

Le projet « Réhabilitations et entretien de routes rurales dans la province du Bas-Congo/District du Bas-Fleuve » - Juillet 2008

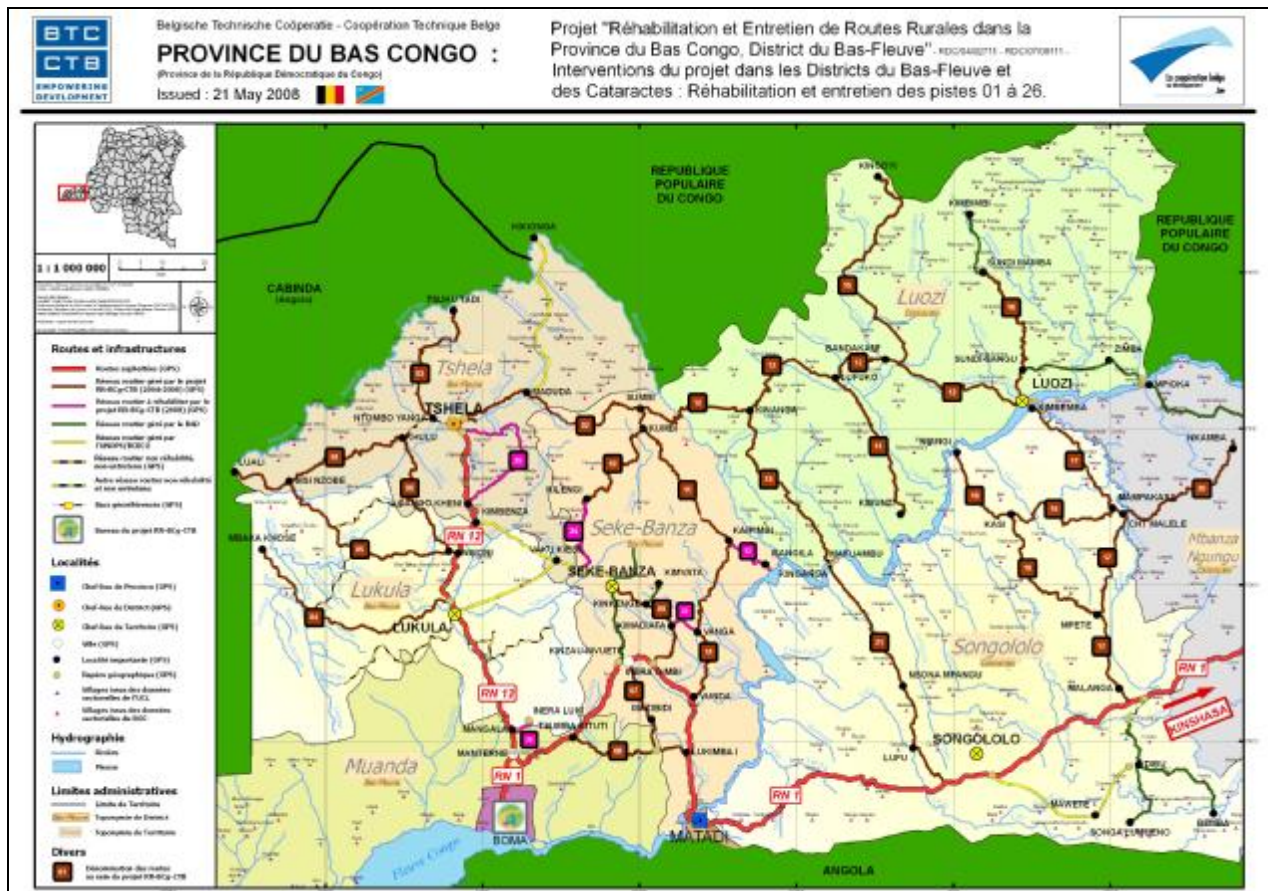
1) Contexte du projet routier dans la Province :

La plupart des routes du réseau rural en République Démocratique du Congo (RDC) ne sont pas développées aux niveaux appropriés.

