



[Nom du Fonds/Programme Conjoint]  
**RAPPORT DESCRIPTIF ANNUEL SUR  
L'ETAT D'AVANCEMENT DU PROGRAMME<sup>1</sup> 'SOUTIEN A LA PLANIFICATION ET A  
L'ACCESSIBILITE DANS L'EST DE LA RDC'**

**1<sup>er</sup> JANVIER – 31 DECEMBRE 2011**

<p><b>Titre du Programme &amp; Référence du projet</b></p> <p><b>Titre du Programme:</b> Soutien à la planification et à l'accessibilité dans l'Est de la RDC - SPACE <b>Réf. du Programme :</b> UNOPS ID 75835 (RSA/11) <b>Numéro de référence du Projet/MPTF Office:</b><sup>3</sup> (PBF E.4)</p>	<p><b>Pays, Localité, Secteur/Thème(s) du Programme<sup>2</sup></b></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><b>Organisations participantes</b></p> <p>PAM (Cluster Logistiques)</p>	<p><b>Partenaires de mise en œuvre</b></p> <p>Office des Routes, Ministère des Travaux Publics Infrastructures et Reconstruction, le PAM (Cluster Logistiques)</p>
<p><b>Budget du Programme (US\$)</b></p> <p><b>Contribution du FCP:</b> 1, 300,879 USD <b>Contribution BPRM :</b> 1, 000,621 USD</p> <p><b>TOTAL: 2, 301, 500 USD</b></p>	<p><b>Durée du Programme (mois)</b></p> <p>Durée totale (mois): 26 mois</p> <p>Date de démarrage<sup>4</sup> : Octobre 2010</p> <p>Date de clôture: Décembre 2012</p> <p>Date de clôture opérationnelle<sup>5</sup>: Octobre 2012</p> <p>Date prévisionnelle de clôture financière : Décembre 2012</p>

<sup>1</sup> Le terme "programme" est utilisé pour les projets, programmes et programmes conjoints.

<sup>2</sup> Indiquer le domaine prioritaire pour le Fonds de Consolidation de la Paix (FCP) ; le Secteur pour le Fonds fiduciaire pour l'Iraq du GNUD.

<sup>3</sup> 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](#).

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

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

### Evaluation du Programme

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):

### Soumis par:

- Nom: Pierre Jullien
- Titre: Directeur Pays UNOPS en RDC
- Organisation participante (“Lead Agency”): UNOPS
- Adresse e-mail: : [pierrej@unops.org](mailto:pierrej@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 public 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<sup>er</sup> 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 :

<b>Contribution du FCP:</b>	1, 300,879 USD
<b>Contribution BPRM :</b>	1, 000,621 USD
<b>TOTAL:</b>	<b>2, 301, 500 USD</b>

### ***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 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. 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 bourbiers 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 bourbiers et rechargement d'ornières) ;
- Dragage 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 des 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 en revue sont présentés en **annexe 1**.

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 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, 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.

## V. FUTUR PLAN DE TRAVAIL (2012)

Plan de Travail Annuel Projet SPACE 2012									
Résultat attendu	Objectif	Délais				Plan d'action	Budget	Person Resp	Sources de Vérification
		Q1	Q2	Q3	Q4				
ACT 1 : Appui technique et opérationnel au Gouvernement congolais dans la planification et la réalisation des études techniques des routes prioritaires du programme STAREC	Appui à l'organisation des ateliers de planification					Activité réalisée en 2011	0		
<b>ACT 2: Interventions urgentes sur les points critiques sur certains axes dans 3 provinces (Nord Kivu, Sud Kivu et Orientale)</b>	Exécuter les travaux de réhabilitation rapide sur certains points critiques et mettre en place un mécanisme d'intervention rapide	X				Sélectionner les entreprises, identifier et attribuer les contrats pour les travaux de réhabilitation,	\$250,000	C. Hessou / F. Fanou	Fiches Grise, Fiches Bleues, contrats attribués
		X	X			Exécuter les travaux rapides de réhabilitation des routes		C. Hessou/ F. Fanou	Lettre de remise des travaux
		X				Echanger avec les partenaires dans le but d'améliorer le mécanisme		F. Fanou C. Hessou	Rapports de réunions

24. De manière spécifique, plusieurs interventions urgentes commencées en 2011, seront achevées en 2012 sur certains axes routiers. 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 ;
- 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
<b>Résultat 1</b> 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							
<b>Résultat 1.1</b> 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 et une	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	
<b>Résultat 2</b> 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							
<b>Résultat 2.1</b> 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	

