



PROGRAMME AFRICAIN D'ACCES COMMUNAUTAIRE (AFCAP)

PREMIERE VISITE DE L'AFCAP EN RDC

du 3 au 7 octobre 2011

Objectifs de la visite

Les Directeurs techniques de l'AFCAP, Rob Geddes et Nkululeko Leta, ont rendu visite à Kinshasa (RDC) du 3 au 7 octobre 2011. L'Objectif principal était d'évaluer la possibilité et, ultérieurement, les modalités de l'engagement de l'AFCAP dans la RDC. Cette évaluation a eu lieu par l'entremise des réunions organisées avec la plus part des parties prenantes dans le secteur routier, composés de partenaires du développement (l'UE, la BAD, le DFID, la Banque mondiale), les agences du gouvernement de RDC (DVDA, OdR, FONER, BTC, Cellule Infrastructure) ainsi que d'autres partenaires.

La visite a également permis à l'équipe de l'AFCAP de rencontrer et d'établir des contacts avec les principaux acteurs évoluant dans le secteur routier avec qui AFCAP entend collaborer une fois que les approbations formelles sont rendues par le gouvernement de l'RDC.

A Propos de l'AFCAP

AFCAP est un programme de recherche financé par le gouvernement du Royaume-Uni (DFID), qui encourage la sûreté et la gestion durable de l'accès routier en Afrique. AFCAP incite le partage des connaissances entre pays participants afin d'améliorer l'adoption des solutions éprouvées et à bas coûts concernant l'accès routier en zones rurales en mettant l'accent sur l'utilisation maximum de ressources locales. Le pays participants actuels comprend l'Ethiopie, la Malawi, le Mozambique, le Kenya, la Tanzanie et Le Soudan du Sud AFCAP est administré par Crown Agents pour le compte de DFID et les pays participants.

Les domaines de recherche suivants ont été identifiés ensemble avec les pays hôtes, et les interventions sont sur mesure de sorte à s'assurer de l'engagement et l'emprise local pour les fins de la gestion durable. Des projets de recherche et sites de démonstration dans chaque pays participant contribuent significativement au développement des normes appropriés de conception des routes en zones rurales. Le travail de l'AFCAP à ce jour ainsi que d'autres informations sur le programme sont détaillés sur le site Web www.afcap.org

Personnes rencontrées

Etant donné les contraintes de la visite initiale et les engagements préalables du personnel clé, il ne fut pas possible de rencontrer les représentants de l'Office de Routes (Ministère des infrastructures, travaux publics et reconstruction - MITPR), la CTB (Belgique), l'UNOPS et d'autres ONG évoluant dans le secteur routier. Ceux-ci seront de priorité lors de la prochaine visite.

| Nom | Poste | Organisation |
|--------------------------|-----------------------------|-------------------------|
| Theophile NTELA LUNGUMBA | Coordonnateur adjoint | Cellule Infrastructures |
| Billy TSHIBAMBE | Chef de la section routière | Cellule Infrastructures |

| | | |
|--------------------------------|---|--|
| Oscar BADEU | Section routière | Cellule Infrastructures |
| Henri LUTETE | Section routière | Cellule Infrastructures |
| Steve KADIMA-MBUYI | Section SIG (Système d'information géographique) | Cellule Infrastructures |
| Edward KOKO | Chefe de Sect, Apoio Institucional | Cellule Infrastructures |
| Balderim MANZENZA | CCon | Cellule Infrastructures |
| Anatole BIZONGO | Ingénieur principal en transport | Banque africaine de Développement |
| Bakach D.Jean Baptiste KADIATA | Responsable principal en agriculture | Banque africaine de Développement |
| Gilbert T. MUKANYA | Directeur intérimaire | DVDA (Direction des voies de desserte agricole, Ministère du gouvernement local) |
| Robert LENDO LENDO | Directeur technique | FONER (Fond national d'entretien routier) |
| Vincent MANDE BALUFU-LUSMANY | Directeur général adjoint | FONER |
| Charles Kalangila SHEMU | Directeur général | Bureau technique de contrôle (MITPR) |
| Alexandre K. DOSSOU | Spécialiste principal en transport | Banque mondiale, RDC |
| Vicky SEYMOUR | Conseiller en infrastructure et environnement | DFID RDC |
| Rodney DYER | Conseiller principal en infrastructure | DFID RDC |
| Karen HAYES | Directeur | PACT (ONG du Etats-Unis) |
| Gilbert Kabwe KAZADI | Chef de projet | Corridor de développement du Bas Congo |
| Sergio PIAZZARDI | Chef de la Section de l'infrastructure de transport | Délégation de l'Union européenne, RDC |
| Graham SMITH | Chef de projet | Initiative de développement spatial (SDI Afrique du Sud) |
| Eddy BYNENS | Ingénieur consultant | Indépendant |