Ø Etat des infrastructures routières en RDC :



Le Gouvernement de la RDC et le Royaume de Belgique se sont engagés à alléger la pauvreté qui se produit principalement dans les régions rurales. Améliorer l'infrastructure de transport rurale dans la Province du Bas Congo est la composante essentielle de cette stratégie.



En effet, sans route fonctionnelle, il peut y avoir autant d'hôpitaux, d'écoles ou de marchés réhabilités, sans que ceux-ci n'aient un impact réel sur la réduction de la pauvreté en milieu rural. L'objectif global du Projet est donc de contribuer à la réduction de la pauvreté par la stimulation de l'économie agricole dans la Province du Bas Congo.

L'objectif spécifique est le désenclavement des zones à forte production agricole dans les districts du Bas Fleuve et des Cataractes, par la réhabilitation de 600 km et l'entretien de 1.300 km de routes rurales.

Le budget du projet (phase 2) est de 8.000.000 et sa durée est de 4 ans.

2) Technique utilisée :

La technique adoptée par le Projet pour la réhabilitation des routes rurales est la méthode HIMO (Haute Intensité de la Main d'œuvre). L'approche HIMO proposée est adaptée à la situation des routes de desserte agricole du point de vue des normes techniques et du volume de trafic attendu. Ses avantages sont nombreux :

- Elle permet de responsabiliser la population riveraine de la route par leur implication directe dans la réhabilitation et l'entretien ;
- Elle favorise et encourage l'adhésion des populations à la recherche des solutions aux problèmes qui les concernent (approche participative) ;
- Elle permet de créer un processus endogène de maintenance grâce aux ressources humaines locales qui seront utilisées et aux matériels de travail qui sont trouvables dans le milieu ;
- Elle permet, par ricochet, de réaliser une économie substantielle des devises nécessaires pour le pays et de créer des emplois lors de l'exécution de différents chantiers dans l'aire du projet ;
- Elle augmente les chances d'une pérennisation des actions au niveau des bénéficiaires après la période de financement du projet ;
- Elle permet de toucher un grand nombre de bénéficiaires.

3) Pérennisation des actions du projet :

L'immensité du réseau des voies d'intérêt local appelées communément voies de desserte agricole et leur distribution sur l'ensemble du territoire national exige une gestion décentralisée de ces infrastructures pour une garantie d'efficacité dans l'exécution des programmes liés à ce secteur.

Les voies de desserte agricole desservent les milieux ruraux non desservis par les routes nationales et provinciales (87000 km), et sont à la charge de la Direction des Voies de Desserte Agricole (DVDA) qui est l'organe étatique de gestion. Pour accomplir cette mission, la DVDA doit planifier, mobiliser les ressources financières nécessaires et contrôler l'exécution des travaux confiés aux attributaires.

Après plusieurs analyses menées par la DVDA sur les capacités réelles des entités administratives décentralisées pour la résolution des problèmes des voies d'intérêt local, le Gouvernement a mis en place une politique décentralisée de gestion de ces voies prônant l'implication et la responsabilisation des entités décentralisées de base.

Ces entités décentralisées de base sont les Comités Locaux d'Entretien et de Réhabilitation des routes rurales qui sont plus communément appelées CLER. Ce sont des structures partenaires de la DVDA constituées d'une cellule de gestion (environ 10 personnes) et de cantonniers (un cantonnier par km à entretenir). Chaque CLER est en charge d'environ 30 km de routes rurales. Ces entités sont susceptibles de gérer rationnellement le réseau routier sous la supervision de la DVDA.



Contrairement aux autres agences d'exécution en activités dans ce secteur en RDC, la CTB ne s'est pas contentée de mettre les CLER en place, elle les accompagne financièrement de manière dégressive. Cela doit permettre d'amorcer plus efficacement les mécanismes d'auto prise en charge pour l'entretien des routes rurales. Elle fournit également le matériel nécessaire à l'entretien routier (brouettes, pelles, machettes, compacteurs, etc.) et construit de nouveaux bureaux pour les coordinations territoriales des CLER. La DVDA étant en charge de la supervision des CLER, elle partage ces bureaux dans chaque territoire conjointement avec la coordination des CLER.

