basée à Kinshasa) est financée par PREPICO 3 jusqu'en juillet 2014. Le PRODEKK prolongera cette équipe (à ¼ temps) jusqu'à la fin du PRODEKK (fin 2015). Les autres ¾ seront à charge des autres nouveaux programmes pistes & bacs.

Equipe administrative et logistique

Une équipe administrative et logistique viendra en appui quotidien aux programmes PRODEKK et PRODAKK. L'équipe contient 3 comptables nationaux (1 à Kikwit, 1 à Kenge, 1 au FRER), une secrétaire/caissière, une réceptionniste, un logisticien et un magasinier. Elle contient également les 9 chauffeurs du PRODEKK + PRODAKK.

Cette équipe, financée à 50% par PRODEKK et à 50% par PRODAKK opérera sous la supervision d'un Responsable Administratif et Financier (RAF) basé à Kikwit.

Ce RAF, permet de décharger les ATI sectoriels (5 pour PRODEKK/PRODAKK) 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 définies comparé à la présence de 2 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 la cellule technique, comme prévu dans le chapitre 5.4.1 du présent DTF.

4.3 Ressources matérielles

Les ressources matérielles sont scindées en investissement et fonctionnement.

Au niveau de l'investissement, le PRODEKK prévoit :

- du matériel roulant (4 véhicules, 20 motos) – en supplément du pick-up existant,
- 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 de bureaux. La partie congolaise mettra à disposition du programme le bureau à Kikwit (terrain du Ministère TPI) qui est actuellement occupé par les projets exécutés par la CTB (Prepico, ASS, INERA) mais qui nécessite une extension et un bureau à Kenge, que PRODEKK réhabilitera et occupera pendant la durée du programme. Le bâtiment restera la propriété de l'état congolais.

Le PRODAKK financera la réhabilitation d'une antenne à Bandundu Ville si le gouvernement met à disposition un bâtiment

Les lignes ATI incluent le logement des AT, qui travailleront à Bandundu, Kenge et Kikwit.

Le budget prévoit également les frais de fonctionnement du programme :

- véhicules (carburant, entretien)
- fournitures bureau pour Kikwit et Kenge (papier, consommables, télécommunications, communication externe)
- le gardiennage des bureaux à Kikwit et Kenge
- l'organisation des SMCL concomitantes (PRODEKK et PRODAKK) au niveau provincial
- les missions de terrain dans le cadre du programme (per diem, logement)

Pour mémoire, le PRODAKK financera le fonctionnement du bureau à Bandundu.

5 Modalités d'exécution

5.1 Cadre légal

Le cadre légal sera fixé par la Convention Spécifique relative au " PROgramme de DEsclavement dans le Kwilu et Kwango (Bandundu) », en sigle PRODEKK, 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 administratives et techniques

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

5.3 Structures d'exécution et de suivi

5.3.1 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, tout en respectant l'objectif spécifique, la durée et l'enveloppe budgétaire fixés par la Convention Spécifique et en veillant à la faisabilité de

l'ensemble des actions ;

- Faire des recommandations aux autorités compétentes des deux Parties ;
- Résoudre, tout problème de gestion des ressources humaines, évaluer conjointement la compétence et les prestations des différents personnels mis à disposition du programme et prendre toute mesure d'encouragement ou de corrections nécessaires ;
- Résoudre, pour le bon déroulement du programme, tout problème de gestion qui se poserait, relatif aux ressources financières ou matérielles ;
- Superviser la clôture du programme et approuver le rapport final.

Composition

La composition de SMCL sera la suivante :

- Le représentant du Ministère Provincial des Affaires Foncières, Urbanisme, Habitat, Agriculture, Pêche, Elevage et Développement Rural. , président de la SMCL ;
- Le représentant du Ministère Provincial des Travaux Publics, Infrastructure et Reconstruction,
- Le représentant de la CTB,
- Le représentant du Gouvernorat Provincial

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

Comme mentionné dans le PIC, les membres du COMPAR ne seront pas membres de la SMCL. Toutefois, chaque Partie désignera un membre du COMPAR pour participer à la première réunion de la SMCL pour le démarrage du Projet. La SMCL peut décider, à la demande d'une de ses parties, d'inviter un ou plusieurs membres du COMPAR à assister à la réunion d'une SMCL. Une mission de suivi sera organisée au moins une fois par an dans chacune des quatre zones de concentration. Elle sera composée de deux représentants de chacune des deux Parties.

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 reste l'instance de décision pour assurer la supervision et la coordination stratégique d'un programme. La coordination, suivi et appui opérationnel du programme seront faits par l'UCAG Minider tout en respectant les décisions stratégiques prises au niveau de la SMCL.

Considérant qu'une majorité de membres composant la SMCL du PRODEKK se retrouvera également dans la SMCL du PRODAKK, 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 PRODEKK pourra participer en tant qu'observateur à la SMCL du PRODAKK et vice-versa. Le secrétariat de chaque SMCL spécifique est assuré par le projet en question, ici le PRODEKK.