## **Liste des acronymes:**

UNOPS: United Nations Office for Project Services

OCHA: Office of the Coordination of Humanitarian Affairs

UNHCR: United Nations High Commission for Refugees

STAREC : Programme de Stabilisation et Reconstruction des zones sortant des Conflits armés

ISSSS : Stratégie Internationale de Soutien à la Sécurité et la Stabilisation de l'Est de la RDC

BPRM : Bureau de la Population, Réfugiés et Migration

## **Annexes :**

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

**Annexe 2:** Tableau de suivi du projet SPACE

**Annexe 3 :** Incidents sécuritaires

**Annexe 4 :** Photos du projet



**REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO**  
**PROGRAMME DE STABILISATION ET DE RECONSTRUCTION DES**  
**ZONES SORTANT DES CONFLITS ARMES**  
**"PROGRAMME STAREC"**

**PLAN DIRECTEUR ROUTIER**

**ROUTES PRIORITAIRES D'INTERET PROVINCIAL  
DES PROVINCES CONCERNEES PAR LE  
PROGRAMME STAREC/ISSSS**

**AVRIL 2011**

## **0.0. INTRODUCTION**

### **1. CONTEXTE GENERAL**

Dans le cadre du Plan de Stabilisation et de Reconstruction des zones sortant des conflits Armés, la République Démocratique du Congo par l'entremise du « Programme STAREC », avec l'assistance internationale, est entrée dans la phase de l'élaboration du Programme Prioritaire sur les routes d'Intérêt Provincial qui est intégré dans le Plan Directeur Routier national.

Le Programme STAREC/ISSSS a comme champ d'actions les Provinces du Nord-Kivu, du Sud-Kivu, du Maniema ainsi que les Districts du Haut Uélé, du Bas Uélé et de l'Ituri pour la Province Orientale, les Districts de l'Equateur et du Sud-Ubangi pour la Province de l'Equateur et le District du Tanganyika pour la Province du Katanga.

Le STAREC a pour objectif principal le retour à la paix durable en RDC à travers la restauration de l'Autorité de l'Etat dans toutes les zones autrefois occupées par les Groupes Armés, l'action humanitaire et sociale, le décollage économique de toutes ces zones, la protection civile et la lutte contre les violences sexuelles avec une ferme volonté de mener cette lutte dans toutes ses dimensions.

C'est dans ce cadre que le Programme STAREC/ISSSS a eu comme mission principale la restauration de l'autorité de l'Etat par la construction, la réhabilitation, l'ouverture et/ou réouverture des routes, la construction des infrastructures sociales de base détruites par les guerres, le développement des micros projets économiques nécessaires au relèvement social des populations locales.

Dans cet ordre d'idées, la Coordination Interprovinciale du STAREC/ISSSS a organisé une série d'ateliers diagnostic sur les routes prioritaires d'intérêt provincial dans les Provinces concernées par le Programme STAREC.

Ces ateliers se sont tenus successivement dans les villes de Goma, Kalemie, Bukavu, Kisangani, Mbandaka et Kindu comme l'indique le tableau suivant:

### Calendrier des ateliers organisés.

Date	Ville	Lieu des assises	Province
Du 11 au 14 Février 2011	Goma	Hôtel Karibu	Nord-Kivu
Du 6 au 8 Mars 2011 Du 8 au 13 Mars 2011	Lubumbashi Kalemie	Hôtel Musalala	Katanga
Du 13 au 16 Mars 2011	Bukavu	Hôtel Horizon	Sud-Kivu
Du 16 au 22 Mars 2011	Kisangani	Hôtel la Bourgeoisie	Orientale
Du 23 au 26 Mars 2011	Mbandaka	Salle de conférences du Gouvernorat	Equateur
Du 1 <sup>er</sup> au 4 Avril 2011	Kindu	Salle de conférences de la SNCC	Maniema

Le Programme Prioritaire sur les routes d'Intérêt Provincial qui va être décliné dans les lignes qui suivent est le résultat de tous les ateliers réalisés suivant l'approche participative de toutes les parties prenantes au Programme.

### **2. Objectif du Programme Prioritaire**

Les objectifs poursuivis par le Programme Prioritaire sur les Routes d'Intérêt provincial sont :

- Assurer la maintenance des routes par l'entretien courant y compris le cantonnage manuel ;
- Exécuter les travaux de réouverture de routes ;
- Exécuter les travaux d'ouverture des pistes, nouvelles routes à tracer, par la méthode Haute Intensité de Main-d'œuvre (HIMO).

Le recours aux techniques à Haute Intensité de Main-d'œuvre (HIMO) contribuera, avec des moyens budgétaires modestes, à la réouverture et à l'ouverture de certains axes routiers d'une part et l'implication de la population environnante dans l'exécution des travaux d'autre part. La méthode aidera ces populations à améliorer leur vécu quotidien et à accélérer la croissance socioéconomique.