Ø Construction des bureaux des CLER et de la DVDA lors de la réception provisoire :



La CTB finance également la construction des barrières de pluie en matériaux durables pour mieux sauvegarder les pistes réhabilitées après les pluies importantes. Ces barrières font également office de contrôle pour la limitation des charges.

Ø Construction des barrières de pluie :



4) Sensibilisation des populations bénéficiaires :

Pour ce qui est de la sensibilisation de la population à l'importance et à l'entretien des routes réhabilitées plusieurs actions sont menées. Un ingénieur agroéconomiste partenaire a par ailleurs été spécialement engagé afin d'appuyer l'équipe du projet en place. Pour atteindre les populations bénéficiaires, il utilise les techniques et supports suivants :

- Réunions et/ou ateliers de sensibilisation : elles sont organisées aussi bien à la cité du Territoire que dans les grandes agglomérations. Ces réunions enregistrent la présence de toutes les couches de la population, à savoir : l'Administrateur du Territoire ou son délégué, les autorités locales (chefs de secteurs, des villages ou des groupements), la Police Spéciale de Roulage (PSR), les ONG, les confessions religieuses, les opérateurs économiques et autres.
- Création et disposition de banderoles : les banderoles portant des messages de sensibilisation sont décorées en langue nationale ou en dialecte et implantées le long des axes routiers, particulièrement aux endroits stratégiques où le trafic est intense afin de mieux véhiculer et atteindre un plus grand nombre de bénéficiaires.
- Diffusion régulière d'émissions sensibilisantes sur les chaînes des radios locales : en partenariat avec les radios communautaires basées dans l'aire d'intervention du projet, les émissions radio diffusées sont organisées (en collaboration avec la DVDA) pour sensibiliser les bénéficiaires sur les mesures et/ou dispositions nécessaires à mettre en place pour l'entretien du réseau routier réhabilité. Ces émissions d'une durée d'environ 60 minutes traitent des cas particuliers dont les matières sont préalablement discutées à la Coordination du Projet.
- Organisation de campagnes de sensibilisation organisées au sein des CLER à l'aide de boîtes à images : Les boîtes à images, outil important et pratique pour la sensibilisation même dans les milieux où le taux d'analphabétisation est élevé, ont été conçues avec comme message principal : « *entretien des routes rurales* ». Ces boîtes à images ayant des dessins d'illustration (14 planches) sont accompagnées de guides pouvant aider à la sensibilisation. Le projet a donc organisé la formation des CLER à l'utilisation de ces boîtes à images. Ces dernières ont été distribuées aux différents CLER. Les CLER disposant ainsi de ces boîtes à

images, vont à leur tour passer de village en village le long des routes réhabilitées pour diffuser les messages au plus près de la population bénéficiaire.

Ø Sensibilisation via les réunions



Ø Sensibilisation via le canal des banderoles :



Ø Sensibilisation via le canal des radios locales :



Ø Sensibilisation via le canal des boîtes à images :



La CTB ne pouvant financer éternellement toutes ces actions, un organe de gestion financier doit être mis en place au niveau provinciale : le Fonds de Réhabilitation et d'Entretien Routier (FRER). Celui-ci doit être géré conjointement par l'administration provinciale et les bénéficiaires directs des routes réhabilitées (ONGD, CLER, opérateurs économiques, bailleurs de fonds, etc) afin d'en augmenter l'efficacité et la transparence. Le FRER sera alimenté grâce aux fonds récoltés au péage de la Route Nationale 1, au péage de la traversée des bacs (Luozi, Mpioka et Kinganga), aux taxes sur les produits pétroliers, aux fonds provenant des bailleurs de fonds, etc. Une loi nationale permettant la décentralisation des fonds du Fonds National d'Entretien Routier (FONER) vient d'être adoptée et sera promulguée prochainement. Une réunion rassemblant la CTB et les autorités de la Province du Bas Congo s'est tenue dernièrement à Matadi pour la mise en place officielle du FRER. Il faut insister sur le fait que la CTB et le projet de réhabilitation et d'entretien de routes rurales dans la Province du Bas Congo sont les précurseurs à l'origine de ce processus. Ils ont largement contribué à sa dynamisation. Le Gouvernement de la Province du Bas Congo est par ailleurs le plus avancé et fait office de Province pilote dans ce domaine. Il faut en effet pouvoir capitaliser et diffuser ce qui fonctionne bien !

