



[Nom du Fonds/Programme Conjoint]
RAPPORT DESCRIPTIF ANNUEL SUR

L'ETAT D'AVANCEMENT DU PROGRAMME¹ 'SOUTIEN A LA PLANIFICATION ET A L'ACCESSIBILITE DANS L'EST DE LA RDC'

1^{er} JANVIER – 31 DECEMBRE 2012

<p>Titre du Programme & Référence du projet</p> <p>Titre du Programme: Soutien à la planification et à l'accessibilité dans l'Est de la RDC - SPACE Réf. du Programme : UNOPS ID 75835 (RSA/11) Numéro de référence du Projet/MPTF Office:³(PBF E.4)</p>	<p>Pays, Localité, Secteur/Thème(s) du Programme²</p> <p>Renforcement de l'Autorité de l'Etat à l'Est de la République Démocratique du Congo</p> <p>Secteur/Thème(s) : Provinces du Nord Kivu, Sud Kivu, Orientale Restauration de l'autorité de l'Etat</p>
<p>Organisations participantes</p> <p>PAM (Cluster Logistique)</p>	<p>Partenaires de mise en œuvre</p> <p>Office des Routes, Ministère des Travaux Publics. Infrastructures et Reconstruction, STAREC. PAM (Cluster Logistique)</p>
<p>Budget du Programme (US\$)</p> <p>Contribution du FCP: US\$1,300,879 Contribution BPRM : US\$1,000,620</p> <p>TOTAL: US\$2,301,499</p>	<p>Durée du Programme (mois)</p> <p>Durée totale (mois): 26 mois</p> <p>Date de démarrage⁴ : Octobre 2010</p> <p>Date de clôture: 31 Décembre 2012</p> <p>Date de clôture opérationnelle⁵: 31 Décembre 2012 Date prévisionnelle de clôture financière : 31 Juillet 2013</p>
<p>Evaluation du Programme</p>	<p>Soumis par:</p>

¹Le terme "programme" est utilisé pour les projets, programmes et programmes conjoints.

² Indiquer le domaine prioritaire pour le Fonds de Consolidation de la Paix (FCP) ; le Secteur pour le Fondsfiduciaire pour l'Iraqdu GNUD.

³ Le numéro de référence du projet est le même que celui sur le message de notification, aussi appelé "Project ID" sur le [MPTF Office GATEWAY](#).

⁴ La date de démarrage est la date du premier transfert de fonds du MPTFOffice en tant qu'Agent Administratif. Cette date est disponible sur le portail du MPTF Office ([MPTF Office GATEWAY](#)).

⁵Concerne les activités du programme complétées par l'organisation participante responsable. Les agences concernées doivent en informer le MPTF Office.

Evaluation – (à joindre le cas échéant)
 Oui Non Date : dd.mm.yyyy)
Evaluation à mi-parcours – (à joindre le cas
échéant)
 Oui Non Date: _dd.mm.yyyy):

o Nom: Salim MALOOF
o Titre: Head Of Programmes UNOPS en RDC
o Organisation participante ("Lead Agency"):
UNOPS
o Adresse e-mail: salimM@unops.org

