



PEACEBUILDING FUND (PBF)
FINALPROGRAMME¹ NARRATIVE REPORT

REPORTING PERIOD: FROM 10/2010 TO 03/2013

<p>Programme Title & Project Number</p> <ul style="list-style-type: none"> Programme Title: Soutien à la Planification et à l'Accessibilité dans l'Est de la RDC (SPACE) Programme Number (if applicable): (RSA/11) MPTF Office Project Reference Number:³ (PBF E.4) 	<p>Country, Locality(s), Priority Area(s) / Strategic Results²</p> <p><i>Country/Region</i> République Démocratique du Congo (RDC)</p> <p><i>Priority area/ strategic results</i> : Renforcement de l'Autorité de l'Etat à l'Est</p>
<p>Participating Organization(s)</p> <ul style="list-style-type: none"> UNOPS 	<p>Implementing Partners</p> <ul style="list-style-type: none"> Office des Routes, Ministère des Travaux Publics Infrastructures et Reconstruction, le PAM (Cluster Logistiques)
<p>Programme/Project Cost (US\$)</p> <p>Total approved budget as per project document: MPTF /JP Contribution⁴: 1,300,879 USD</p> <ul style="list-style-type: none"> <i>by Agency (if applicable)</i> Agency Contribution <i>by Agency (if applicable)</i> <p>Government Contribution <i>(if applicable)</i></p> <p>Other Contributions (donors) <i>(if applicable)</i>: Contribution BPRM : 1, 000,621 USD</p> <p>TOTAL: 2, 301, 500 USD</p>	<p>Programme Duration</p> <p>Overall Duration (<i>months</i>) 29 mois Start Date⁵ (<i>dd.mm.yyyy</i>)Octobre 2010</p> <p>Original End Date⁶ (<i>dd.mm.yyyy</i>) Octobre 2012 Actual End date⁷ (<i>dd.mm.yyyy</i>)Mars 2013</p> <p>Have agency(ies) operationally closed the Programme in its(their) system? Yes <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/></p> <p>Expected Financial Closure date⁸: Mars 2014</p>

¹ The term "programme" is used for programmes, joint programmes and projects.

² Strategic Results, as formulated in the Performance Management Plan (PMP) for the PBF, Priority Plan or project document;

³ The MPTF Office Project Reference Number is the same number as the one on the Notification message. It is also referred to as "Project ID" on the project's factsheet page on the [MPTF Office GATEWAY](#).

⁴ The MPTF/JP Contribution is the amount transferred to the Participating UN Organizations – see [MPTF Office GATEWAY](#)

⁵ The start date is the date of the first transfer of the funds from the MPTF Office as Administrative Agent. Transfer date is available on the [MPTF Office GATEWAY](#)

⁶ As per approval of the original project document by the relevant decision-making body/Steering Committee.

⁷ If there has been an extension, then the revised, approved end date should be reflected here. If there has been no extension approved, then the current end date is the same as the original end date. The end date is the same as the operational closure date which is when all activities for which a Participating Organization is responsible under an approved MPTF / JP have been completed. As per the MOU, agencies are to notify the MPTF Office when a programme completes its operational activities. Please see [MPTF Office Closure Guidelines](#).

⁸ Financial Closure requires the return of unspent balances and submission of the [Certified Final Financial Statement and Report](#).

Programme Assessment/Review/Mid-Term Eval.

Evaluation Completed

Yes No Date: *dd.mm.yyyy*

Evaluation Report - Attached

Yes No Date: *dd.mm.yyyy*

Report Submitted By

- o Name: Brian Leo Treacy
- o Title: Directeur et Représentant
- o Participating Organization (Lead): UNOPS
- o Email address: brianT@unops.org

EXECUTIVE SUMMARY

Les principales réalisations du projet sont les suivantes :