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 PRODEKK, installée en province, comprendra :

Ressources internationales

- Un ATI coordinateur provincial, profil gestionnaire, développement rural, partagé à 50% avec le PRODAKK
- un ATI senior, profil ingénieur routier, à 100%
- un ATI Responsable Admin/financier partagé à 50% avec le PRODAKK
- un ATI renforcement des capacités locales partagé à 50% avec le PRODAKK

L'UDP comprendra également du personnel de support (comptabilité, secrétariat, gardiennage, entretien, etc) dont la majeure partie sera mutualisée (50% / 50%) avec le Programme de Développement Agricole dans les districts du Kwilu et du Kwango (PRODAKK).

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.

Le partenaire congolais identifiera des points focaux nationaux spécifiquement chargés de mobiliser les partenaires et les bénéficiaires du programme au moment du démarrage de chaque activité, de s'assurer des collaborations nécessaires au sein de l'administration nationale et provinciale, et de les tenir informés. Ils faciliteront les échanges avec le partenaire institutionnel et contribueront au développement des capacités de ce dernier.

5.3.3 L'Unité Conjointe d'Appui à la Gestion UCAG

5.3.3.1 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

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.

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).

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

Cet axe se traduit en :

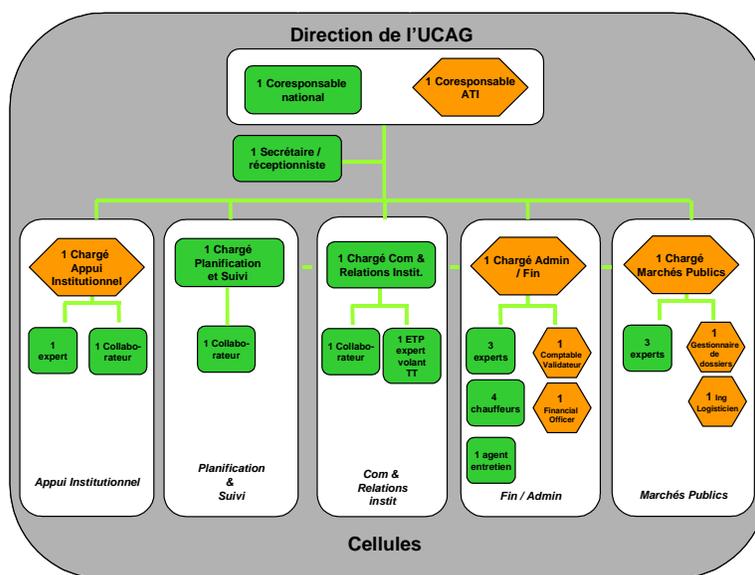
- la fourniture de formations et d'appuis afin de développer les compétences techniques des structures congolaises concernées (formations en supervision de chantier, en construction, réhabilitation, cartographie, etc).
- un appui à l'élaboration de stratégies, politiques et normes de développement rural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

5.3.3.2 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



5.3.3.3 Domaines de responsabilités de l'UCAG relatifs au programme

En italique, les domaines de responsabilité qui ne concernent que l'UCAG (pour mémoire)

UCAG	Domaines de responsabilité
Direction UCAG	<p>1. Coordination, suivi et appui opérationnel du programme :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Appui à la gestion du programme - Consolider les plannings opérationnels du programme - Suivi de l'état d'avancement opérationnel du programme - Appui à la préparation et participation aux SMCL du programme (en tant qu'observateur) - Appui à la gestion des risques importants du programme - Veiller à la cohérence des activités du programme (coordination sectorielle) <p>2. <i>Gestion de l'UCAG</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Supervision de la gestion de l'UCAG</i> - <i>Préparation des SMCL de l'UCAG et participation aux SMCL</i> <p>3. Coordination des activités de renforcement de capacités:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Coordination des activités de renforcement de capacités des programmes - Coordination des activités de renforcement des capacités de la partie nationale
Cellule Marchés Publics	<ul style="list-style-type: none"> - Appui à l'élaboration des CSC du programme - Gestion administrative des marchés publics, c'est-à-dire : gestion de la procédure de passation des marchés publics (> 25.000€) et appui à la gestion administrative des marchés publics et des contrats du programme en cours d'exécution - Appui à la gestion logistique du programme - Appui au suivi des travaux du programme - <i>Elaboration des dossiers d'appel d'offres des activités de l'UCAG</i> - <i>Gestion des marchés publics et autres contrats de l'UCAG</i> - <i>Achat et logistique de l'UCAG</i> - Renforcement des capacités des structures partenaires