Introduction

1. Le 24 décembre 2010, le Fonds de Consolidation de la Paix et l'UNOPS ont signé un accord de financement pour un montant de 1,300,879 dollars américain. Cette contribution se situe dans le cadre de la mise en œuvre du programme STAREC, élaboré en 2009 par le Gouvernement de la République Démocratique du Congo en vue de stabiliser et de reconstruire les zones sortant des conflits armés. Ce plan couvre essentiellement la région Est de la RDC qui, pendant des années, a été le théâtre de conflits armés intermittents et violents qui ont créé une instabilité et détruit le tissu social et économique dans la région.
2. Bien que la situation sécuritaire se soit améliorée, les groupes armés restent très actifs dans plusieurs localités, les cas de violences contre les populations civiles demeurent très élevés et plus de 2 million de personnes restent déplacées. Les informations recueillies par OCHA et le HCR indiquent que des milliers de personnes continuent à fuir leurs villages par crainte d'être tuées ou pillées par les groupes armés.
3. Aussi, de longues années de conflits armés ont contribué à l'isolement de certaines localités, ce qui a freiné les efforts des humanitaires et des agents de l'Etat à fournir l'assistance nécessaire aux personnes déplacées, ainsi que les services sécuritaires et le service publique qui sont essentiels dans un contexte de stabilisation et de reconstruction.
4. Dans l'optique d'éviter une résurgence des conflits, de restaurer l'Autorité de l'Etat, de promouvoir une paix durable et d'assurer une relance de l'économie, le Gouvernement Congolais et ses partenaires ont initié des interventions ciblées et focalisées sur des zones bien précises. Ces actions sont contenues dans le Programme de Stabilisation et de Reconstruction des zones sortant des conflits armés (STAREC), soutenu par la communauté internationale à travers la Stratégie Internationale de Soutien à la Sécurité et la Stabilisation de l'Est de la RDC (ISSSS).
5. Le Fonds de Consolidation de la Paix (FCP) contribue au Programme STAREC/ISSSS dans les domaines de la restauration de l'Autorité de l'Etat, du renforcement des institutions judiciaires et pénitentiaires, de l'assistance humanitaire et sociale, de la protection des civils et de la réhabilitation des infrastructures routières.
6. Le projet 'Soutien à la Planification et à l'Accessibilité dans la l'Est de la RDC' (SPACE), est financé conjointement par le FCP et le Bureau de la Population, Réfugiés et Migration (BPRM). Ce projet apporte un appui aux efforts de réhabilitation des axes routiers à travers des interventions ponctuelles et rapides sur les axes routiers dans le but de faciliter l'accès des humanitaires aux personnes déplacées dans les zones enclavées.
7. Le projet comprend deux parties : (1) la première partie porte sur 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) la deuxième partie du projet est un mécanisme d'intervention rapide permettant de rendre praticables certains axes routiers qui ont été rendus impraticables à la suite d'activités humaines ou de catastrophes naturelles, causant l'arrêt du trafic routier et empêchant de ce fait, la fourniture des services humanitaires et la réalisation des opérations sécuritaires.

8. Les types d'interventions comprennent, sans être exhaustif : la réparation de la chaussée des routes, 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 sont ponctuelles et ne concernent que les points critiques sur la route. Il ne s'agit 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.

I. OBJECTIFS

9. Le projet 'Soutien à la Planification et à l'Accessibilité dans la l'Est de la RDC' (SPACE), vise essentiellement à rendre praticables les axes routiers coupés du fait des facteurs naturels ou humains, ceci à travers des interventions rapides sur les axes routiers pour faciliter l'accès des humanitaires aux personnes déplacées. Le projet apporte aussi un appui technique et opérationnel au Gouvernement congolais dans la planification et la réalisation des études techniques des routes prioritaires du programme STAREC.

II. RESSOURCES

Ressources financières:

10. Les financements ont été reçus en totalité, ce qui a permis une meilleure budgétisation et un suivi efficace des aspects financiers du projet. Les contributions sont les suivantes :

Contribution du FCP:	US\$1, 300,879
Contribution BPRM :	US\$1, 000,620
TOTAL:	US\$2, 301, 499

Ressources humaines:

11. Le projet emploie deux ingénieurs chargés du suivi et du contrôle des travaux sur le terrain, un financier et deux staffs d'appoint. Mais il faut signaler que le projet bénéficie aussi des services des autres staffs qui ne sont pas payés par le projet mais qui font partie du programme stabilité mis en œuvre par l'UNOPS à l'Est de la RDC.

III. GESTION ET SUIVI DU PROGRAMME

12. Les demandes d'interventions, formulées par les communautés et les agences humanitaires, sont évaluées par l'un des trois comités de coordination dans les lieux d'intervention, à savoir : (1) les Comités Techniques Conjoints (CTCs) ; (2) le Cluster Logistique ; et (3) Le Cluster Protection. Les

demandes sont transmises à l'UNOPS qui les centralise et les transmet au comité chargé de les analyser et d'évaluer l'impact réel de la fermeture de la route sur la fourniture des services humanitaires. Les propositions retenues à la suite des évaluations sont ensuite transmises à l'UNOPS pour une dernière évaluation technique et financière. Ce mécanisme de suivi permet une participation et une implication effective des partenaires dans le suivi et la mise en œuvre du projet.