1. 6 ateliers (au lieu de 5 prévus initialement) organisés afin de planifier et de réaliser les études techniques des routes prioritaires du programme STAREC. Ces ateliers ont été organisés, en collaboration avec les équipes du STAREC et de l'Office des Routes, à Goma, à Bukavu, à Kalemie, à Kisangani, à Mbandaka et à Kindu entre février et avril 2011. Ils ont permis de définir les priorités, d'évaluer les besoins en termes de financement et de planifier les actions urgentes à mener. Plus de 300 agents de l'Etat et acteurs du développement y ont pris part.
2. Mise en place et gestion d'un mécanisme de financement et de mise en œuvre des interventions routières d'urgence sur les routes rendues impraticables dans les lieux géographiquement couverts par le programme STAREC (hors des 6 axes prioritaires). Trois contrats financés par la contribution du FCP ont été achevés dans le cadre de ce projet. Il s'agit de :
 - Réhabilitation du platelage du pont de Mashere sur l'axe Miti-Hombo dans la province du Sud Kivu, par le remplacement de quelques pièces de pont et le renouvellement du bois de platelage;
 - Réouverture de la route, évacuation des éboulements et remise en état provisoire de la chaussée et des drainages sur l'axe Loashi - Nyabiondo – Kashebere dans la province du Nord Kivu.
 - Reconstruction de 2 dalots en béton armé dont un dalot de 2x2x16, 4ml et l'autre de 1x1x 10 ml de long sur l'axe Miti-Hombo dans la province du Sud Kivu.

I. Purpose

Dans l'optique d'éviter une résurgence des conflits armés, de restaurer l'Autorité de l'Etat, de promouvoir une paix durable et d'assurer une relance de l'économie, le Gouvernement de la RDC a initié des interventions ciblées et focalisées sur des zones précises à l'Est du pays à travers un programme multisectoriel dénommé « Plan de Stabilisation et de Reconstruction des zones sortant des conflits armés », STAREC en sigle. Ce programme bénéficie du soutien de la communauté internationale à travers la « Stratégie Internationale de Soutien à la Sécurité et la Stabilisation de l'Est de la RDC », ISSSS en sigle.

A ce titre, l'UNOPS a bénéficié d'un financement de US \$ 1, 300,879 du Fonds de Consolidation de la Paix (FCP) en vue de réaliser des interventions ponctuelles et rapides sur les axes routiers à l'Est de la RDC dans le but de faciliter l'accès des humanitaires aux personnes déplacées dans les zones enclavées. Ce projet, dénommé « Soutien à la Planification et à l'Accessibilité dans l'Est de la RDC » (SPACE), a également bénéficié d'un financement du « Bureau for Population Refugees and Migration of the United States of America », (BPRM). Il comportait deux volets à savoir :

1. L'appui technique et opérationnel au Gouvernement Congolais dans la planification et la réalisation des études techniques des routes prioritaires du programme STAREC. Dans cette optique, le projet devait apporter un appui au STAREC dans l'organisation des ateliers provinciaux d'identification des priorités en matière de réhabilitation et d'entretien routier et dans la mise en place d'une équipe conjointe chargée de mener les études techniques des routes identifiées dans le plan des investissements du STAREC; (2)
2. La mise en place d'un mécanisme d'intervention rapide permettant de rendre accessibles certains axes routiers impraticables à la suite d'activités humaines ou de catastrophes naturelles, qui ont entraîné l'arrêt du trafic routier et ont empêché de ce fait, la fourniture des services humanitaires et

la réalisation des opérations sécuritaires. Les interventions comprenaient, sans être exhaustifs : la réparation des chaussées de route, des bourbiers, des dégâts physiques causés par des érosions et des éboulements, la réparation des structures telles que les murs de soutènement et les ponts, les passages busés et les fossés. Ces interventions étaient ponctuelles et ne concernaient que les points critiques sur les routes. Il ne s'agissait pas d'un entretien permanent.

Bien que l'accord ait été signé en décembre 2010, il a effectivement pris effet le 1^{er} janvier 2011.

II. Provide the main objectives and expected outcomes of the programme in relation to the Priority Plan (for PRF projects) and project document (for IRF projects).

Le projet « Soutien à la Planification et à l'Accessibilité dans la l'Est de la RDC » (SPACE) visait essentiellement à rendre praticables, à travers des interventions rapides, les axes routiers coupés du fait des facteurs naturels ou humains, en vue de faciliter l'accès humanitaire aux personnes déplacées. Le projet visait également à apporter un appui technique et opérationnel au Gouvernement congolais dans la planification et la réalisation des études techniques des routes prioritaires du programme STAREC.

