

FR



Cette action est financée par l'Union européenne

ANNEXE

de la décision de la Commission relative à la mesure individuelle en faveur de la République démocratique du Congo à financer sur le 11^e Fonds européen de développement

Document initial relatif à l'action pour la "Réhabilitation de la Route Nationale 1 – section Tshikapa-Mbuji-Mayi" en République démocratique du Congo

1. Intitulé/acte de base/numéro CRIS	Réhabilitation de la Route Nationale 1 – section Tshikapa-Mbuji-Mayi Numéro CRIS:CD/FED/38-614 financé par le Fonds européen de développement			
2. Zone bénéficiaire de l’action/localisation	Afrique Centrale, République démocratique du Congo L’action sera menée à l’endroit suivant: les provinces actuelles du Kasai et du Kasai central, au centre-sud du Congo			
3. Document de programmation	Programme indicatif national 11 ^e FED 2014-2020			
4. Secteur de concentration/domaine thématique	Secteur de concentration 4 – Réhabilitation de la route nationale 1	Aide Publique au Développement : OUI ¹		
5. Montants concernés	Coût total estimé: 150 000 000 EUR Montant total de la contribution du FED: 150 000 000 EUR			
6. Modalité(s) d’aide et modalité(s) de mise en œuvre	Modalité de projet : gestion indirecte avec le gouvernement de la République Démocratique du Congo			
7. a) Code(s) CAD	21020- transport routier			
b) Principal canal de distribution	5000 - Other			
8. Marqueurs (issus du	Objectif	stratégique	Non	Objectif
				Objectif

¹ L'Aide Publique au Développement « doit avoir pour but essentiel de favoriser le développement économique et l'amélioration du niveau de vie des pays en développement » .

formulaire CRIS CAD)	général	ciblé	important	principal
	Développement de la participation/bonne gouvernance	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Aide à l'environnement	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Égalité entre hommes et femmes (y compris le rôle des femmes dans le développement)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Développement du commerce	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	Santé génésique, de la mère, du nouveau-né et de l'enfant	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Marqueurs de Rio	Non ciblé	Objectif important	Objectif principal
	Diversité biologique	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Lutte contre la désertification	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Atténuation du changement climatique	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Adaptation au changement climatique	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9. Programmes phares thématiques «Biens publics mondiaux et défis qui les accompagnent»	Non applicable			
10. ODDs	<p>Objectif ODD principale: lutte contre la pauvreté d'une partie de la population congolaise en contribuant au rétablissement des infrastructures de transport pour favoriser le désenclavement du pays,</p> <p>Objectif ODD secondaire: accès aux marchés et aux services sociaux et administratifs</p>			

RESUME

Comme indiqué dans le Programme indicatif national (PIN), rebâtir les infrastructures de la République démocratique du Congo est un préalable pour le développement dans un pays où les partenariats public/privé ne pourront concerner que très peu de projets.

L'objectif général dans ce secteur est d'assurer à terme la connexion routière de l'ensemble du territoire de la République démocratique du Congo en contribuant au rétablissement du réseau d'infrastructures de transport prioritaires, nécessaire au renforcement de l'unité physique du pays, à la relance économique, à l'intégration régionale et à la réduction de la pauvreté dans l'ensemble du pays.

Le choix de la réhabilitation de 150 km sur la Route nationale 1(RN1) entre Tshikapa et Mbuji-Mayi (437 Km) est justifié par la superficie du territoire de la République démocratique du Congo, la répartition des tâches entre les bailleurs de fonds et l'importance de la continuité de certains projets en vue d'en assurer la pérennité. La RN1 qui dessert 9 des 26 provinces du pays, 4/5^e de la population et 9/10^e de toutes les ressources économiques, revêt un caractère prioritaire pour le Gouvernement qui l'a d'ailleurs inscrit au premier rang du cadre stratégique multimodal des transports, comme contribuant au développement de l'ensemble du pays.

La RN1 joue, entre Kinshasa et Lubumbashi au sud-est de la République démocratique du Congo, le même rôle que le réseau fluvial joue entre la capitale et Kisangani au nord-est. Les deux axes se relient en plusieurs endroits, soit grâce aux lignes du chemin de fer, soit grâce au réseau routier secondaire, en complétant le réseau de transport de base.

L'investissement sur la RN1, avec l'autre grand projet financé par l'UE – la réhabilitation du transport sur le fleuve Congo et son affluent le Kasai– donne à la République démocratique du Congo une infrastructure praticable en toutes saisons qui permettent de désenclaver le pays dans son ensemble en lui ouvrant des débouchés sur l'Océan Atlantique, l'Afrique australe et – en passant par la Région des Grands Lacs, sur l'Océan indien.

L'effort sur la RN1 est partagé entre l'UE, la Banque africaine de développement (BAD) et la Banque mondiale (BM). En particulier l'UE et la BAD financent actuellement les travaux en cours sur deux tronçons de 114 et 64 km respectivement entre Kikwit et Tshikapa; la BAD d'ailleurs s'est engagée à financer 156 km ultérieurs jusqu'à la ville de Kamuesha. Ainsi, l'UE pourra relier les 150 km de Kamuesha à Kananga, objet de ce document d'action, en continuité et cohérence avec la décision prise sous le PIN du 10^e FED.

1 CONTEXTE

1.1 Contexte sectoriel/national/régional/Domaine thématique

Même si la République démocratique du Congo, pays fragile, paraît avoir atteint un niveau de stabilité acceptable (à l'exception d'une partie importante de l'est du pays qui est en proie à divers groupes armés), le développement du secteur des infrastructures (transport, télécommunications, eau et électricité) reste largement insuffisant compte-tenu de ses besoins. Cette situation entrave la consolidation politique, le développement socio-économique, l'accès des populations aux services sociaux de base comme l'éducation et les soins primaires de santé, les opportunités d'emploi, les échanges commerciaux et l'intégration régionale avec les pays voisins. De nombreuses provinces et régions à l'intérieur du pays restent fortement enclavées, sans liaison routière interne permettant la connexion directe du côté atlantique avec le centre et l'est de la République démocratique du Congo.