Résultats de la visite

Les résultats de la visite sont énumérés ci-dessous. Il faut savoir que ces résultats surviennent des discussions des réunions organisées entre l'équipe de l'AFCAP et les personnes indiquées ci-dessus dans le tableau, et ne reflètent pas nécessairement les vues du gouvernement de la RDC ou de DFID :

1. La RDC est toujours dans le processus de bâtir un réseau principal de transport terrestre dans le pays, et cela comprend le rétablissement du transport fluvial sur la Rivière Congo et la construction d'un réseau de routes interurbaines revêtues.
2. Le niveau de financement dans le secteur routier a été bas, ce qui en résulte à une faible capacité des agences du gouvernement de la RDC dans le secteur pour effectivement remplir la mission gigantesque de réfection et l'amélioration du réseau routier du pays. Des agences financées par des donateurs telles que Cellule Infrastructures, PAROU, la CTB, les ONG, l'UNOPS et autres combrent actuellement ce vide, avec le soutien des agences donateurs internationales.
3. Les réalisations actuelles des routes en zones rurales sont surtout effectuées en terre et gravillons, et raccordent des zones fertiles d'agriculture et riches en minerai où se concentrent les populations. Le gravillonnage localisé a été adopté dans certaines endroits comme stratégie à court terme afin d'atteindre un niveau basic d'accès.

4. Des opérations en régie de travail sous l'Office des routes restent toujours l'approche principale pour l'entretien des routes en zones rurales, étant donné l'absence d'une industrie contractuelle viable. Des comités communautaires sur l'entretien des routes participent également activement aux programmes de routes de raccordement. L'Office des routes est appuyé au jour le jour dans ses opérations par PAROU, une cellule d'exécution de projet financée par la Communauté Européenne.
5. Il y a besoin d'harmoniser le secteur routier en termes de normes et coûts de travail. En absence des normes, il est difficilement claire de jauger la durée de vie de routes rurales refaites. La plus part des routes sont pratiquement impassables après les pluies, ce qui perpétue le cycle de gestion non-durable : « investir, négliger et reconstruire à coût élevé ».
6. Des manuels dépassés sur les normes de conception et des spécifications introduits à l'époque coloniale sont toujours utilisés avec quelques ajustements selon les conditions locales.
7. Une Etude sur la stratégie d'entretien des routes en RDC est actuellement en cours et le rapport du consultant est attendu d'ici tôt.
8. Le Fond national d'entretien routier (FONER) a été établi par une loi promulguée en juillet 2008. Le commencement opérationnel a débuté en 2009. FONER est actuellement sous la tutelle de trois ministères : Transport, Finance et MITPR, même si le ministère mère est le MITPR. Près de 80% du revenu du FONER est généré par l'impôt sur le carburant. Deux routes à péage existent déjà même si le péage n'est pas pleinement opérationnel. D'Autres routes à péage sont prévues dans l'avenir. En reconnaissance des contraintes du financement de l'entretien des routes, les financiers de la réfection des routes tels que l'UE et autres organisations ont également financé l'entretien des routes refaites pour des périodes entières allant jusqu'à trois ans avant de passer le relai aux autorités routières compétentes. Un Manuel opérationnel pour le Fond d'entretien routier avec l'appui de DFID/Banque mondiale est actuellement entrain d'être rédigé par un consultant.
9. Le Programme en faveur de la construction des routes est financé par le biais d'un fond d'affectation multi-donateur financé par DFID et la Banque mondiale. Le programme appuie également l'amélioration des routes dans la région Kivu. DFID RDC entend augmenter son financement au secteur routier en RDC dans la prochaine phase d'appui allant jusqu'à 2015.
10. Il existe des synergies entre les objectifs de l'AFCAP et ceux de DFID RDC (secteurs routiers et miniers) avec le programme Initiative de Développement Spatial (SDI) du gouvernement Sud-africain. Le programme SDI encourage deux corridors de développement économique dans la RDC : le « Corridor Bas Congo » qui raccorde Kinshasa à l'Océan Atlantique, et le « Corridor Central » qui raccorde l'Est de la RDC à Dar-es-Salaam. Les activités économiques dans les deux corridors sont perturbées par le mauvais accès routier.
11. Il ya des fortes indications que le gouvernement de la RDC est réceptive à l'idée de participer dans l'AFCAP. Aucune approbation formelle n'a encore été donnée par le gouvernement de la RDC.
12. Plusieurs options ont été considérées par rapport à l'organisation qui pourra être l'hôte de l'AFCAP en RDC. Dont l'Office des routes, la Cellule Infrastructures et PAROU. La CI est une cellule de gestion de projet établie par le gouvernement, avec l'appui de DFID et la Banque mondiale, afin d'exécuter des programmes d'investissement dans le secteur routier.
13. Cellule Infrastructures (CI) est bien ressourcee et le personnel dont nous avons fait la rencontre fut clairement intéressé par les objectifs de l'AFCAP. Donc nous suggérons que la CI serait l'agence hôte la plus appropriée en prenant compte des circonstances actuelles, avec le *provisio* qu'il est nécessaire de créer des capacités au sein même des structures permanents du gouvernement de la RDC et ses agences afin d'assurer la gestion durable bien au-delà du cycle de vie de la CI.
14. Les domaines spécifiques identifiés pour l'intervention de l'AFCAP sont : la mise à jour des manuels et spécifications ; la recherche afin d'arriver à un coût de vie entier de provision de routes rurales plus