Les principaux résultats attendus du projet étaient les suivants :

- 5 ateliers participatifs sont organisés dans les lieux prioritaires du STAREC;
- 3 routes prioritaires sont identifiées dans chaque lieu du réseau STAREC ;
- Les équipements pour les études techniques sont achetés et livrés ;
- Les interventions d'urgence sont réalisées afin de permettre la praticabilité d'environ 135 kms de routes ;
- Les études technique des routes prioritaires identifiées sont lancées et les dossiers techniques sont préparés et disponibles;

III. Assessment of Programme Results

- **Outcomes:** Grâce aux interventions rapides et ponctuelles réalisées dans le cadre de ce projet, les axes routiers impraticables ont été rendus accessibles, facilitant ainsi la circulation des personnes et des biens. Le nombre de personnes bénéficiaires de ces actions est estimé à plus de 500,000 dans la partie Est de la RDC. C'est à ce titre qu'il convient d'affirmer que ce projet a réellement contribué à la mise en œuvre du plan gouvernemental de stabilisation de la RDC
- **Outputs:** L'objectif final visé par le projet qui consistait à faciliter l'accès humanitaire par voie routière aux populations déplacées de l'Est de la RDC a été atteint. De nombreuses populations déplacées de même que celles vivant le long des axes rouverts ont pu bénéficier de ce programme. De même à la suite de la tenue de près de 6 ateliers les besoins ont été évalués et les priorités définis, en termes de financement et de planification des actions urgentes à mener.

- **Qualitative assessment:** De façon globale, le projet a atteint ses objectifs et les travaux réalisés ont été réceptionnés par les autorités nationales compétentes qui en ont approuvé la qualité. Le projet a bénéficié de financement supplémentaire du BPRM en vue de la réalisation des travaux sur les axes Gety-Marabo à Irumu dans le District d’Ituri en Province Orientale et Mbalako - Cantine + Kyanzaba - Cantine - Maboya à Beni dans la Province du Nord Kivu.

ii) Indicator Based Performance Assessment:

	<u>Achieved</u> Indicator Targets (Cumulative over funding period)	Reasons for Variance with Planned Target (if any)	Source of Verification
Résultat 1 Un appui technique et opérationnel est donné au Gouvernement congolais dans la planification et la réalisation des études techniques des routes prioritaires du programme STAREC			
Résultat 1.1 5 ateliers pour planifier et réaliser les études techniques des routes prioritaires du programme STAREC sont organisés	6 ateliers ont été organisés plutôt que 5 comme initialement prévu	L'équipe a jugé nécessaire d'organiser un atelier de plus afin de satisfaire à la demande de la contrepartie nationale d'impliquer le maximum de personnes dans l'activité de planification	Rapports des ateliers Etudes techniques des routes
Résultat 2 Un mécanisme de financement et de mise en œuvre des interventions routières d'urgence est mis en place dans les lieux géographiquement couverts par le programme STAREC			
Résultat 2.1 Les interventions routières d'urgence sont faites sur les axes routiers pour les rendre praticables	3 interventions ont été achevées	Les retards dans la soumission et dans l'évaluation techniques des propositions de projets n'ont pas permis d'atteindre tous les objectifs assignés. Aussi, l'hostilité des populations sur l'axe Ari-Wara a entraîné un arrêt des travaux sur cet axe	Contrats signés Lettre de réception définitive des travaux

iii) Evaluation, Best Practices and Lessons Learned

Plusieurs contraintes ont freiné la mise en œuvre du projet et entraîné des retards dans l'exécution des travaux. Les plus importantes sont les suivantes :

- **La situation sécuritaire précaire** dans la région : elle est une contrainte majeure car elle freine les actions de descentes sur le terrain pour des évaluations ainsi que l'exécution des travaux. Durant la période de mise en œuvre du projet, plusieurs incidents sécuritaires ont été rapportés sur les différents axes (Bunia-Boga, Ariwara-Kinguezi, Guty-Marabo, de Duru-Dungu donnant accès à la piste de Duru et Munghozi-Mpati-Missinga...), parmi lesquels les cas de prise d'otages suivis de demande de rançon, les pillages, les tueries et les viols perpétrés par les groupes armés qui, en dépit des efforts de stabilisation et de sécurisation de la région, y étaient très actifs.