1.1.1 Évaluation de la politique publique et cadre stratégique de l'UE

Lors de son investiture au début de son premier mandat en 2006, le Chef de l'Etat avait fixé comme priorités de son mandat les "cinq chantiers", parmi lesquels la reconstruction des infrastructures de transport. La reconstruction des infrastructures passait par une logique d'aménagement progressif, par le bitumage des axes structurants de la République démocratique du Congo, par le rétablissement du trafic sur une partie significative du réseau en terre et par la

protection et l'entretien des routes en bon état. Sans surprise, les résultats des cinq chantiers, y compris dans le domaine des infrastructures, ont été assez mitigés. Par conséquent, le Président Joseph Kabila s'est vu obligé de modifier l'approche d'intervention sous son second mandat à partir du 2011. La nouvelle stratégie, décrite dans le deuxième document stratégique de croissance et réduction de la pauvreté (DSCR2) se base sur la hiérarchisation des priorités, l'achèvement des axes structurants, la maximisation de l'exploitation de la multi-modalité, l'intégration territoriale à différents niveaux (urbaine, rurale et régionale), la réhabilitation de la sécurité dans le transport aérien, la réforme du secteur public et l'ouverture au secteur privé.

Le constat en 2016 des avancées réalisées dans le cadre du DSCR2 demeure insatisfaisant, bien que certaines réformes importantes aient abouti (création du Fonds d'entretien routier (FONER) et financement de certains tronçons de routes, outillage et remise à niveau des ateliers de l'office des routes et professionnalisation du personnel), il manque encore un système durable d'entretien et de développement du réseau des transports.

En juin 2016, le Ministère du plan & suivi de la révolution de la modernité a entamé l'exercice de rédaction et de validation du plan national stratégique de développement (PNSD), qui a visé à donner une "vision de la République démocratique du Congo à l'horizon 2050" et doit succéder aux précédents DSCR1 et 2. Le développement d'un système de transport intégré et intermodal y est toujours prioritaire. Mais cette vision n'est pas accompagnée d'une identification rigoureuse des moyens de mise en œuvre à disposition des autorités nationales, bien que les priorités et les obstacles matériels et organisationnels soient identifiés correctement. Il est donc important qu'à côté de l'appui pratique dans l'achèvement du réseau prioritaire, les bailleurs impliqués dans le secteur du transport (routier, mais aussi fluvial et ferroviaire : UE, Banque Africaine de développement (BAD), la Banque mondiale (BM), Japan International Cooperation Agency (JICA), UK Department for International Development (DIFID), Coopération technique Belge (CTB),...) accompagnent les autorités de la République démocratique du Congo dans leur parcours de réformes pour assumer leurs responsabilités dans le secteur : à la date actuelle en fait l'absence de progrès du financement de l'entretien courant et périodique reste malheureusement évidente, ainsi que des éléments importants de la réforme sectorielle comme le contrôle des surcharges à l'essieu.

Face à la manque d'une politique organique du secteur des infrastructures de transport, les bailleurs ont donc partagé leurs analyses pour aboutir à une approche coordonnée : selon l'analyse de la BAD de juin 2016, "(...) *la plus urgente des priorités reste la réouverture et le bitumage des routes nationales (...)*", Celle-ci devrait être mise en œuvre parallèlement au développement de politiques sectorielles, au renforcement de la maîtrise d'ouvrage et à la réduction du risque fiduciaire des investisseurs. Sur la base de son analyse, la BAD a donc lancé une étude avec l'objectif principal de développer un plan directeur national intégré des transports (route, ferroviaire, urbain, aérien, maritime, fluvial et lacustre) pour la République démocratique du Congo, dans le but de guider les grands investissements et les politiques sectorielles pour les horizons immédiat, court, moyen et long terme (horizons 2015, 2020, 2030 et 2040).

Dans les documents stratégiques de tous les bailleurs l'entretien devient donc un requis fondamental, la UE est donc aussi censée prévoir un appui sectoriel en ce sens parallèlement à la mise en œuvre de ses interventions dans le cadre de l'11^e FED, où les infrastructures de transport constituent un des secteurs de concentration en référence explicite à l'achèvement de la RN1.

En fait, le tronçon, objet du présent document est l'extension vers le sud-ouest de la réhabilitation progressive de la RN1 commencée avec le 9^e et 10^e FED dans le Bas-Congo, Kinshasa et le Bandundu. La réalisation de ce dernier tronçon donne leur sens à toutes les interventions précédentes en leur permettant de développer pleinement leur potentiel: le

désenclavement de l'intérieur (en particulier des nouvelles provinces du Kasai, du Kasai Central et du Kasai Oriental), la promotion de la multi modalité (connexion avec le chemin de fer et la voie fluviale à Ilebo) et la stimulation du commerce vers les marchés régionaux (la connexion avec la frontière angolaise, zambienne et tanzanienne). L'accompagnement de l'intervention avec une pression constante et concertée les parmi bailleurs sur les autorités nationales veut donc garantir une effective prise en charge lors de la livraison des différents tronçons.