5) Taux d'exécution physique au 30 juin 2008 (réhabilitation et entretien) :

- 571,4 km de routes réhabilitées sur 600 prévus, soit 95,2 % ;
- 1.222,9 km de routes réhabilitées engagées en entretien (càd : 651,5 km dans le district des Cataractes et 571,4 km dans le Bas-Fleuve) sur les 1.250 prévus, soit 97,8 % ;
- 784 ml de ponts engagés en construction définitif sur 600 prévus, soit 130,6 % (sans comptabiliser les 43 ml de ponts réhabilités et construits dans le cadre des travaux d'entretien) ;
- 804 passages sous-routes (dalots) construits sur 750 prévus, soit 107,2 % (sans comptabiliser les 58 autres ouvrages construits dans le cadre des travaux d'entretien, les 14 passages à gué et les 101 paires de murs de tête) ;
- 30 ouvrages de lutte anti-érosive (digues) sur les 32 prévus, soit 93,75 %.
- 3 sessions de formation des chefs d'équipe en HIMO sur les 3 prévues, soit 100 %.
- 35 Comités Locaux d'Entretien et de Réhabilitation (CLER) de routes rurales mis en place (càd : 19 CLER dans le district du Bas-Fleuve sur 18 prévus, soit 105,6 %, et 16 CLER dans le district des Cataractes sur les 16 prévus, soit 100 %) et leur financement dégressif ;
- 70 barrières de pluies métalliques sur les 70 prévus (2 au moins par CLER), soit 100 % ;
- 5 bureaux de Coordination territoriale des CLER (Tshela, Lukula, Seke-Banza, Songololo & Luozi) sur les 5 prévus, soit 100 %. Cinq autres bureaux seront ultérieurement construits pour la Direction des Voies de Dessertes Agricoles (DVDA), avec l'appui du Gouvernement provinciale.
- 1.862.785 H.J. (Homme Jour) pour la main d'œuvre.

Ø Réhabilitation des pistes par la méthode HIMO :



AVANT



APRES



AVANT



APRES

Ø Construction de passages sous-routes (dalots) :



AVANT



APRES

Ø Construction et réhabilitation de ponts en béton armé – charge moyenne maximum : 35 T :



AVANT



APRES



AVANT



APRES

Ø Construction d'ouvrages de lutte anti-érosive (digues) :



6) Suivi et évaluation du projet :