Leçon apprise : Les arrêts de travail pour des raisons de sécurité sont très fréquents lors de la mise en œuvre des projets à l'Est de la RDC. Cela a un impact direct sur les budgets des opérations des projets qui se révèlent souvent plus élevés que prévu. Systèmes pour surveiller la fréquence et la durée des arrêts de travail peuvent aider à quantifier le coût des opérations dans un environnement de sécurité instable.

- **La rareté de nouvelles soumissions** de demandes de projets constitue une autre contrainte majeure. Malgré les efforts de sensibilisation auprès des partenaires et ONGs, les demandes sont rares. Ceci est en partie la conséquence de la situation sécuritaire qui ne favorise pas les descentes sur le terrain pour l'identification d'éventuels projets. Aussi, certains partenaires tardent à maîtriser le processus d'élaboration et de soumission des propositions de projet, ce qui a eu un impact négatif sur la qualité des projets soumis à l'évaluation. Ceci s'est surtout observé au démarrage du projet en début 2011.
- **Le rejet de la méthode Haute Intensité de Main d'œuvre (HIMO) par la population locale** sur l'axe Ari Wara Kinghezi base dans la province de l'Orientale a été une autre contrainte dans la mise en œuvre du projet. Les travaux sur cet axe ont été arrêtés suite à des actes de pillages et à des menaces des populations locales qui refusent les travaux en Haute Intensité de Main d'œuvre (HIMO). Selon elles, l'Etat leur aurait promis des travaux mécanisés pour la réhabilitation de l'axe. Face à l'hostilité des populations qui refusaient les travaux en HIMO, l'UNOPS a décidé de transférer certaines entreprises contractantes sur l'axe Gety-Marabo.
- **L'inaccessibilité des sites par des camions pour le transport des matériaux**
Les présentes routes identifiées ont été pendant longtemps laissées, elles ont été fermées et ne permettaient aucun accès facile. Des routes de largeur standard qui pendant tout le temps où elles ont été laissées ne laissaient que les traces de sentier. Pour y travailler il faut déposer les matériaux à des distances importantes du chantier et les acheminer sur la tête sur les endroits où ils doivent être utilisés. La grande pluviométrie à certains endroits avait retardé les travaux.

Les coûts de réhabilitation de la route sont intimement liés à la distance entre les sites de construction et les centres d'approvisionnement. Ce facteur doit être pris en compte lors de la phase de planification, afin de

+préjuger du coût des matériaux de construction. En outre, une évaluation correcte du contexte et des contraintes dans les sites d'intervention et une bonne planification logistique permettra d'améliorer l'efficacité des interventions et éviter les retards dans la mise en œuvre du projet.

- **La faible capacité technique et managériale des entreprises** a été notée à plusieurs niveaux dans le processus de mise en œuvre du projet. L'absence d'une analyse préliminaire des capacités des entreprises locales est apparue comme une faiblesse majeure ayant un impact négatif sur l'exécution des travaux de réhabilitation des routes. Une analyse adéquate des capacités des entrepreneurs locaux est impérative avant le démarrage des futurs projets. Si ces capacités sont inexistantes ou insuffisantes, il est important d'intégrer les aspects de capacitation dans la phase initiale du projet. Le nombre et qualités des sous-projets qui ont été demandés ne répondent pas souvent aux attentes et critères techniques à épuiser les fonds dans les délais prévus.

Leçon apprise : une évaluation adéquate des capacités des entreprises locales est une condition préalable avant le début des interventions futures. Si ces capacités sont déficientes ou insuffisantes, il sera impératif d'intégrer les activités de renforcement des capacités dans la phase initiale du projet. L'expérience de travail avec les entreprises locales lors de la mise en œuvre du projet a révélé la nécessité de continuer à travailler avec des entrepreneurs qualifiés, tout en renforçant la capacité des plus faibles.