Cellule Finance et Administration	<ul style="list-style-type: none"> - Appui à la gestion budgétaire du programme - Appui au et consolidation du rapportage financier du programme - Appui, validation et consolidation de la comptabilité et appui à la gestion de trésorerie du programme - Appui au démarrage et clôture du programme (au niveau FINADMIN) - Appui à la gestion du personnel du programme - <i>Gestion financière et administrative de l'UCAG</i> - Renforcement des capacités des structures partenaires
Cellule Planification et Suivi	<ul style="list-style-type: none"> - <i>Planning de démarrage et de clôture des projets</i> - Appui aux et consolidation des plannings des activités des programmes - <i>Consolidation des rapports opérationnels des projets</i> - Appui à l'élaboration des TdR et à l'application des recommandations des missions de suivi et d'évaluation du programme - Planning détaillé des activités de renforcement des capacités à fournir par l'UCAG et suivi - Renforcement des capacités des structures partenaires
Cellule communication et relations institutionnelles	<ul style="list-style-type: none"> - <i>Communication sur les résultats de l'UCAG au niveau du renforcement des capacités</i> - <i>Renforcement des capacités des structures partenaires</i> - Coordonner l'appui à la plate-forme de communication et aux groupes thématiques - Coordination de la communication sur les résultats des programmes - Organisation d'échanges entre programmes - Organisation d'échanges avec d'autres acteurs (bailleurs, ONG, ...) - Gestion des relations avec d'autres ministères

Cellule Appui Institutionnel	<ul style="list-style-type: none"> - Appui à l'élaboration et l'exécution des stratégies, politiques et normes de développement rural ciblées sur les infrastructures socio-économiques ; - Appui à la réalisation des inventaires et statistiques ; - Organisation des activités de renforcement des capacités : <ul style="list-style-type: none"> o Renforcement des compétences techniques et opérationnelles : organisation de formations spécialisées en statistiques, inventaire des infrastructures, cartographie, localisation GPS, bâtiment et travaux publics, etc ; o Réhabilitation des locaux et équipements ; o Renforcement des capacités technologiques des structures opérationnelles (informatisation) ; o Renforcement des capacités matérielles des structures opérationnelles : mobilier, consommables, matériel roulant
-------------------------------------	--

5.3.3.4 Protocole d'accord UCAG / PRODEKK

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 oeuvrant dans le cadre du Programme toutes les facilités nécessaires à l'accomplissement des tâches qui leur sont confiées ;
- A assurer la maintenance des bâtiments des structures soutenues et 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 projet.

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.

5.5.2.2 Approvisionnement des comptes

Premier transfert

Dès la notification de la Convention de Mise en Oeuvre 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:

Montant	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 Administratif et Financier CTB (UCAG) - Responsable Administratif et Financier CTB (UCAG) + Coresponsable CTB (UCAG)
> 200.000 EUR	- Représentation CTB ou CTB Bruxelles + Responsable Administratif et Financier CTB (UCAG)

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 vers la cellule FINADMIN de l'UCAG pour consolidation. (Voir aussi planning). La programmation financière doit être faite selon les procédures de la CTB.

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. 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

5.5.3.1 Recrutement

L'UCAG appuiera les projets/programmes dans le recrutement du personnel national. Chaque ouverture de poste doit être validée par l'UCAG (=coresponsabilité).

Le PV de recrutement pour du personnel national doit être validé par l'UCAG.

L'UCAG rédigera les propositions de TdR et lancera les demandes d'ouverture de postes pour les recrutements des ATI pour les projets/programmes. L'UCAG sera tenu informée de l'état d'avancement des procédures de sélection exécutées par le siège.

5.5.3.2 Contrat

Les contrats pour le personnel congolais des projets/programmes seront préparés par la cellule Finances & Administration de l'UCAG et ensuite signés par les autorités compétentes (représentation CTB ou partenaire dépendant du type de contrat).

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 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 prendra obligatoirement en charge 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. Le comité d'évaluation est présidé par le responsable de la cellule des marchés publics de l'UCAG et est composé de collaborateur(s) technique(s) du projet/programme et du gestionnaire du dossier de la cellule. L'expert en marchés publics du Ministère, présent au sein de l'UCAG, participe au comité d'évaluation à titre d'observateur.

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 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.

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

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 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.

5.7.2.3 Rapportage final

Le rapport final comprend :

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

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

5.8 Mécanisme d'approbation 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**, au moins quatre fois par an et à la demande des projets/programmes. 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 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 PRODEKK est prévue après deux ans de programme. Cette évaluation pourrait coïncider avec l'évaluation finale de PREPICO 3 et sera ainsi une bonne opportunité de capitaliser les leçons apprises des programmes PREPICO.

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 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 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

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.

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

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

Déforestation

Tout programme routier désenclave des villages et des villes, mais éventuellement aussi des forêts qui étaient difficilement accessibles avant. Le bois (et son produit déduit, le charbon) reste (et restera encore longtemps) la source d'énergie principale pour beaucoup de Congolais. Un risque de déboisement dans les zones d'intervention existe, auquel le programme devra pallier.