6.1. Suivi et évaluation interne :

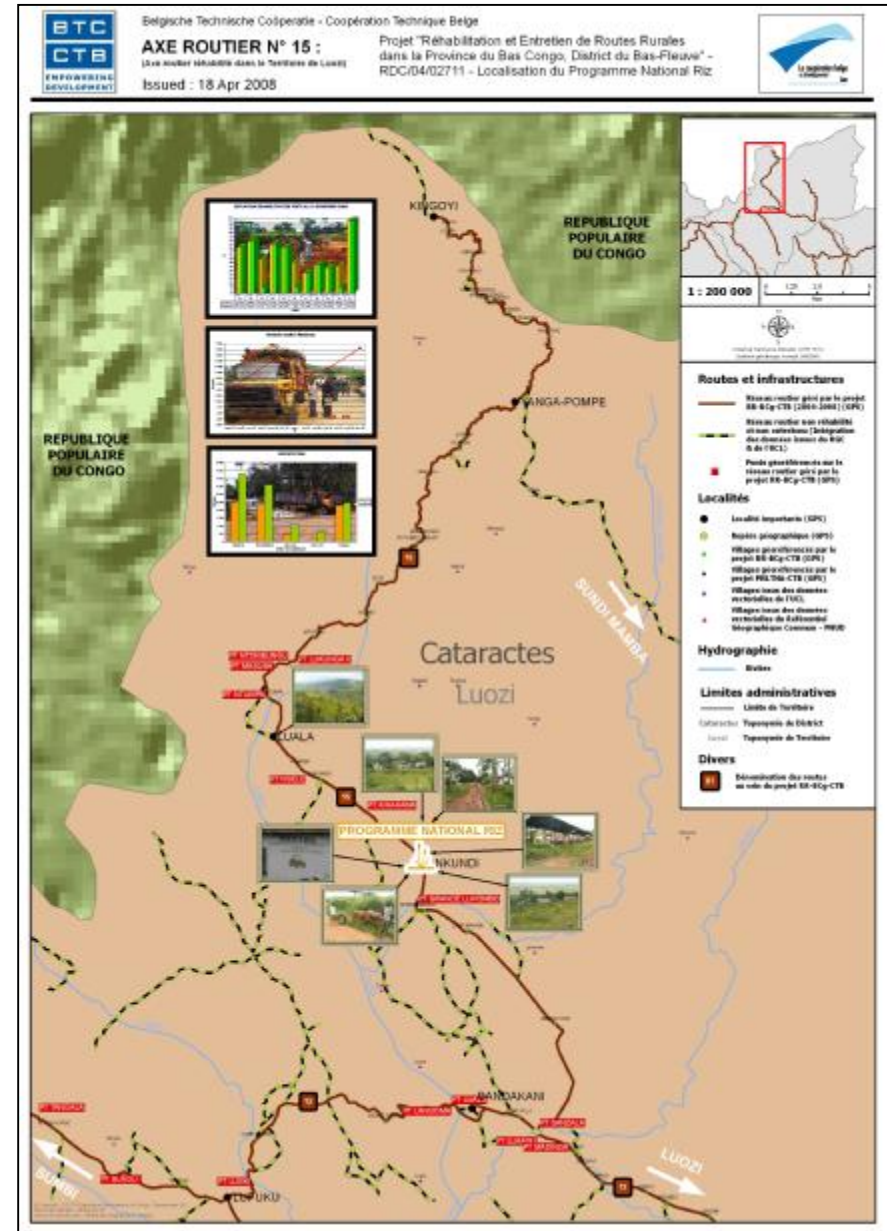
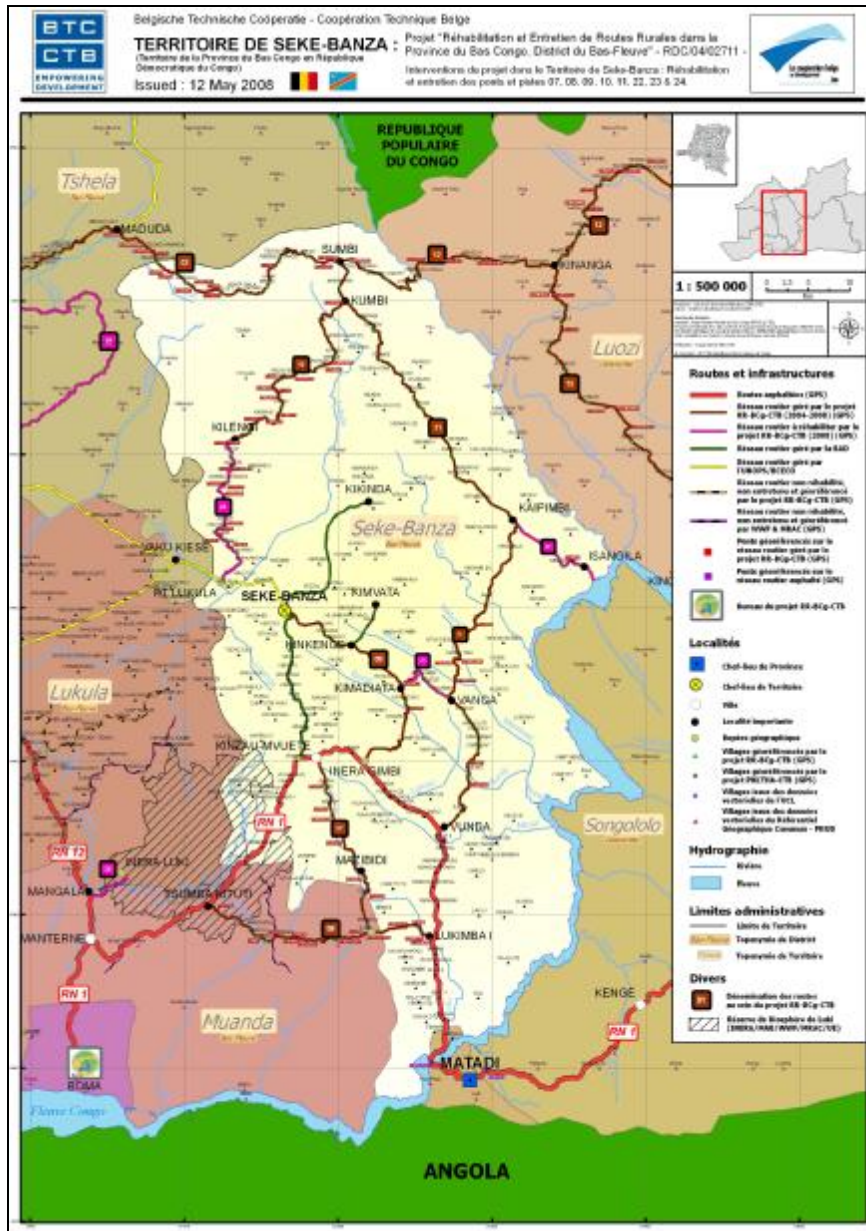
Les travaux réalisés par les entrepreneurs sont suivis quotidiennement par les ingénieurs superviseurs de la CTB (Délégués à Pied d'Oeuvre). Un Ingénieur Superviseur est affecté au réseau routier par territoire (Lukula, Tshela et Seke-Banza). Celui-ci doit élaborer quotidiennement des attachements et faire rapport mensuellement de l'état d'avancement des travaux à la Coordination du projet. Les travaux sont ensuite réceptionnés provisoirement (descente et vérification sur le terrain) par l'Ingénieur Résident, l'entrepreneur et l'Ingénieur de territoire de la DVDA. De façon générale, la réception provisoire des pistes s'effectue 3-4 mois après le début des travaux. Pour ce qui est des ouvrages d'art, 4 mois sont nécessaires. Ils sont enfin réceptionnés définitivement par l'Ingénieur Superviseur, l'entrepreneur et l'Ingénieur de territoire de la DVDA. La réception définitive des pistes a lieu environ 7 jours après la réception provisoire et 6 mois pour les ouvrages d'art compte tenu du cycle du projet (au lieu d'une année habituelle). Pour ce qui est de l'entretien, des descentes sur terrain de suivi et évaluation sont prévues régulièrement dans chaque territoire. Une évaluation officielle accompagnée d'une réunion rassemblant tous les CLER d'un territoire est organisée tous les 6 mois. L'ensemble des dossiers et contrats est centralisé au niveau de la Coordination du projet. Les budgets sont contrôlés par un comptable du projet. Ils sont ensuite revérifiés par l'administration de la Représentation de la CTB à Kinshasa et enfin par le siège à Bruxelles. Outre l'évaluation interne réalisée par le personnel du projet, il arrive que la hiérarchie de la CTB organise également des missions d'évaluation financière interne. Un expert est alors commis par Bruxelles ou Kinshasa et envoyé sur le terrain (10-11/03/2008 : Audit financier interne).