- Dans un contexte marqué par plusieurs années de conflits armés, par une absence d'un mécanisme d'entretien des infrastructures routières et par une forte pluviométrie qui entraîne des glissements de terrain et des érosions, il était important de mettre en place un mécanisme qui permette d'intervenir de manière rapide et urgente pour rouvrir une route coupée ou réhabiliter un pont défectueux. Le projet SPACE a permis de combler cette absence et a de manière significative contribué à l'amélioration des infrastructures routières permettant ainsi l'accès des humanitaires aux personnes déplacées dans les zones reculées. Ce mécanisme a reçu un écho très favorable auprès des ONGs, des autorités administratives et des acteurs humanitaires qui ont impérativement besoin d'utiliser les infrastructures routières pour accomplir leur mission. Le mécanisme reste à parfaire notamment en ce qui concerne la maîtrise du processus d'élaboration et de soumission des propositions de projets par les partenaires.

iv) A Specific Story

- In the box below, provide details on how the project successfully contributed to accelerate the peacebuilding process. What were the most significant changes achieved at the level of perceptions, behaviours, attitudes of individuals or groups that were previously involved in conflicts?
- Attachment of supporting documents, including photos with captions, news items etc, is strongly encouraged. The MPTF Office will select stories and photos to feature in the Consolidated Annual Report, the GATEWAY and the MPTF Office Newsletter.

Conflict dynamics being addressed: Describe the specific problem or challenge faced by the subject of your story. N/A

Project Interventions: Describe the Project interventions that were undertaken to respond to this problem. What was the intended 'change' at which level? Be as detailed as possible

- Aux endroits où la sécurité était très préoccupante les projets ont été délocalisés tels le projet de travaux d'ouverture de piste Ariwara-Kinguezi, traitement de bourbiers sur l'axe par endroits sur l'axe ont été délocalisés sur l'axe Guty-Marabo dans le même district.
- Les durées de validation des projets ont été revues pour permettre selon les mêmes processus la mise en route du projet aux endroits où les besoins sont exprimés et effectifs.
- Les matériaux sont payés localement et transportés par la main d'œuvre locale sur les lieux d'exécution des transports par l'entreprise.

Result: Describe the *change* that occurred as a result of the project interventions. For example, how did relationships between previously conflicting groups change? How have the drivers and key causes of conflict been addressed?

- Grâce aux interventions rapides et ponctuelles réalisées dans le cadre de ce projet, les axes routiers impraticables ont été rendus accessibles, facilitant ainsi la circulation des personnes et des biens. Le nombre de personnes bénéficiaires de ces actions est estimé à plus de 500,000 dans la partie Est de la RDC. C'est à ce titre qu'il convient d'affirmer que ce projet a réellement contribué à la mise en œuvre du plan gouvernemental de stabilisation de la RDC

Lessons Learned: Voir supra

Annexes 1 : Quelques incidents sécuritaires survenus durant l'exécution du projet relevés (en 2011 essentiellement)

04/10/2011 : un agent d'une ONG humanitaire internationale - qui a requis l'anonymat - a été kidnappé par un groupe d'hommes en armes du groupe Mai-Mai Raia Mutomboki. Les ravisseurs demandaient à être mis en contact avec des autorités militaires et politiques du sud kivu même au niveau national pour faire passer un certain nombre de messages relatifs à la situation sécuritaire et de protection dans le territoire de Shabunda. Après plusieurs heures de négociation mettant notamment en expliquant le mandat humanitaire, les responsabilités et le travail de l'ONG, l'agent a été relâché sans compensation.

02/09/11 : Un bateau en provenance d'Uvira en destination de Kalemie a été intercepté par les éléments Mai mai Yakutumba dans le lac Tanganyika. Le bateau a été relâché après avoir payé une rançon, le bateau transportait aussi quelques matériels et véhicules de la Monusco.

04/08/11 : Le commandant du 1051 Bataillon FARDC a informé que dans la nuit du 2/3 Août 2011, des bandits armés non-identifiés ont pillé un véhicule près du village Abeka ; ces bandits ont aussi violé six femmes se trouvant à bord de ce véhicule.

05/08/11 : Attaque par Mai mai Yakutumba contre une compagnie FARDC à Lubondia (14Km NE du COB lulimba) .