Lignes directrices PRODEKK

Les paragraphes ci-dessous reprennent quelques éléments clés de la prise en compte de la dimension environnementale dans le PRODEKK.

Apprécier les impacts potentiels du programme sur l'environnement : avant de réhabiliter une route, une étude d'impact environnemental sera faite obligatoirement qui pourrait dans le pire des 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 PRODAKK (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 oeuvre par d'autres interventions de coopération bi ou multilatérales ;

Utiliser des méthodes de travail « douces » : le programme privilégiera des méthodes de travail de type HIMO où 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 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 PRODAKK, qui mettra à disposition son expertise en matière de déforestation/reforestation et en matière de l'environnement naturel en général.

Le Ministère de L'Environnement, la Conservation de la Nature et le Tourisme (MECNT) sera associé aux Etudes d'Impact Environnemental et Social.

6.2 Genre

Un constat fréquent qui ressort d'études d'impact menées dans le cadre de la mise en oeuvre de la méthode HIMO, reste 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. Elle s'oriente également vers une réduction, voir élimination de la violence à l'égard des femmes, à l'empowerment économique, politique et socio-culturel et au renforcement de la participation des femmes à la prise de décision.

Cadre législatif et politique

La lutte contre la violence à l'égard des femmes et les jeunes : La Résolution 1820 (juin 2008) exige des mesures efficaces pour prévenir et réprimer les actes de violences sexuelles en vue de contribuer au maintien de la paix et de la sécurité en RDC. La Constitution 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 de la femme dans la vie publique et privée. 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.³

Politique nationale en matière du genre

L'existence d'un cadre de référence Politique Nationale Genre et de son Plan d'Action (PAPNG)⁴, 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

³ 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.

⁴ Voir 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)

du ménage⁵ 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 de tâches pour les femmes dans ce contexte.

Dans cette optique, le PRODEKK

- 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 sera faite début 2012. Le PRODEKK 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 PRODAKK atteindra beaucoup plus de femmes dans le cadre de ses activités. Une synergie avec PRODEKK est donc logique sur le thème du genre.

⁵ 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).

6.3 HIV / SIDA

Combattre le VIH/SIDA est le troisième pilier des stratégies de réduction de la pauvreté (DSCRП).

Malgré le fait que le taux de prévalence du VIH/ SIDA de 2 % au Bandundu est largement en dessous des 5 % au niveau national (DSCRП Bandundu 2005), le thème est pertinent au Bandundu. Premièrement parce que ces taux ne sont que des estimations, mais deuxièmement parce que le transport à grande distance est un moyen de propagation.

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 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 PRODEKK cherchera à collaborer avec ce réseau au Bandundu.

Evidemment, les sensibilisations seront en étroite collaboration avec l'Association des Conducteurs d'Engins au Congo (ACECO) 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 camionneurs, des synergies seront recherchées 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 PRODEKK 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'ils 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.

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
OG	<u>Objectif global</u> L'évacuation de la production Agricole des exploitant(e)s familiaux, dans le Kwilu et le Kwango (Bandundu) vers les points d'évacuation (routes, fluviaux, ferroviaires) et vers centre de consommation est amélioré, ainsi que les accès aux services et à la mobilité des personnes			
OS	<u>Objectif spécifique</u> Les routes de dessertes agricoles, jugées prioritaires, dans le Kwilu et le Kwango (Bandundu) sont réhabilitées, en tenant compte des aspects multimodal et environnemental et un système durable d'entretien à travers des structures locales est mis en place.	<ul style="list-style-type: none"> - Le trafic est assuré en toute saison. - Augmentation du trafic - Augmentation de la taille des marchés - La vitesse moyenne de parcours est maintenue - L'impact environnemental est mitigé - FRER opérationnel et transparent - Contribution de l'état congolais au FRER 	Statistiques au niveau des accès des routes retenues Rapports périodiques et d'évaluation Information dans le système SIG de la cellule technique Rapport annuel du FRER	La paix et la sécurité sont maintenues dans la zone du programme Les autorités s'engagent entièrement dans la pérennisation de l'entretien du réseau par la création, le financement et la gestion transparente du FRER.
R 1	<u>Résultat 1</u> La maîtrise d'ouvrage au niveau provincial est renforcée	<ul style="list-style-type: none"> - Manuels de procédure de la cellule technique ont été élaborés - Les effectifs nécessaires pour le bon fonctionnement de la cellule sont opérationnels - Les plans individuels de 	Rapports des activités Rapports annuels Système de suivi interne	Engagement durable des autorités provinciales pour l'installation de la cellule. Formateurs trouvés