1.1.2 Analyse des parties prenantes

Les parties prenantes à ce projet sont:

- Le Ministère des Finances, Maitre d'ouvrage des projets FED en coopération indirecte et la COFED, sa cellule opérationnelle.
- Le Ministère des infrastructures, travaux publics et reconstruction (MITPR), représenté sur le terrain par l'Office des routes (OdR) du Kasai Central, Maitres d'œuvre du projet et compétents pour la gestion du réseau de routes nationales; la coordination est assurée par une cellule infrastructures, créée au sein du Ministère à ce propos.
- Les opérateurs (les entreprises de travaux publics, les bureaux d'études et la société civile) qui participeront à l'exécution des travaux prévus.
- Les populations de la région d'intervention du projet : moins isolées et moins enclavées, elles pourront écouler leur production et avoir accès aux marchés et aux services sociaux de base et administratifs dans les villes tant à l'est qu'à l'ouest ; en même temps les effets secondaires devront faire l'objet de mesures d'accompagnement.
- L'UE, la BAD, la BM et les autres bailleurs dans le domaine routier, qui doivent maintenir une pression concertée sur le MITPR et sur le Ministère des Finance pour qu'ils garantissent l'entretien des tronçons déjà réhabilités jusque-là. Il est prévu que les fonds nécessaires à l'entretien des routes réhabilitées proviennent du FONER (Fonds d'entretien routier dont les activités ont démarré en 2009).

1.1.3 Domaines d'appui prioritaires/analyse des problèmes

Réalisations des axes structurants

La plus urgente des priorités énoncées encore dans le DSCR2 reste l'achèvement des travaux lancés sur la RN1 Matadi-Kinshasa-Kananga-Mbuji-Mayi-Lubumbashi. Cette liaison de 3 130 km entre Matadi et Lubumbashi constitue effectivement la colonne vertébrale en direction ouest-sud est de la République démocratique du Congo et permet de surcroît l'exploitation efficace de la multi-modalité avec les interconnexions à Ilebo de la navigation fluviale sur la rivière Kasai, et à Kananga avec le réseau du chemin de fer du Katanga (financé par la BM).

Les autres axes structurants, où l'UE est déjà engagée, sont la RN2 entre Bukavu et Goma (Travaux financés sur la convention de financement (CF) n° CD/2010/22-738) et la RN3 entre Goma et Kisangani (études financées sur la convention de financement CF n° CD/2010/22-739).

Compte tenu des conditions de pays en crise de la République démocratique du Congo, plus tôt cette liaison stratégique sera achevée, mieux l'Etat sera en condition d'assumer pleinement ses fonctions régaliennes de maîtrise et de contrôle du territoire contre les pressions centrifuges et les divers groupes de criminalité organisée et armée.

Maximisation de la multi modalité (navigation fluviale – chemin de fer)

Grâce à ce tronçon bitumé, la RN1 sera connectée à la rivière Kasai (affluent du fleuve Congo bénéficiaire du projet de navigabilité fluviale – PANA 2010/21536) via la ligne de chemin de fer reliant la ville de Kananga à celle d'Ilebo. L'interconnexion multimodale entre la RN1, le réseau de navigation fluviale et le chemin de fer, reste la seule option économiquement viable à

moyen terme pour réhabiliter le système de transport dans l'ensemble du pays et assurer la couverture structurante du territoire congolais par les trois linéaires stratégiques terrestres (ouest, est, sud) et la boucle de la navigation fluviale.

En parallèle à l'action de l'Union européenne, plusieurs autres interventions sont en cours ou planifiées dans le même domaine de la navigation fluviale par la Banque Mondiale, la BAD et le DFID.

Mise en œuvre d'une véritable politique du transport

La vision d'une République démocratique du Congo comme un territoire prospère et moderne, connecté de l'océan Atlantique à la région des Grands Lacs et au-delà, à l'océan Indien, pièce portante du continent africain, demande effectivement beaucoup d'efforts et d'engagements.

La mise en place d'une politique de transport claire, réaliste et efficace a jusqu'ici tardé à s'imposer.

Si les outils juridiques, financiers et techniques sont en principe en place (Fonds routier, Offices des routes décentralisés, Offices des voiries et drainage) les moyens ne sont pas toujours disponibles là où ils seront nécessaires et la prise en charge des infrastructures financées par les bailleurs et les institutions nationales est encore défaillante.

De l'autre côté, les bailleurs ne sont plus disposés à investir sur les infrastructures du pays sans une garantie de prise en charge, donc de plus en plus fréquemment s'imposent des conditionnalités, habituellement liées à la prise en charge et l'entretien des ouvrages.

Les bailleurs engagés dans le financement de la RN1 et plus en général du réseau prioritaire de la République démocratique du Congo, coordonnent leurs interventions pour en maximiser l'efficacité, pas seulement sur le partage des tronçons de route mais aussi en vue d'exercer une pression constante sur la contrepartie congolaise afin de lui faire respecter ses engagements et accomplir ses devoirs régaliens.

Une telle concertation vise à assurer la durabilité des infrastructures par le développement des activités économiques et la tarification, de manière générer les revenus nécessaires (accises sur les carburants, péages sur les routes de manière directe, mais aussi taxes sur les revenus et les volumes de commerce, de manière indirecte) pour leur maintien.

La coordination entre bailleurs et l'assistance technique en termes d'expertise aux autorités nationales visent donc directement l'amélioration de la gouvernance des infrastructures et la rigueur dans l'application de la politique des transports.

1.2 Autres domaines d'évaluation

S.O.