Le commandant 42 éme secteur FARDC a informé que dans la nuit du 4/5 Aout 11, Plus de 40 combattants mai mai Yakutumba ont attaqué une base FARDC à Lubondja

L'échange de feu s'est poursuivi pendant environs 40 minutes faisant un bilan d'un mort et deux blessés du coté militaires FARDC. Une patrouille spéciale était envoyée par le COB lulimba au centre de formation FARDC de Kilombwe pour confirmer cette attaque, le chef de la patrouille Monusco a rencontré le commandant 42 eme Secteur FARDC qui à aussi confirmé l'incident, finalement un MOB a été installé au village Lubondja pour suivre la situation.

30/08/11 : Un groupe de personnes armées non identifiés ont force et volé beaucoup de matériels au bureau de l'ONG ADRA et on suspecte les éléments Mai mai Yakutumba d'avoir commis cet acte.

07/08/11 : Tuerie et pillage par les bandits armés non identifiés près du village Kajembo (7 Km au sud de Sange).

Le COB Sange a été informé qu'un habitant du village Kajembo était tué par les bandits armés non identifiés. Le commandant COB Sange a immédiatement partagé cette information avec la PNC et a aussi envoyé une patrouille de renseignement sur le lieu

08/08/11: Selon plusieurs sources, à Marungu dans le moyen plateau d'Uvira, 02 véhicules appartenant à CICR ont été braqués par des hommes armés non encore identifiés. Les passagers, tous agents de CICR, ont été dépouillés de leurs biens (Téléphones, argents...). D'autres organisations humanitaires ont déjà été victimes d'actes similaires dans la zone. Le cas le plus récent est celui de MSF Espagne.

05/07/2011 : Arrivée de 16 éléments FDLRs à KABUNDUGULU (à 2 heures de marche de Mulumba) dans la localité de Bazoba et Groupement de BANGOMA, ils ont obligé la population de cotiser de l'argent, de peur d'être tué par ces assaillants, celle-ci a pu collecter 300U\$.

06/07/2011 : Occupation de la localité de Kipulu (devenue temporairement l'Etat major des éléments FDLRs qui ont détaché 7 éléments dans le village Bazoba situé à 2heures de marché de Shabunda centre, ces éléments ont obligé la population à collecter les vivres à leur faveur.

19/07/2011 : à Shabunda centre, vers 15 heures, la délégation conduite par le Représentant Spécial du Secrétaire Général des Nations Unies a fait l'objet d'une manifestation hostile des populations qui ont jetés de pierres sur l'hélicoptère UN avant son décollage précipité de l'aérodrome. Par la suite, le site de la MONUSCO a été attaqué par les mêmes populations locales mecontentes de l'inaction des militaires de la MONUSCO face aux attaques et exactions répétées des éléments FDLRs dans la zone. La PNC et éléments de la MONUSCO ont tiré en l'air afin de disperser les manifestants.

Au cours de la semaine écoulée et suite aux informations faisant état d'une présence massive des éléments FDLRs près de la cité de Shabunda, UNDSS Bukavu avait pris contact avec le personnel OCHA et UNOPS en poste pour des instructions relatives à la situation et une possibilité de relocalisation de personnels UN vers Bukavu.

20/07/2011 : Les jeunes de Shabunda centre qui se joignent aux éléments Mai mai Raia Mutomboki enragés lancent des attaques contre les éléments FDLRs à Kagulu, Kazozola et Bazola. Bilan 4 éléments FDLRs tués.

23/07/2011 : Dans le village de Kambungula au PK 63, sur l'axe Burhale - Isezya, vers 10h00, les affrontements opposant les militaires FARDC aux éléments armés non identifiés, L'équipe Parest qui travaillait à 500 mètres de lieu d'affrontement, a arrêté les travaux et s'est réfugiée dans la brousse.

24/07/2011 : Ces éléments incontrôlés non identifiés sont revenus dans la nuit dans le village de Kambungula (PK63 sur l'axe Burhale-Isezya) tuant le chef de village, l'agent de sécurité HDW qui gardait le bulldozer du projet PAREST stationné dans la cour de la résidence du chef de village.

Annexes 2 : photos illustrant quelques réalisations du projet



Kolomani en Ituri avant l'intervention



Pont de Kolomani après l'intervention de l'UNOPS

Pont de



Pont de Mabalako avant l'intervention



Pont de Mabalako après l'intervention



Renforcement de la surface de la route sur l'axe Mabalabo-Cantine



Tronçon de la route sur l'axe mabalabo-cantine après l'intervention