	Logique d'intervention	Indicateurs objectivement vérifiables	Sources de vérification	Hypothèses
		<p>développement sont exécutés comme prévu.</p> <ul style="list-style-type: none"> - % du réseau introduit dans le système SIG - % de l'information sur le réseau dans le système SIG adaptée au moins trimestriellement - Directives techniques (standards) pour la province sont disponibles 		Ressources humaines trouvés
R 2	<p><u>Résultat 2:</u></p> <p>Un réseau multimodal de transport, répondant aux priorités provinciales de développement, est réhabilité.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Rapports disponibles (base-line, analyse multi-critère) - Priorisation faite - Existence du PGES - PGES exécuté - Nombre de personnes formées - Augmentation du nombre de personnes spécialisées en HIMO - Réhabilitation de « x » km de routes - Réhabilitation de « x » bacs - Réhabilitation de « x » km de petites voies fluviales 	<p>Rapports des activités</p> <p>Rapports annuels</p> <p>Système de suivi interne</p> <p>PV des réunions</p> <p>Base de données SIG (PRODEKK et MPTPI)</p> <p>PV de réception des marchés de travaux et des services</p>	<p>Bureau d'étude trouvé</p> <p>Formateurs trouvés</p> <p>PME/ONG trouvés</p> <p>Ressources humaines trouvés</p>

	Logique d'intervention	Indicateurs objectivement vérifiables	Sources de vérification	Hypothèses
		- Construction de « x » débarcadères		
R 3	<u>Résultat 3:</u> Un réseau multimodal de transport est entretenu à travers des structures locales	<ul style="list-style-type: none"> - Nombre de structures locales appuyées - Hommes.jours de travail créés - Entretien de « x » km de routes pendant « y » temps - Nombre d'évaluations de la qualité de la route exécutées - Qualité moyenne de l'entretien Nombre de personnes formées - Performance comptable des CLER - 	Rapports des activités Rapports annuels des CLER, COORDICLER et FEDECLER Fiches d'abattement Système de suivi interne PV des réunions Base de données SIG	Bureau d'étude trouvé Formateurs trouvés Ressources humaines trouvés Engagement durable des autorités congolais dans le suivi de la qualité de l'entretien
R 4	<u>Résultat 4:</u> Les bonnes pratiques d'utilisation du réseau sont appliquées	<ul style="list-style-type: none"> - L'étude sur la réglementation existante disponible. - Plan de sensibilisation élaboré. - Plan de sensibilisation exécuté dans les délais prévus. - Nombres de personnes directement 	Rapports des activités Rapports annuels Système de suivi interne PV des réunions Statistiques de comptage/de contrôle/de pénalisation par l'autorité	Expert trouvé Formateurs trouvés Ressources humaines trouvés Fonctionnement des organismes de contrôle

	Logique d'intervention	Indicateurs objectivement vérifiables	Sources de vérification	Hypothèses
		touchées par les activités de sensibilisation -Nombre d'installation de réglementation du trafic mise en place - Pourcentage des véhicules surchargés diminué - Non-respect des barrières de pluie diminué	contrôle/de pénalisation par l'autorité congolaise	contrôle

<p>R 5</p>	<p><u>Résultat 5:</u> Le financement de l'entretien est progressivement pris en charge par la partie congolaise</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Le FRER est opérationnel deux ans après le début du programme. - Les paiements pour l'entretien des routes sont exécutés dans un délai acceptable - Un système de rapportage régulier est fonctionnel - Les audits annuels ne démontrent pas de problèmes structurels. - Les plans individuels de développement sont exécutés comme prévu, Hommes jours de formation - Montant de l'état congolais versé dans le FRER pour l'entretien routier - Taux d'utilisation du FRER 	<p>Rapports des activités Système de suivi interne Rapportage financier du FRER Audits du FRER</p>	<p>Expert trouvé Formateurs trouvés Ressources humaines trouvés Bureau d'audits trouvé Fonctionnement du FONER Les autorités s'engagent entièrement dans la pérennisation de l'entretien du réseau par la création, le financement et le suivi du FRER. Si nécessaire, les statuts du FONER sont adaptés pour permettre l'alimentation du FRER.</p>
-------------------	---	---	--	---

	Activités pour atteindre le Résultat 1	Moyens	Contribution belge
R 1	La maîtrise d'ouvrage au niveau provincial est renforcée		Coûts en Euros
A 1.1	Appui à l'établissement et au fonctionnement d'une cellule technique	MPTPI, consultance, CTB	50.000€
A 1.2	Equipement	Fournisseurs	50.000€
A 1.3	Renforcement des capacités individuelles	consultants, CTB	50.000€
A 1.4	Collecte d'information	MPTPI	25.000€

	Activités pour atteindre le Résultat 2	Moyens	Contribution belge
R 2	Un réseau multimodal de transport, répondant aux priorités provinciales de développement, est réhabilité		Coûts en Euros
A 2.1	Etude baseline	Bureau d'étude	100.000€
A 2.2	Priorisation des axes	Bureau d'étude, société civile	30.000€
A 2.3	Plan de gestion de l'environnement naturel et socio-économique (PGES)	Bureau d'étude, ONG, PME	200.000€
A 2.4	Formation des structures	DVDA	120.000€
A 2.5	Achat d'outillage et équipement	Fournisseurs	500.000€
A 2.6	Réhabilitation des pistes	PME, ONG, CLER	5.600.000€
A 2.7	Réhabilitation des bacs	PME, équipe PREPICO 3	1.000.000€
A 2.8	Réhabilitation des petites voies navigables	CLESB, PME	450.000€