### **3. Contenu du programme**

#### **3.1. Réseau programmé**

Un réseau total de 26.002 Km des routes dans l'espace STAREC/ISSSS retenus dont 10.615 Km des routes Provinciales Primaires et 15.387 Km des routes d'intérêt Provincial Secondaires est programmé sur base d'un critérium de sélection à savoir, (i) critère socio-économique, (ii) critère Démographique, (iii) critère Humanitaire, (iv) Sécuritaire, etc...

Au regard des critères de base fixés qui ont servi de repères pour le choix des axes prioritaires, les parties prenantes avaient souhaité que tous les axes d'intérêt local retenus au programme prioritaire, soient érigés en routes provinciales.

## 3.1.1. Province du Nord-Kivu

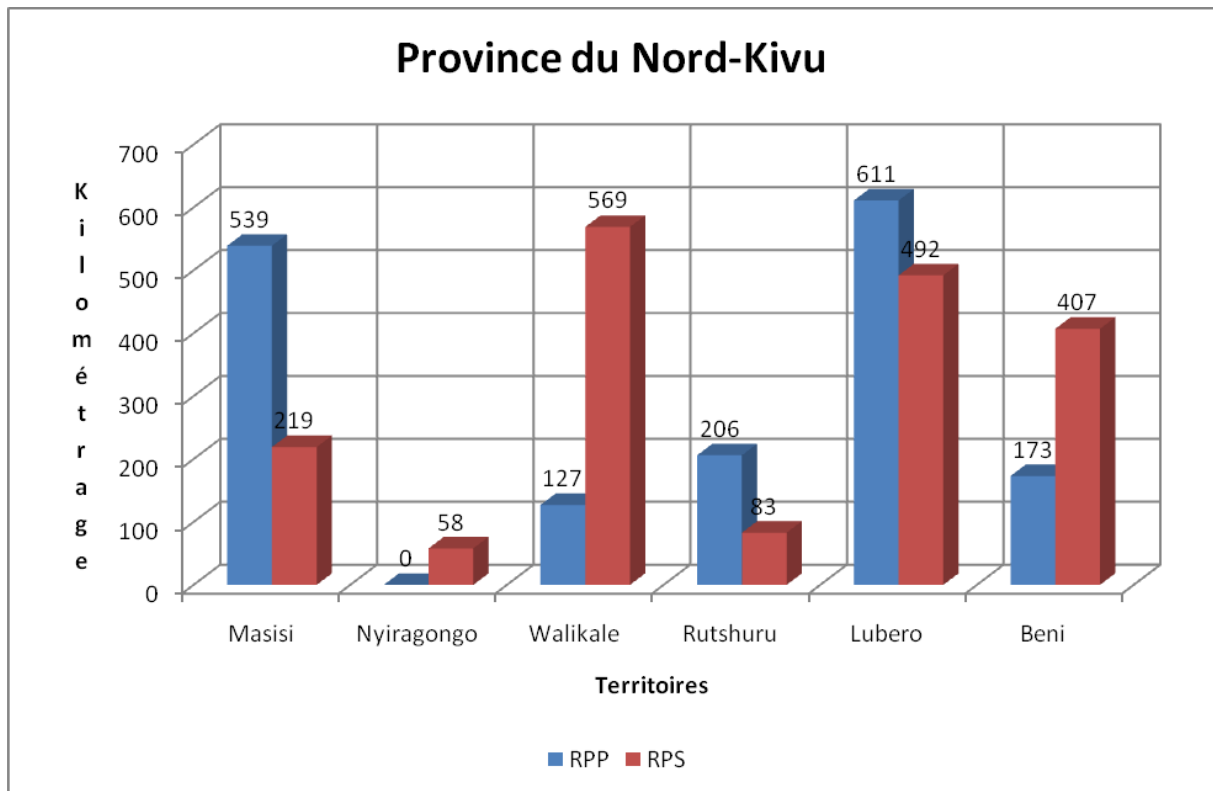
## FICHE DES AXES ROUTIERS PRIORITAIRES D'INTERET PROVINCIAL

## PROVINCE DU NORD-KIVU

N°	Territoire	Longueur (Km)		Cout estimatif (en USD)	Observation
		RPP	RPS		
		1	MASISI		
2	NYIRAGONGO		58	721 500	Entretien, route à ouvrir et nouvelles routes à tracer en HIMO
3	WALIKALE	127	569	8 805 000	Entretien, route à ouvrir et nouvelles routes à tracer en HIMO
4	RUTSHURU	206	83	2 476 500	Entretien, route à ouvrir et nouvelles routes à tracer en HIMO
5	LUBERO	611	492	7 731 000	Entretien, route à ouvrir et nouvelles routes à tracer en HIMO
6	BENI	173	407	4 966 500	Entretien, route à ouvrir et nouvelles routes à tracer en HIMO
TOTAL TERRITOIRE NORD-KIVU		1 656	1 828	31 935 000	
		3 484			

*NB : Coût ponts et ouvrages d'art non compris.*

Date : Goma, le 14 Février 2011.