2 RISQUES ET HYPOTHESES

Risques	Niveau de risque	Mesures d'atténuation
Instabilité politique et sécuritaire en rapport avec les échéances électorales	Elevé	Dialogue au titre de l'article 8 des Accords de Cotonou en par l'UE et la communauté internationale
Risque financier de dépassement du budget pour les travaux pour sous-estimation travaux et/ou	Moyen	Etude de formulation fiable et détaillée plus provision pour imprévus. Provision suffisante pour la révision des prix en cas de

dépréciation de l'euro		dépréciation de l'euro
Appel d'offres infructueux par manque d'attractivité du marché congolais)	Moyen	Recourir, si nécessaire, à un appel d'offres restreint international
Retard d'exécution des travaux suite aux délais de dédouanement et obtention des exonérations et éventuelles expropriations	Elevé	Etablissement d'un calendrier des expropriations, moyens d'indemnisation et procédures d'enlèvement d'urgence des biens et marchandises avec l'ON et le MITPR
Risque de manque d'entretien futur	Elevé	La chaussée étant dimensionnée pour 15 ans, le respect des règles de l'art et les bons choix techniques permettront pendant les 10 premières années, un cantonage essentiellement manuel et à bas prix. L'AT en appui à l'entretien routier pourra baisser le niveau de Élevé à Moyen
Hypothèses		
<p>La paix et la sécurité sont maintenues dans le pays et particulièrement dans les régions concernées par le projet.</p> <p>Le FONER sera suffisamment opérationnel et efficace pour un financement régulier de l'entretien de la RN1.</p> <p>La Cellule d'appui à l'ordonnateur national du fond Européenne de développement (COFED) est efficace dans la résolution des problèmes et délais liés à l'importation des biens et fournitures, aux visas d'entrée des experts de la mission de contrôle et du contractant qui ne sont pas congolais, et à l'expropriation en vue des travaux.</p>		

3 ENSEIGNEMENTS TIRES, COMPLEMENTARITE ET QUESTIONS TRANSVERSALES

3.1 Enseignements tirés

La situation de crise vécue en République démocratique du Congo n'a pas permis au Gouvernement d'établir une vraie politique sectorielle pour le secteur des transports. Néanmoins, un progrès substantiel vers une approche sectorielle dans le secteur routier a été entamé dans le cadre du Programme pro routes (financement Banque mondiale et DFID). Ce programme concerne principalement la réhabilitation des routes en terre, mais est aussi étroitement coordonné avec les interventions de bitumage à financer séparément et avec la création du FONER. Par ailleurs, bien que peu nombreuses soient encore les entreprises de travaux publics prêtes à s'implanter en République démocratique du Congo, un nombre croissant de groupes d'investisseurs européens et internationaux potentiels s'intéresse à ce pays d'une richesse potentielle énorme dans les domaines de l'énergie et du transport et donc de l'infrastructure routière.

Les projets en cours financés par le FED prouvent que des résultats satisfaisants et concrets peuvent être atteints en matière de reconstruction des infrastructures du pays et en particulier dans le réseau routier. Malgré le climat des affaires, des travaux en entreprise ont pu être exécutés de manière satisfaisante dans le cadre du FED comme dans le cas de la réhabilitation de la section de la RN1 entre Lufimi et Kwango (CF 2002/15990, 9^e FED) pour un montant

d'environ 40 000 000 EUR, et la réhabilitation de la RN1 entre Batshamba et Loange (CF 2011/22739, 10^e FED), en cours de réhabilitation pour un montant d'environ 100 000 000 EUR.

Dès lors que l'enveloppe financière allouée aux travaux à exécuter atteint une certaine masse critique et que la source de financement offre les garanties suffisantes en termes de solvabilité, des entreprises de travaux publics de calibre international et ayant la capacité technique et financière requise se décident à concourir aux appels d'offres et à s'installer en République démocratique du Congo pour exécuter le contrat. Ces programmes ont également démontré qu'un encadrement par une maîtrise d'œuvre chevronnée, appuyée et soutenue par la maîtrise d'ouvrage est indispensable pour assurer une gestion saine des moyens et des ressources financières du projet.

3.2 Complémentarité, synergie et coordination des bailleurs

Complémentarité

Ce projet est conforme aux indications du PIN du 11^e FED et répond au besoin de désenclavement du pays et de la région. De plus, son identification a été effectuée en coordination avec les autres bailleurs de fonds engagés sur ces mêmes axes routiers, notamment la Banque mondiale (BM) et la Banque africaine de développement (BAD).

Au cours de ces dernières années, plusieurs projets d'envergure dans le secteur routier, et en particulier sur la RN1, ont été financés par les partenaires au développement.

- Ainsi, la Banque mondiale a financé le bitumage de la section Kenge - Kikwit - Batshamba (344 km) sur la RN1 et la construction des deux ponts entre Batshamba et Tshikapa (rivières Loange et Lovua).
- La Banque africaine de développement, également sur la RN1, a financé le bitumage des tronçons Nsele - Lufimi (95 km) et Kwango - Kenge (73 km), ainsi que les études pour le bitumage de la section de la RN1 entre Tshikapa et Mbuji-Mayi (437 km). Actuellement, la BAD finance le tronçon de Loange à Lovua (63 km) et s'engage à financer Lovua à Tshikapa (56 km) et 100 km du tronçon de Tshikapa vers Kananga.
- Dans le cadre du deuxième Projet d'appui à la réhabilitation (PAR II) (9^e FED), l'Union européenne a financé sur la RN1 les travaux de bitumage du tronçon Lufimi - Kwango (60 km) et les travaux de réouverture, en terre, de la section Tshikapa - Kananga (254 km) en partenariat avec l'Office des Routes de Kananga (province de Lulua). Suite à la fin du PAR II en 2010, le Projet d'entretien et réhabilitation des infrastructures routières en RDC et amélioration de l'assainissement urbain à Kinshasa (PARAU) (10^e FED) a assuré l'entretien de cet axe jusqu'en 2014 en partenariat avec la brigade de l'Office des routes. A ce jour, l'Union européenne finance sous le 10^e FED le tronçon de Basthamba à Loange (114 km). Il faut rappeler que la section de la RN1 entre Kinshasa et le port de Matadi a déjà été bitumée, notamment grâce à une contribution significative du FED dans le cadre du premier programme d'appui à la réhabilitation (PAR I).