	Activités pour atteindre le Résultat 3	Moyens	Contribution belge
R 3	Un réseau multimodal de transport est entretenu à travers des structures locales		Coûts en Euros
A 3.1	Mise en place des structures locales	CTB, CLER	50.000€
A 3.2	Accompagnement et formation des structures locales	CTB	100.000€
A 3.3	Fonctionnement des structures d'entretien	CTB, FRER, CLER	6.000.000€
A 3.4	Suivi de l'entretien	DVDA, OR	70.000€

	Activités pour atteindre le Résultat 4	Moyens	Contribution belge
R 4	Les bonnes pratiques d'utilisation du réseau sont appliquées.		Coûts en Euros
A 4.1	Appuyer la consolidation de la réglementation en vigueur	CTB, consultant, gouvernement prov.	30.000€
A 4.2	Sensibilisation	ONG	150.000€
A 4.3	Mise en place d'installations de réglementation du trafic	CTB, CLER, gouv. Prov.	50.000€

	Activités pour atteindre le Résultat 5	Moyens	Contribution belge
R 5	Le financement de l'entretien est progressivement pris en charge par la partie congolaise		Coûts en Euros
A 5.1	Appui à l'installation et le fonctionnement du FRER	CTB, FRER, MPTPI, gouv. Prov.	150.000€
A 5.2	Appui à la recherche de financement pour l'entretien	Consultant	30.000€
A 5.3	Renforcement des capacités individuelles	CTB, consultant	50.000€
A 5.4	Rapportage et audits	Bureaux d'audit	60.000€

7.2 Budget détaillé

Z		Moyens généraux	4.992.800	1.909.200	1.626.200	673.800	783.600
Z	01	<i>Ressources humaines</i>	3.634.200	1.332.800	1.344.800	467.400	489.200
Z	01 01	Coordinateur du programme (50/50 PRODEKK/PRODAKK)	360.000	180.000	180.000	0	0
Z	01 02	Assistant technique renforcement des capacités (50/50 PRODEKK/PRODAKK)	360.000	180.000	180.000	0	0
Z	01 03	Assistant technique routier	720.000	180.000	180.000	180.000	180.000
Z	01 04	Responsable Administratif et Financier (50/50 PRODEKK/PRODAKK)	360.000	180.000	180.000	0	0
Z	01 05	Equipe technique nationale	941.600	235.400	235.400	235.400	235.400
Z	01 06	Equipe nationale administrative et logistique (50/50 PRODEKK/PRODAKK)	754.800	377.400	377.400	0	0
Z	01 07	Equipe bacs	100.000	0	0	40.000	60.000
Z	01 08	Comptable FRFR	37.800	0	12.000	12.000	13.800
Z	02	<i>Investissements</i>	485.000	390.000	50.000	25.000	20.000
Z	02 01	Véhicules	120.000	120.000	0	0	0
Z	02 02	Motos	70.000	70.000	0	0	0
Z	02 03	Matériel informatique (ordinateur, imprimante, satellite, GPS)	75.000	50.000	0	25.000	0
Z	02 04	Réhabilitation du bureau (Kikwit + Kenge)	220.000	150.000	50.000	0	20.000
	03	<i>Fonctionnement</i>	733.600	171.400	171.400	171.400	219.400
Z	03 01	Frais de fonctionnement des véhicules + motos	192.000	36.000	36.000	36.000	84.000
Z	03 02	Frais de fonctionnement du bureau (KK)	153.600	38.400	38.400	38.400	38.400
Z	03 03	Frais de mission	300.000	75.000	75.000	75.000	75.000
Z	03 04	Gardiennage (Kikwit/Kenge)	48.000	12.000	12.000	12.000	12.000
Z	03 05	Organisation SMCL	40.000	10.000	10.000	10.000	10.000
Z	04	<i>Moyens généraux globaux</i>	140.000	15.000	60.000	10.000	55.000
Z	04 01	Audit	50.000	0	25.000	0	25.000
Z	04 02	Evaluation finale + MIR	50.000	0	25.000	0	25.000
Z	04 03	Suivi et backstopping	40.000	15.000	10.000	10.000	5.000
		Grand Total	20.000.000	3.699.200	5.856.200	5.758.800	4.685.800