13. L'équipe technique de l'UNOPS est chargée du contrôle et de la supervision des travaux. Cette action se fait à travers les visites régulières des chantiers. Les informations recueillies sont consignées dans les rapports d'avancement des activités qui sont partagés avec les partenaires et le bailleur. Dans les cas où des écarts ou les retards ont été observés dans l'exécution d'un contrat par une entreprise, des mesures sont rapidement envisagées pour redresser la situation.

IV. RESULTATS

14. **La composante 1** du projet envisage d'augmenter les capacités du Gouvernement en portant un appui technique et opérationnel au Gouvernement Congolais dans la planification et la réalisation des études techniques des routes prioritaires du programme STAREC. Pour cela, l'UNOPS a organisé 6 ateliers (5 prévus initialement) à Goma, Bukavu, Kalemie, Kisangani, Mbandaka et Kindu entre février et avril 2011. Ces ateliers étaient organisés en collaboration avec les équipes du STAREC et de l'Office des Routes. Plus de 300 agents de l'Etat et acteurs du développement ont participé aux ateliers qui ont permis de définir les priorités, d'évaluer les besoins en termes de financement et de planifier les actions urgentes à mener. Voir le Plan Directeur Routier – Routes Prioritaires d'Intérêt Provincial des Provinces Concernées par le Programme STAREC/ISSSS ci-joint en [Annexe 1](#).
15. **La composante 2** du projet porte sur la mise en place et la gestion d'un mécanisme de financement et de mise en œuvre des interventions routières d'urgence sur les routes rendues impraticables du fait d'une catastrophe naturelle ou des activités humaines. 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.
16. Les sous-projets financés par la contribution BPRM sont achevés dans le cadre de ce projet. Il s'agit des travaux de:
 - Réouverture de l'axe Muhongozi – Mpati dans le territoire de Masisi au Nord Kivu. (Construction de murs en gabions, des passages busés, réparation des borbiers et rechargement d'ornières) ;
 - Réouverture de l'axe Mpati – Misinga dans le territoire de Masisi au Nord Kivu. (Construction de murs en gabions, des passages busés, réparation des borbiers et rechargement d'ornières) ;
 - Drainage et endiguement de la rivière Mumba, rechargement de la route, surélévation du pont en grumes sur l'axe Sake-Masisi ;
 - Reconstruction du pont sur l'axe Bunia – Walu – Mungwalu axis, Ituri, Province Orientale (réparation du Pont KOLOMANI - remplacement du platelage et d'un longeron Métallique au PK 6).

17. Ces interventions ont permis de rendre praticables ces axes routiers coupés, 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.

Contraintes majeures :

18. 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 :

19. **La situation sécuritaire précaire** dans la région est une contrainte majeure car elle freine les actions de descentes sur le terrain pour des évaluations ainsi que l'exécution des travaux. Plusieurs incidents ont été rapportés sur les différents axes, 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, sont restés très actifs. Quelques incidents sécuritaires enregistrés pendant la période d'exécution sont présentés en **Annexe 2**.

20. **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.

21. **Le rejet de la méthode Haute Intensité de Main d'œuvre (HIMO) par la population locale** sur l'axe Ari-Wara-Kinghezi dans la province 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 à 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, un axe classé prioritaire dans le cadre du projet SPACE.

22. **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.

23. 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 permet d'intervenir de manière rapide et urgente pour ré-ouvrir 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.