Pour ce qui est de la gestion du suivi, un Système d'Information Géographique (SIG) a été mis en place par le projet. Des collectes de données GPS ont été réalisées sur le terrain par les ingénieurs. Des données telles que le tracé des pistes, les limites des CLER, les localités, les marchés, les écoles, les centres de santé ont été récoltées. Elles sont ensuite traitées dans des logiciels adaptés (ArcGIS) et permettant de créer des cartes numériques et des bases de données. Des cartes par territoire présentant les pistes, les ouvrages d'art construits et réhabilités, et des cartes par axe routier ont été réalisées. A terme, ces données et cartes doivent permettre un suivi de l'état des lieux mensuel du réseau routier afin d'agir plus efficacement sur l'entretien.

Ø Récolte de données GPS sur le terrain :



Ø Exemples de cartes réalisées pour le suivi du projet :



Un renforcement des capacités régulier est également prévu pour les ingénieurs de territoire (DVDA), ainsi que pour les ingénieurs superviseurs de la CTB. Des formations à l'utilisation de GPS ou à l'utilisation de logiciels tels que ArcGIS sont régulièrement organisées.

Ø Renforcement des capacités (formation ArcGIS) :



6.2. Suivi et évaluation externe :

Diverses évaluations ont été réalisées :

- 1) Novembre 2005 : évaluation par la Cour des comptes belge (audit financier externe).
- 2) 22/05-07/06/2007 : évaluation à mi-parcours du projet, qui a consisté en une prise de contact avec les intervenants, un travail documentaire et une mission d'évaluation sur le terrain sur les 5 territoires.
- 3) 01-07/11/2007 : évaluation par la Direction Générale de Coopération au Développement de Belgique (DGCD), celle-ci a consisté à évaluer la qualité de la prestation et le respect des procédures.

Ø Evaluation à mi-parcours :



6.3. Suivi et évaluation mixte (Etat congolais - Etat belge) :

La Structure Mixte de Concertation Locale (SMCL) est un comité de pilotage qui réunit les responsables partenaires du gouvernement, les représentants de l'ambassade, les représentants de la

CTB et les chefs du projet. Les réunions de cette structure sont organisées de manière semestrielle. La SMCL suit l'avancement du projet de près et propose des recommandations aux deux parties. Elle prend également les décisions importantes et nécessaires pour améliorer le fonctionnement et l'avancement du projet. Plusieurs réunions se sont déjà succédées (11/03/2005 : SMCL 1 ; 13/10/2005 : SMCL 2 ; 29/05/2006 : SMCL 3 ; 14/12/2006 : SMCL 4 ; 03/08/2007 : SMCL 5 et 06/06/2008 : SMCL 6)

Ø Structure Mixte de Concertation Locale :



7) Impact socio-économique du projet :

L'impact du projet de réhabilitation et d'entretien routier dans la province du Bas Congo est énorme !

7.1. Au niveau de la santé :

Avant la réhabilitation, de nombreux malades se limitaient aux médecines traditionnelles pour se soigner. Des interventions chirurgicales se pratiquaient à même une planche en bois avec des lames de rasoirs. Le matériel peinait à atteindre les villages les plus reculés. Les médecins ne souhaitaient plus travailler dans ces conditions et quittaient leur poste vers les grands centres urbains. Aujourd'hui, l'accès à de nombreux centres de santé et hôpitaux est désormais facilité. Les malades empruntent les axes routiers réhabilités et sont souvent à moins de deux heures d'un hôpital ou d'un centre de santé de qualité. Les médecins n'hésitent plus à travailler en zone rurale et les vaccins sont désormais administrés aux populations situées dans les zones les plus reculées.