Z		Moyens généraux	4.992.800	1.909.200	1.626.200	673.800	783.600
Z	01	<i>Ressources humaines</i>	<i>3.634.200</i>	<i>1.332.800</i>	<i>1.344.800</i>	<i>467.400</i>	<i>489.200</i>
Z	01 01	Coordinateur du programme (50/50 PRODEKK/PRODAKK)	360.000	180.000	180.000	0	0
Z	01 02	Assistant technique renforcement des capacités (50/50 PRODEKK/PRODAKK)	360.000	180.000	180.000	0	0
Z	01 03	Assistant technique routier	720.000	180.000	180.000	180.000	180.000
Z	01 04	Responsable Administratif et Financier (50/50 PRODEKK/PRODAKK)	360.000	180.000	180.000	0	0
Z	01 05	Equipe technique nationale	941.600	235.400	235.400	235.400	235.400
Z	01 06	Equipe nationale administrative et logistique (50/50 PRODEKK/PRODAKK)	754.800	377.400	377.400	0	0
Z	01 07	Equipe bacs	100.000	0	0	40.000	60.000
Z	01 08	Comptable FRER	37.800	0	12.000	12.000	13.800
Z	02	<i>Investissements</i>	<i>485.000</i>	<i>390.000</i>	<i>50.000</i>	<i>25.000</i>	<i>20.000</i>
Z	02 01	Véhicules	120.000	120.000	0	0	0
Z	02 02	Motos	70.000	70.000	0	0	0
Z	02 03	Matériel informatique (ordinateur, imprimante, satellite, GPS)	75.000	50.000	0	25.000	0
Z	02 04	Réhabilitation du bureau (Kikwit + Kenge)	220.000	150.000	50.000	0	20.000
	03	<i>Fonctionnement</i>	<i>733.600</i>	<i>171.400</i>	<i>171.400</i>	<i>171.400</i>	<i>219.400</i>
Z	03 01	Frais de fonctionnement des véhicules + motos	192.000	36.000	36.000	36.000	84.000
Z	03 02	Frais de fonctionnement du bureau (KK)	153.600	38.400	38.400	38.400	38.400
Z	03 03	Frais de mission	300.000	75.000	75.000	75.000	75.000
Z	03 04	Gardiennage (Kikwit/Kenge)	48.000	12.000	12.000	12.000	12.000
Z	03 05	Organisation SMCL	40.000	10.000	10.000	10.000	10.000
Z	04	<i>Moyens généraux globaux</i>	<i>140.000</i>	<i>15.000</i>	<i>60.000</i>	<i>10.000</i>	<i>55.000</i>
Z	04 01	Audit	50.000	0	25.000	0	25.000
Z	04 02	Evaluation finale + MTR	50.000	0	25.000	0	25.000
Z	04 03	Suivi et backstopping	40.000	15.000	10.000	10.000	5.000
		Grand Total	20.000.000	3.699.200	5.856.200	5.758.800	4.685.800

7.3 Chronogramme

			A1	A2	A3	A4
VOLET REHABILITATION						
A	01	<i>La maîtrise d'ouvrage au niveau provincial est renforcée</i>				
	01	01 Appui à l'établissement et fonctionnement				
	01	02 Equipement				
	01	03 Renforcement des capacités individuelles				
	01	04 Collecte d'information				
A	02	<i>Un réseau multimodal de transport, répondant aux priorités provinciales de développement, est réhabilité.</i>				
	02	01 Etude baseline et études d'impact				
	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				
	02	08 Réhabilitation des petites voies navigables				
VOLET ENTRETIEN						
A	03	<i>Un réseau multimodal de transport est entretenu à travers des structures locales</i>				
	03	01 Mise en place des structures locales				
	03	02 Accompagnement et formation des structures				
	03	03 Fonctionnement des structures				
	03	04 Suivi de l'entretien				
A	04	<i>Les bonnes pratiques d'utilisation du réseau sont appliquées</i>				
	04	01 Appuyer la consolidation de la réglementation en vigueur				
	04	02 Sensibilisation sur la réglementation en vigueur				
	04	03 Mise en place d'installations de réglementation du trafic				
A	05	<i>Le financement de l'entretien est progressivement pris en charge par la partie congolaise</i>				
	05	01 Appui à l'installation et fonctionnement du FRER				
	05	02 Appui à la recherche de financement pour l'entretien				
	05	03 Renforcement des capacités individuelles				
	05	04 Audit et suivi				

7.4 TdR personnel long terme

7.4.1 Coordinateur provincial de PRODEKK (et PRODAKK)

Fonction

- Etre l'**interface principal** des relations avec les partenaires provinciaux (dont MM les Ministres) et les UCAGs
- **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 PRODEKK et PRODAKK 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 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 (PRODEKK et PRODAKK); cohérence externe du programme avec les stratégies nationales et les interventions des autres PTF;
- Assurer le **suivi-évaluation** des programmes (consolidation des données issues des volets PRODAKK et PRODEKK): 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,
- Coordonner les missions d'**évaluation**;
- Sur base des rapports et programmations établis par les UDP, assurer la consolidation des informations pour assurer le **reporting** 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 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**.
- Une bonne compréhension de l'approche sectorielle est un atout;
- 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;
- 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.