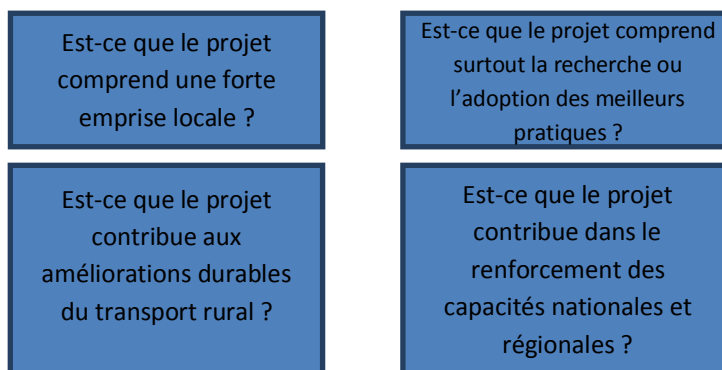
bas ; la recherche sur les stratégies d'entretien des routes plus durables dans les régions à pluviométries élevées.

15. L'Equipe de gestion de l'AFCAP devra acquérir des compétences en langue française afin de faciliter l'interaction directe avec les parties prenantes locales dans le secteur et d'établir les activités de l'AFCAP en RDC.

Prochaines étapes

1. Crown Agents rédigera une lettre pour le gouvernement de la RDC sollicitant la participation de la RDC dans l'AFCAP. Il serait nécessaire que le gouvernement de la RDC nomme formellement une organisation hôte et un coordonnateur AFCAP. Le projet des termes de référence pour le coordonnateur de l'AFCAP sera soumis pour l'approbation du gouvernement.
2. Une fois que la participation de la RDC dans l'AFCAP est acceptée en principe, un protocole d'entente entre Crown Agents UK et le gouvernement de la RDC ou l'organisation hôte nommée sera rédigé et soumis pour la signature des deux parties.
3. La prochaine visite de l'AFCAP en RDC est planifiée au début 2012 et comportera des visites sur site à l'Est de la RDC et dans la région de Bas Congo. Les dates précises seront convenues avec les parties prenantes le temps venu.
4. Le gouvernement de la RDC et les partenaires exécutants seront invités à proposer formellement des projets dont l'AFCAP pourra être appelé à appuyer. Des projets appuyés par l'AFCAP doivent se conformer à chacun des quatre éléments du Critère de quatre questions.

Le Critère de quatre questions de l'AFCAP



Rédigé par :
Nkululeko Leta
Chef du service d'ingénierie (Voies routières)
AFCAP

14 octobre 2011