Coordination des bailleurs

La coordination avec les partenaires au développement de la République démocratique du Congo s'effectue suivant deux axes principaux : i) avec les Etats membres de l'UE et ii) avec l'ensemble des partenaires au développement. Des cadres de concertation formels et informels existent et des concertations au plan technique ont lieu en particulier dans les domaines où la Délégation de l'union européenne (DUE) est fortement impliquée comme par exemple les infrastructures, la santé, la justice. A cet égard, il faut mentionner les groupes thématiques institués par le ministère du Plan qui associent les principaux bailleurs de fonds et les ministères techniques concernés. Dans ce contexte un groupe de concertation et de travail a été créé auprès du Ministère des

Infrastructures, Travaux Publics et Reconstruction (MITPR) entre les différentes parties prenantes et tient des réunions régulières sur impulsion de la Banque mondiale et sous la coordination de la Cellule infrastructures du MITPS.

3.3 Questions transversales

Ce projet concernant essentiellement la réhabilitation d'un axe routier déjà existant (RN1) ne comportera pas de répercussions négatives significatives à long terme sur l'environnement (l'étude d'impact environnementale définira la teneur de ces impacts et les mesures de mitigation à prendre).

Les mesures de sauvegarde environnementales ainsi que la sensibilisation du personnel sur les risques des MST/VIH/SIDA seront contractuellement imposées à/aux entreprise/s de construction. Leur suivi, ainsi que la sensibilisation des populations aux risques MST/VIH/SIDA seront effectués de préférence à travers le possible recours à des organisations non gouvernementales (ONGs) spécialisées.

En général, un accompagnement social est prévu avant, durant et après la réalisation des travaux, soit pour améliorer le niveau d'acceptation, soit pour éviter/mitiger les impact négatifs de l'infrastructure (prostitution et diffusion des maladies sexuellement transmissibles, accidents routiers, augmentation de l'exploitation incontrôlée de faune et flore) et préparer les populations concernées, et en particulier les femmes, à bénéficier des avantages du commerce de leurs produits alimentaires, et autres initiatives rendues possibles par la nouvelle infrastructure.

4 DESCRIPTION DE L'ACTION

4.1 Objectifs/résultats

L'objectif général est de promouvoir l'intégration régionale du pays.

L'objectif spécifique sera d'assurer la reconstruction du réseau routier de la République démocratique du Congo et en particulier de ses axes structurants.

Ce programme s'inscrit dans l'Agenda 2030. Il contribue principalement à atteindre progressivement les objectifs des ODD de lutte contre la pauvreté d'une partie de la population congolaise en contribuant au rétablissement des infrastructures de transport pour favoriser le désenclavement du pays, mais il favorise aussi les progrès vers l'obtention des Objectifs de l'accès aux marchés et aux services sociaux et administratifs. Cela n'implique pas d'engagement de la part de la République démocratique du Congo qui bénéficie de ce programme.

Le résultat escompté est la réhabilitation routière de la section de la RN1 sur environ 150 km reliant Kamuesha à Kananga.

4.2 Principales activités

Le résultat du projet sera atteint grâce à la mise-en-œuvre des activités suivantes:

1. contracter une entreprise pour les travaux de réhabilitation;
2. contracter un bureau d'études pour la surveillance et le contrôle des travaux;
3. contracter un ou plusieurs bureaux/organisations non-gouvernementales pour l'analyse du contexte socio-territorial et l'accompagnement social, environnemental et d'évaluation des impacts due au changement climatique, la sensibilisation et la communication de l'objectif et des activités du projet aux bénéficiaires, à l'échelle locale et nationale;
4. exécuter les travaux (terrassements généraux, construction de la chaussée et des ouvrages d'art, assainissement longitudinal et transversal, signalisation et mesures d'accompagnement);
5. exécuter les travaux d'entretien pendant l'année de garantie.

4.3 Logique d'intervention

Ce projet, étant en réalité le bouclage d'une intervention distribuée sur plusieurs PIN, peut exploiter l'expérience des CF précédentes ; cette expérience nous indique les étapes critiques dans la mise en œuvre :

1. Une analyse du contexte socio-territorial concerné par l'infrastructure qui permette de prévoir les intérêts affectés, les conflits potentiels, les sujets à impliquer dans l'identification aussi des solutions techniques. Les résultats de cette analyse devraient être pris en compte dans les choix retenus dans les études techniques.
2. Les études techniques, la qualité desquels impacte énormément la capacité d'allouer de manière efficace les fonds et de prévoir les délais de réalisation.
3. Les procédures administratives préalables, tels que les expropriations (sur la base de l'analyse socio-territoriale et des études techniques) ; ce passage, très important pour ne pas invalider le reste du processus, peut-être imposé comme conditionnalité à la contrepartie nationale avant de lancer le marché de travaux.
4. Le lancement de l'accompagnement social, en légère avance par rapport aux travaux et en parallèle pour garantir la sensibilisation, la protection et plus généralement l'implication des populations riveraines.
5. La passation du marché de contrôle et surveillance, où le choix de la bonne équipe et d'un soutien adéquat de la maison mère, est fondamentale pour garantir la représentation de la maîtrise d'œuvre sur le terrain.
6. La passation du marché de travaux, à gérer probablement par un appel d'offres international restreint vu le contexte peu attractif, de manière à garantir la sélection d'une entreprise avec la capacité technique et administrative suffisante pour répondre aux nombreux problèmes et blocages à prévoir.
7. La coordination avec les autres bailleurs (BAD principalement) pour s'entraider soit dans la logistique (partage des études, exploitation des carrières et autres ressources etc.) soit dans les plaidoyers auprès des autorités nationales.

La capacité d'attraction d'une infrastructure de ce niveau, une fois que des régions à potentiel économique important tels que Kinshasa, le Kasai central et l'Angola vont être connectés, va rapidement générer des flux de trafic, surtout de marchandises, qui permettra de faire baisser les prix de ces dernières tant dans les zones de production que dans les marchés de destination. Le cadre logique devra donc considérer aussi ces prix parmi les indicateurs à surveiller pour évaluer l'efficacité du projet.