24. De manière spécifique, plusieurs interventions urgentes commencées en 2011 sur certains axes routiers, sont pour la plupart achevées en 2012 sauf sur le 2eme lot de l'axe Gety-Marabo qui a pris fin cette année. Il s'agit de :
- Réhabilitation du tronçon PK45-PK84 dans la section pont de Lubimbe2-Isezya sur la route Burhale-Shabunda dans le Sud-Kivu. La réhabilitation comprend le chargement à 0,20m, le rehaussement des digues et toutes sujétions. Ce sous-projet est financé par la contribution FCP.
 - Travaux de remise en état de 07 ponts situés sur l'axe routier Malinde –Kazimia, dans le territoire de Fizi, province du Sud Kivu. (Réhabilitation du platelage en bois par le remplacement d'une dalle de roulement) ;
 - Travaux d'ouverture de l'axe Gety-Marabo en territoire d'Irumu, district de l'Ituri dans la province Orientale. Il s'agit des travaux de traitement des points chauds et drainage sur 24km entre PK0+000 et PK24+000 ;
 - Travaux d'ouverture de l'axe Gety-Marabo en territoire d'Irumu, district de l'Ituri dans la province Orientale. Il s'agit des travaux de traitement des points chauds et drainage sur 12km entre PK24+000 et PK36+000 ;
 - Travaux sur l'axe Gety –Marabo. Les travaux ont été divisés en 2 lots : lot 1 Travaux de pose de 20 passages sous route et de 3 passerelles provisoires en bois sur les rivières ATI, la vallée Apana et Kanyerenyere ;
 - Travaux sur Mabalako-Cantine-Maboya en territoire de Beni, Province du Nord Kivu. Il s'agit des travaux de renouvellement du platelage de ponts Mabalako et Maboya, réhabilitation de piliers-Traitement de borbiers sur 25 km par endroit et drainage sur l'axe Mabalako-Cantine et sur 16 km sur l'axe Kyanzaba-Mabalako
 - Réouverture de la piste d'aviation de Duru (Haut-Uele, Province Orientale). (déforestation, abattage des arbres avec et sans essouchage et réglage de la plate forme).

VI. EVALUATION EN FONCTION DES INDICATEURS DE PERFORMANCE

	Indicateurs de performance	Indicateurs de référence	Indicateurs cibles	Objectifs/ Indicateurs atteints	Raisons d'éventuel(s) écart(s)	Source de vérification	Commentaires éventuels
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	Indicateur 1.1.1 5 ateliers sont organisés dans les trois provinces de l'Est de la RDC		Etudes techniques des routes	6 ateliers organisés	6 ateliers ont été organisés plutôt que 5 comme initialement prévu. L'équipe a jugé nécessaire d'organiser un atelier en plus pour satisfaire à une demande 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	Indicateur 2.1.1 Au moins 5 interventions routières sont faites sur les axes routiers		5 interventions permettent de rendre praticables les axes routiers et facilite le travail des humanitaires	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	Pour des raisons de sécurité le projet n'a pu travailler que sur 3 des 5 axes ; cependant, un total de 465km de réouverture des routes était achevé par les deux projets

Annexe 1 : Plan Directeur Routier – Routes Prioritaires d'Intérêt Provincial des Provinces Concernées par le Programme STAREC/ISSSS

Annexe 2 : Incidence sécuritaires pendant la phase d'exécution

Annexe 3: Photos du projet



Pont de Kolomani en Ituri avant l'intervention



Pont de Kolomani après l'intervention de l'UNOPS



Pont de Mashere dans la Sud Kivu avant l'intervention



Pont de Mashere dans le Sud Kivu après l'intervention



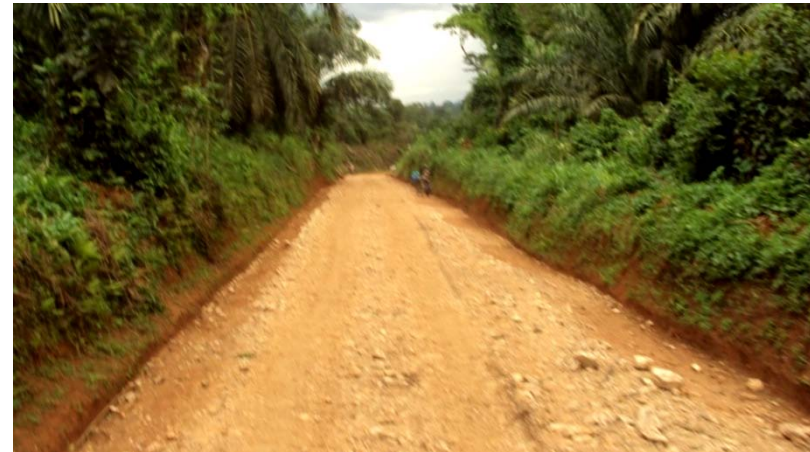
Pont de Mabalako avant l'intervention



Pont de Mabalako après l'intervention



Travaux de renforcement de la surface de la route sur l'axe Mabalako-Cantine



Tronçon de la route sur l'axe Mabalako-Cantine après l'intervention



Rivière AVUNI au Pk 14+700 sur l'axe Gety - Marabo



Ponceau réalisée sur la Rivière AVUNI