7.4.2 Assistant Technique International Routier

Fonction :

Sous l'autorité fonctionnelle du Coordinateur provincial PRODEKK/PRODAKK, l'Assistant Technique International Routier est le responsable technique du PRODEKK. A ce titre :

- Il/elle est responsable de la gestion technique du projet ;
- Il /elle est responsable de la planification des activités et l'élaboration du plan d'action du projet. 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, ...)

Profil :

L'assistant technique doit posséder :

- Un diplôme d'ingénieur civil des constructions ou de génie rural ou une expérience professionnelle équivalente ;
- Au moins 7 ans d'expérience professionnelle dont 3 ans dans les programmes/projets mettant en oeuvre 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 ;

7.4.3 Assistant Technique Renforcement de Capacités

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

Sous l'autorité fonctionnelle du Coordinateur provincial PRODEKK/PRODAKK 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 Bandundu

- Un Fonds Régional d'Entretien Routier, responsable pour la collecte et l'administration des fonds pour l'entretien du réseau de transport dans la province du Bandundu

Les tâches spécifiques du Chargé Renforcement des Capacités consistent à :

- Mettre en place des structures et des procédures dans les deux entités
- Elaborer des manuels de procédure pour les deux entités
- 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.

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 ;
 - Large expérience de gestion de projets (planning des activités ; gestion financières et administrative ; logistique etc.) ;
- 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 ;

7.4.4 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
 - o Élaborer le plan de passation des marchés publics
 - o Superviser le processus d'achat et en accroître continuellement l'efficience
 - o Superviser la gestion du matériel, véhicules, infrastructures
 - o Assurer la gestion et le suivi des contrats
- Gestion budgétaire et rapportage financier :
 - o Assurer le suivi financier : (limites budgétaires et disponibilités budgétaires)
 - o Rapporter sur l'avancement budgétaire du programme
 - o Suivre l'utilisation efficiente de fonds
 - o Elaborer des propositions de changement budgétaire et des programmations financières
- Comptabilité et gestion de la trésorerie
 - o Superviser, consolider et valider la comptabilité
 - o Suivre de la position de trésorerie et gérer les appels de fonds
 - o Superviser la préparation des paiements et approuver les paiements
- Gestion du personnel local
 - o Assurer la gestion administrative du personnel local (contrat, payroll, congés)
 - o Appuyer le recrutement et sélection du personnel
- Gestion des audits
 - o Analyser des rapports d'audit et fournir un feedback aux auditeurs
 - o Réaliser des plans d'action et suivre leur mise en œuvre
- Développement et communication d'instruments de gestion et d'instructions de travail
 - o Développer et actualiser un Manuel de mise en œuvre du Programme
 - o 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
 - o Planification des activités
 - o Fixer les objectifs ensemble avec les collaborateurs
 - o Motiver, encadrer et suivre les collaborateurs
 - o 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
- Pro-actif

8 Bibliographie

- Constitution de la RDC du 18 février 2006
- TdR pour la formulation « Programme de désenclavement dans le Kwilu et le Kwango (Bandundu) »
- Fiche d'Identification pour le projet « Programme de désenclavement dans le Kwilu et le Kwango (Bandundu) »
- Programme de réhabilitation et d'entretien des pistes au Congo PREPICO (volet entretien) : stratégie d'entretien
- J. HERDERSCHEE, e.a; « Résilience d'un géant africain. Accélérer la Croissance et Promouvoir l'Emploi en RDC »; 2011.
- DSCR PDC, Juillet 2006
- Draft (version 3 août) du DSCR PDC 2 de la RDC (<http://www.dscrp-rdc.org>)
- DRSP Bandundu, Ministère du Plan, Avril 2005
- Le Plan directeur de développement agricole et rural, Province du Bandundu, Avril 2011
- La Note d'orientation des interventions du gouvernement provincial du Bandundu dans le secteur agricole 2008-2013, Ministère de l'agriculture, pêche et élevage, décembre 2008.
- L'étude spécifique du secteur agricole dans la province de Bandundu et proposition pour un Plan de développement 2008-2013, FAO, janvier 2008
- Les plans de développement des territoires de Bulungu, Feshi, Kahemba, Kasongo Lunda, Kenga, Masi Manimba, Bagata, Popokabaka (pour la plupart des territoires du Kwilu et Kwango)
- Statuts du FONER
- 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 (Site Web de la Cellule Infrastructure auprès du MITPR)
- Programme Stratégique National de Lutte contre le Sida 2010-2014. (PSNLS).
- <http://www.lekwangoonline.com/nature.php>
- The Little REDD Book, A guide to governmental and non-governmental proposals for reducing emissions from deforestation and degradation, Global Canopy Programme, 2008
- 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

- 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)
- Ordonnance N°08/074 du 24 décembre 2008 fixant les attributions des ministères.