Les travaux de réhabilitation auront un impact positif sur le commerce et l'emploi, notamment des populations. Les transporteurs et autres usagers de la route bénéficieront naturellement de la meilleure praticabilité du réseau. Les producteurs agricoles, les petites et les moyennes entreprises (PME), les travailleurs et les consommateurs recueilleront les fruits de l'amélioration des conditions de transport. Les populations des villes seront mieux nourries et à meilleurs prix tandis que les populations des campagnes se remettront à produire en surplus de leurs besoins et généreront des revenus de la vente en ville de leurs denrées alimentaires.

Un autre résultat recherché par l'action de connexion interne du pays est la lutte contre l'urbanisation massive des populations rurales: la ville de Kinshasa où les réseaux technologiques et les services (eau, électricité, transports, assainissement...) n'arrivent pas à fournir un niveau minimal à ses 11 millions d'habitants, voit sa population augmenter d'environ 800 000 personnes chaque année. Les conditions de vie dans l'arrière-pays étant ainsi difficiles, beaucoup de jeunes et même d'enfants se mettent en route chaque jour à la recherche de meilleures opportunités dans

la capitale. La réalisation progressive du réseau de transport permettra le développement économique d'autres centres urbains et zones rurales traversées en rééquilibrant le développement du pays et en offrant aux populations des opportunités dans des zones moins congestionnées.

5 MISE EN ŒUVRE

5.1 Convention de financement

Pour mettre en œuvre la présente action, il est envisagé de conclure une convention de financement avec le pays partenaire, tel que prévu à l'article 17 de l'annexe IV de l'accord de partenariat ACP-UE.

5.2 Période indicative de mise en œuvre

La période indicative de mise en œuvre opérationnelle de la présente action, au cours de laquelle les activités décrites à la section 4.2 seront menées et les contrats et accords correspondants seront mis en œuvre, est de **60** mois à compter de la date d'entrée en vigueur de la convention de financement.

La prolongation de la période de mise en œuvre peut être approuvée par l'ordonnateur compétent de la Commission, qui modifiera la présente décision et les contrats et accords concernés; les modifications apportées à la présente décision constituent des modifications non substantielles au sens de l'article 9, paragraphe 4 du règlement (UE) 2015/322.

5.3 Mise en œuvre de la composante relative à l'appui budgétaire

S.O.

5.4 Modalités de mise en œuvre

5.4.1 Gestion indirecte avec la République démocratique du Congo

La présente action ayant pour objectif de reconstruire le réseau routier de la République démocratique du Congo et en particulier ses axes structurants peut être mise en œuvre en gestion indirecte avec la République démocratique du Congo conformément à l'article 58, paragraphe 1, point c), du règlement (UE, Euratom) n° 966/2012 applicable en vertu de l'article 17 du règlement (UE) 2015/323 conformément aux modalités suivantes.

La République démocratique du Congo agit en tant que pouvoir adjudicateur dans le cadre des procédures de passation de marchés et d'octroi de subventions. La Commission procède à un contrôle ex ante de toutes les procédures de passation de marchés et d'octroi de subventions.

Les paiements sont exécutés par la Commission.

Conformément à l'article 190, paragraphe 2, point b), du règlement (UE, Euratom) n° 966/2012 et l'article 262, paragraphe 3, du règlement délégué (UE) n° 1268/2012 applicable en vertu de l'article 36 du règlement (UE) 2015/323 et l'article 19 c, paragraphe 1, de l'annexe IV de l'accord de partenariat ACP-UE, la République démocratique du Congo applique les règles de passation de marchés établies à la deuxième partie, titre IV, chapitre 3, du règlement (UE, Euratom) n° 966/2012. Ces règles, ainsi que les règles applicables aux procédures d'octroi de subventions conformément à l'article 193 du règlement (UE, Euratom) n° 966/2012 applicable en vertu de l'article 17 du règlement (UE) 2015/323, seront fixées dans la convention de financement conclue avec la République Démocratique du Congo.

5.5 Champ d'application de l'éligibilité géographique pour les marchés et les subventions

L'éligibilité géographique au regard du lieu d'établissement pour la participation aux procédures de passation de marchés et d'octroi de subventions et au regard de l'origine des fournitures achetées, telle qu'elle est établie dans l'acte de base et énoncée dans les documents contractuels pertinents, est applicable, sous réserve des dispositions suivantes.

L'ordonnateur compétent de la Commission peut étendre l'éligibilité géographique conformément à l'article 22, paragraphe 1, point b), de l'annexe IV de l'accord de partenariat ACP-UE en cas d'urgence ou d'indisponibilité de produits et services sur les marchés des pays concernés, ou dans d'autres cas dûment justifiés si l'application des règles d'éligibilité risque de rendre la réalisation de la présente action impossible ou excessivement difficile.

5.6 Budget indicatif

Description	Contribution de l'UE (montant en EUR)
5.4.1 - Gestion indirecte avec la République démocratique du Congo	136 750 000
– Travaux	120 000 000
– Révision des prix	12 000 000
– Surveillance des travaux	3 500 000
– Sensibilisation et accompagnement social et environnemental	700 000
– Assistance technique à l'entretien routier	500 000
– Communication et visibilité	50 000
5.9 – Évaluation, 5.10 - Audit	650 000
Provisions pour imprévus	12 600 000
TOTAL	150 000 000

La mise en œuvre des travaux de la RN1, entre Batshamba et Loange, ayant mis à nu des insuffisances dans les études de faisabilité, il était envisagé de lancer des nouvelles études.

Ces nouvelles études ne pouvant être disponibles qu'au bout de 13 mois (auxquels il faudrait ajouter la période de passation du marché), il a été décidé de recourir à une actualisation des études disponibles par un bureau à recruter.