Ø Exemples de centres de santé rencontrés en zone rurale :

Sur les pistes NON réhabilitées



Sur les pistes réhabilitées





7.2. Au niveau de la scolarité :

Les écoles étaient difficilement accessibles et les élèves n'allaient plus en classe. Les parents ne voyaient plus l'intérêt de payer le minerval pour un enseignement de fortune. Les infrastructures scolaires tombaient en ruine. Les enseignants des écoles quittaient le milieu rural pour les écoles agréées des grands centres urbains. Des écoles non agréées pullulaient et s'enrichissaient sur le compte des populations désœuvrées. Aujourd'hui, les écoles situées le long des axes routiers réhabilités peuvent à nouveau obtenir facilement les financements de l'Etat. Les infrastructures sont améliorées et peuvent accueillir des enseignants de qualité. La distribution des manuels scolaires est facilitée. Les parents acceptent plus facilement de financer les études de leurs enfants.

Ø Ecoles en zone rurale :





7.3. Au niveau de l'agriculture :

Les fruits et légumes n'étaient plus produits en quantité à l'aide des machines agricoles et outils adaptés. Ceux qui l'étaient pourrissaient le long des routes inaccessibles. Les grands marchés se vidaient et disparaissaient les uns après les autres. Les grandes plantations de bananes, cacao, palmier et hévéa n'étaient plus entretenues et disparaissaient au fil des années. Les vétérinaires et soins n'accédant plus aux différents élevages, les éleveurs voyaient les effectifs de leurs troupeaux diminuer à grande échelle. Aujourd'hui les oranges, le maïs et le manioc commencent à atteindre à nouveau les grands centres urbains tels que Tshela, Lukula, Seke-Banza, Boma, Luozi, Matadi et Kinshasa. Les marchés en zone rurale ne désemplissent plus de produits agricoles divers. Des petites unités de transformation de produits agricoles recommencent à voir le jour en zone rurale. Les élevages sont mieux protégés et les grandes plantations attirent timidement les investisseurs.

Ø Marchés en zone rurale :



7.4. Au niveau des opérateurs économiques :

Très peu d'opérateurs économiques étaient installés le long des routes. Aujourd'hui, l'on rencontre de nombreuses petites échoppes en tous genres, des vendeurs de cartes téléphoniques, des dépôts de boissons ou de produits agricoles, des pharmacies, des ateliers de couture, etc. Les bidons de carburant traversent facilement les frontières et atteignent aisément villages en zone rurale. Cela contribue fortement à la stabilisation des prix des denrées de première nécessité en milieu rural.

Ø Opérateurs économiques en zone rurale :





7.5. Au niveau de la stabilité politique :

Sans infrastructure routière opérationnelle, le développement économique de la région n'est pas possible. C'est un facteur important qui conduira inévitablement à la stabilité d'une région. Les derniers mouvements de protestation connus sous « le phénomène des Bundu Dia Kongo (BDK) » sont probablement en partie liés au retard que connaît le démarrage du développement économique de la Province du Bas Congo. Cela démontre à suffisance qu'il ne suffit pas de réhabiliter les routes pour relancer toute une économie. Il faut aussi investir massivement dans l'agriculture, les usines de transformation et les chaînes de transport afin de donner de l'emploi et de quoi vivre décentement aux populations de cette région. L'installation et le développement des PME doivent également être facilités.

Ø Phénomène des Bundu Dia Kongo (BDK) :



8) Appel aux investisseurs :

La Coopération Technique Belge et ses techniciens sont les plus et les mieux expérimentés en RDC. La Belgique jouit d'une reconnaissance dans ce pays, et ce, malgré les événements qui ont eu lieu dernièrement. La Belgique doit prendre conscience de cet avantage. Il en va de l'intérêt de tous, la population congolaise comme la population belge. La province du Bas Congo peut encore accueillir de nombreux projets. Les investisseurs belges (privés comme publics) devraient être davantage impliqués et sensibilisés. Les échanges diplomatiques entre les deux pays et les visites sur le terrain devraient donner lieu à des partenariats économiques importants. Mais il faut pour cela garantir à long terme les intérêts de chacun, dans la paix et la démocratie.

Dimitri Duplat (Volontaire CTB – 2007-2008) avec la collaboration de Papy Bonkena (ingénieur agroéconomiste), Antoine Mesu (ingénieur résident) et Hendrik Hoste (Coordinateur).