Faute d'un devis estimatif actualisé, une approche en deux phases a été mise en place:

1. En appliquant les prix unitaires actuels (en référence aux travaux de la RN1 financés par le 10^e FED en cours) aux quantités présentées par l'étude existante, il se dégage un coût d'environ 1 000 000 EUR au kilomètre.

Avec l'enveloppe 11^e FED nous financerons via ce programme un linéaire de 120 km y compris les trois ponts en tranche ferme, tandis que les 30 km restants seront financés en tranche conditionnelle.

2. Avant la fin de juillet 2016, une mission conjointe Commission - COFED – Office des routes de Kananga de reconnaissance des lieux sera effectuée pour préparer les Termes de référence de l'actualisation des études. L'actualisation, dont le rapport sera attendu 6 mois après son lancement, aura pour objectifs:
 - le maintien ou modification du tracé initialement retenu compte tenu des changements intervenus et indiquer les éventuelles expropriations;
 - la topographie (réévaluer le volume des terrassements);
 - la géotechnique (confirmer la puissance et la qualité des gîtes d'emprunt et des carrières de roche;
 - confirmer l'assainissement prévu après le temps écoulé depuis 2011;
 - production d'un devis confidentiel;
 - mise à jour des dossier d'appel d'offres.

Le programme bénéficie d'un délai de 48 mois suivants l'entrée en vigueur de la convention de financement pour la signature des marchés et des contrats de subvention.

5.7 Structure organisationnelle et responsabilités

Le maître d'ouvrage des travaux de réhabilitation de la RN1 de Kamuesha à Kananga sera l'Ordonnateur national du FED et la maîtrise d'œuvre sera au Ministère des Infrastructures, Travaux Publics et Reconstruction et l'Office de routes provincial. Ce dernier pourrait agir par les biais de l'Office de Routes Provinciale. Les travaux seront exécutés par l'entreprise qui sera contractée à l'issue d'un appel d'offres restreint international.

Un comité de pilotage sera mis en place pour superviser et approuver l'orientation générale et la ligne d'action du projet. Le comité de pilotage du projet se réunira au moins deux fois par an et sera composé:

- d'un représentant de l'ordonnateur national du FED,
- d'un représentant du MITPR,
- d'un représentant de l'OdR,
- d'un représentant de la Cellule Infrastructures,
- d'un représentant du FONER,
- d'un représentant du Chef de délégation, ayant le statut d'observateur.

La mission de contrôle (surveillance des travaux) sera contractée par procédure négociée.

Les organisations non-gouvernementales impliquées dans le suivi des mesures environnementales, la sensibilisation MST/VIH/SIDA, l'accompagnement social - et les autres questions transversales – y compris la communication – seront sélectionnés par des appels d'offres ou appels à propositions.

5.8 Suivi des résultats et rapports

Le suivi technique et financier courant de la mise en œuvre de la présente action est un processus continu et fait partie intégrante des responsabilités du partenaire de mise en œuvre. À cette fin, le partenaire de mise en œuvre doit établir un système de suivi interne, technique et financier permanent pour l'action et élaborer régulièrement des rapports d'avancement (au moins une fois

par an) et des rapports finaux. Chaque rapport rendra compte avec précision de la mise en œuvre de l'action, des difficultés rencontrées, des changements mis en place, ainsi que des résultats obtenus (réalisations et effets directs), mesurés par rapport aux indicateurs correspondants, en utilisant comme référence la matrice du cadre logique (pour la modalité de projet) ou la liste d'indicateurs de résultat (pour l'appui budgétaire). Le rapport sera présenté de manière à permettre le suivi des moyens envisagés et employés et des modalités budgétaires de l'action. Le rapport final, narratif et financier, couvrira toute la période de mise en œuvre de l'action.

Le suivi des indicateurs se fera par:

- Le contrat de surveillance et de contrôle des travaux et communiqué par les rapports semestriels et le rapport final de la mission qui aura lieu après la fin des travaux.
- Le contrat de l'audit technique et financier qui remettra un rapport technique tous les 4 mois et un rapport final en fin de la mission.
- Le contrat d'évaluation à mi-parcours et particulièrement l'évaluation finale qui se tiendra à la fin du projet, pendant la période de garantie.

La Commission peut effectuer d'autres visites de suivi du projet, par l'intermédiaire de son propre personnel et de consultants indépendants directement recrutés par la Commission pour réaliser des contrôles de suivi indépendants (ou recrutés par l'agent compétent engagé par la Commission pour mettre en œuvre ces contrôles).

5.9 Évaluation

Eu égard à la nature de l'action, il sera procédé à une évaluation à mi-parcours et une évaluation finale de la présente action ou de ses composantes par l'intermédiaire de consultants indépendants. L'évaluation à mi-parcours sera réalisée en cas de problèmes. L'évaluation finale sera réalisée à des fins de responsabilisation et d'apprentissage à divers niveaux (y compris la révision des politiques).

La Commission informera le partenaire de mise en œuvre au moins un mois avant les dates envisagées pour les missions d'évaluation. Le partenaire de mise en œuvre collaborera de manière efficace et effective avec les experts en charge de l'évaluation, notamment en leur fournissant l'ensemble des informations et documents nécessaires et en leur assurant l'accès aux locaux et activités du projet.

Les rapports d'évaluation seront communiqués au pays partenaire et aux autres parties prenantes clés. Le partenaire de mise en œuvre et la Commission analyseront les conclusions et les recommandations des évaluations et décideront d'un commun accord, le cas échéant en accord avec le pays partenaire, des actions de suivi à mener et de toute adaptation nécessaire et notamment, s'il y a lieu, de la réorientation du projet.

À titre indicatif, il sera conclu un marché de services d'évaluation au titre d'un contrat-cadre en 2019. Cette étude vérifiera que les cibles de départ (coût de transport, temps de parcours, mobilité humaine, flux des échanges, volume du trafic, nombre de passager par véhicule, km bitumé, nombre de ponts, station de pesage, dispositifs de signalisation et sécurité...) identifiés pendant la première année par des enquêtes sur le contrat de la sensibilisation et accompagnement, le contrat de l'audit technique ainsi que le contrat de surveillance des travaux, ont atteint les performances attendues au moment de l'évaluation finale

5.10 Audit

Sans préjudice des obligations applicables aux marchés conclus pour la mise en œuvre de la présente action, la Commission peut, sur la base d'une évaluation des risques, commander des

audits indépendants ou des missions de vérification des dépenses pour un ou plusieurs contrats ou conventions.

À titre indicatif, il sera conclu un marché de services d'audit au titre d'un contrat-cadre en 2017 qui permette le déroulement d'un nombre adéquat d'audits techniques et financiers intermédiaires sur le marché de travaux et sur la mission de contrôle, à titre indicatif une fois tous les 4-6 mois.

5.11 Communication et visibilité

La communication et la visibilité de l'UE constituent des obligations légales pour toutes les actions extérieures financées par l'UE.

Pour la présente action, il y a lieu de prévoir des mesures de communication et de visibilité qui seront établies, au début de la mise en œuvre, sur la base d'un plan d'action spécifique dans ce domaine et financées sur le budget indiqué à la section 5.6 ci-dessus.

En ce qui concerne les obligations légales en matière de communication et de visibilité, les mesures seront mises en œuvre par la Commission, le pays partenaire, les contractants, les bénéficiaires de subvention et/ou les entités en charge. Des obligations contractuelles adaptées seront respectivement prévues dans la convention de financement, les marchés, les contrats de subvention et les conventions de délégation.

Le plan de communication et de visibilité de l'action ainsi que les obligations contractuelles adaptées seront établis sur la base du manuel de communication et de visibilité pour les actions extérieures de l'Union européenne.

Les activités nécessaires à la visibilité feront l'objet d'une passation d'un marché de services en gestion indirecte avec l'Ordonnateur National du FED de la République démocratique du Congo.

6 CONDITIONS PREALABLES

S.O.

APPENDICE – MATRICE INDICATIVE DU CADRE LOGIQUE (POUR LA MODALITE DE PROJET)

Les moyens, les produits directs et induits escomptés et l'ensemble des indicateurs avec leurs cibles et leurs valeurs de référence qui figurent dans la liste des indicateurs de résultat sont fournis à titre indicatif et peuvent être mis à jour au cours de la mise en œuvre de l'action sans modification de la décision de financement. Le tableau où figure la liste indicative des indicateurs de résultat évoluera au cours de la durée de vie de l'action: des colonnes supplémentaires seront insérées pour les objectifs intermédiaires (étapes), s'il y a lieu, et pour rendre compte des résultats obtenus, mesurés par rapport aux indicateurs.

	Chaîne des résultats	Indicateurs	Valeurs de référence (y compris année de référence)	Cibles (y compris année de référence)	Sources et moyens de vérification	Hypothèses
Objectif global: impact	Promouvoir l'intégration régionale du pays	1. Coût du transport 2.déplacement humain 3.Marchandises échangées (tonnes)	1).0.66 EUR/TKm Décembre 2013 2) déplacement identifié en début de projet (2018) 3) Tonnage des marchandises et flux des échanges identifiés au démarrage des travaux (2018)	1)0.54 EUR /TKm en 2022 2) déplacement identifié en fin de projet 2022 3) flux et flux des échanges en fin des travaux(2022)	1)enquête économique à réaliser sur la sensibilisation et l'accompagnement social 2) enquête de mobilité financé sur la sensibilisation et l'accompagnement social	Plan directeur national intégré des transports en République démocratique du Congo rendu disponible.

Objectif(s) spécifique(s): Effet(s) direct(s)	La reconstruction du réseau routier de la République démocratique du Congo et en particulier de ses axes structurants	1 Temps de parcours entre Tshikapa et Kananga	1) 10.8h (2009-2012), selon Rapport final PARAU. Temps actuel à établir lors de l'actualisation de l'étude(*)	A préciser dans le rapport d'actualisation de l'étude de faisabilité(*)	1) rapport final de la mission de contrôle	<ul style="list-style-type: none"> Le financement pour les routes est suffisant Le climat politique et sécuritaire est stable L'entretien routier est assuré
		2) - Volume de trafic	2) 81 voitures/j 568 véh. 4x4/j 357 camions/j Selon rapport final PARAU			
		3) coût de transport	3) 0.66 EUR /tkm Rapport final PARAU			
		4) passager par véhicule	4) 51 passager/véh. Rapport final PARAU			
Produits	1. La section de la route RN1 reliant Kamuesha à Kananga réhabilitée.	1 Km de route bitumée** EURF (European Union Results Framework) I26 L2 2 – ponts réhabilités 3 panneaux de signalisation et dispositifs de sécurité routière	1- 0 2- 0 3- 0 4- 0	1- 150 km en 2022 2- 3 ponts en 2022 3- à préciser 4- à préciser	1. rapport final de la surveillance et contrôle des travaux et audit technique 2. rapport final de la surveillance des travaux et audit technique 3. rapport final de la surveillance des travaux et CNPR (Comité national de	

		4 – poste de péage et /ou de pesage			prévention routière) 4. rapport final de la surveillance des travaux, audit technique et rapport du FONER	
	2. L'objectif et des activités du projet communiqués aux bénéficiaires	1. Nombre d'ONG participant dans l'analyse du contexte socio-territorial et l'accompagnement social et environnemental 2. Nombre d'études préparatoires publiées 3. Nombre de personnes participant dans les sessions d'information (ventilé par le sexe)	Données identifiées au démarrage par la sensibilisation et l'accompagnement social	Données identifiées en fin de projet	Rapport produit par l'accompagnement social et la sensibilisation	