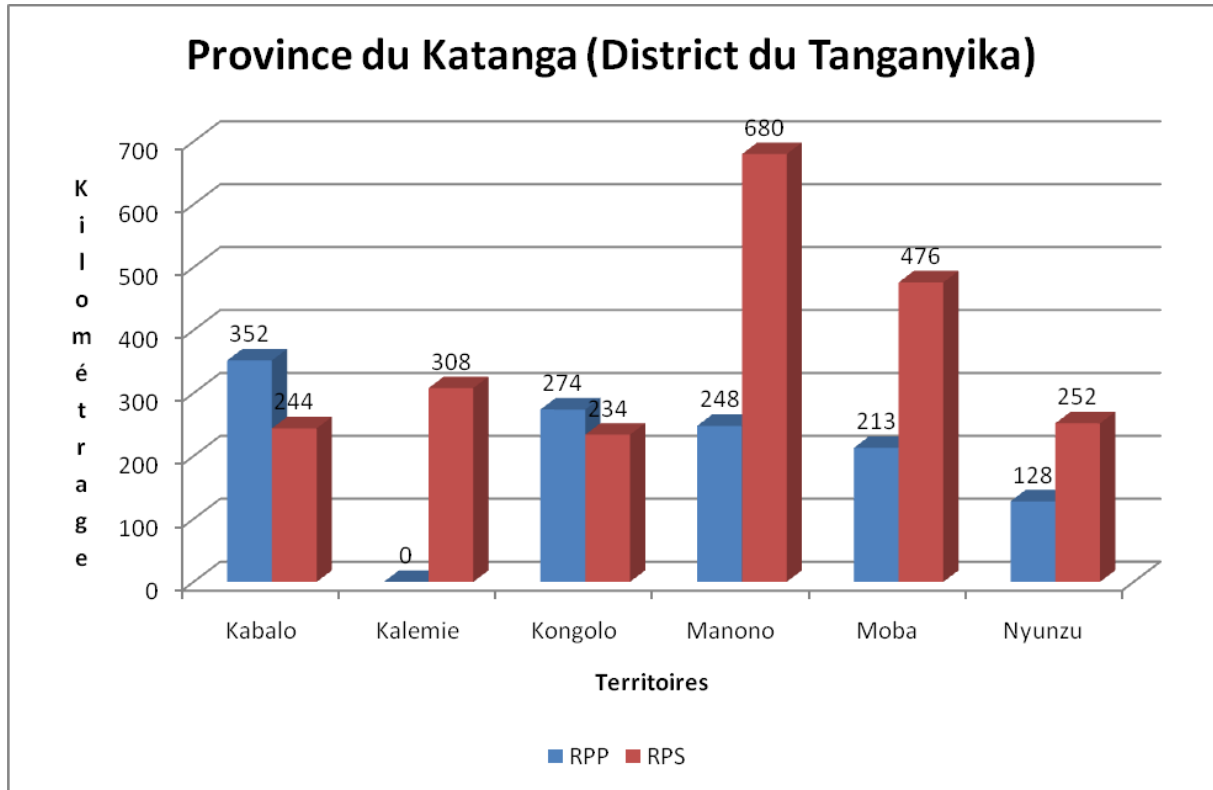


## 3.1.2. District de Tanganyika (Province du Katanga)

**FICHE DES AXES ROUTIERS PRIORITAIRES D'INTERET PROVINCIAL**

## District de Tanganyika

N	Territoire	Longueur (Km)			Coût estimatif (en USD)	Observation
		RPP	RPS	RIL		
1	KABALO	352	244		5 812 500	Travaux à réaliser : Réouverture, réhabilitation en méthode HIMO et entretien. Pose des buses, réhabilitation des ponts et des ouvrages d'art et installation de bac.
2	KALEMIE			308	2 682 000	Travaux à réaliser : Réouverture et réhabilitation en méthode HIMO. Construction des ponts et installation de bac.
3	KONGOLO	274	35	197	5 295 000	Travaux à réaliser : Réouverture et réhabilitation en méthode HIMO. Réhabilitation et construction des ponts.
4	MANONO	248	100	580	8 916 000	Travaux à réaliser : Réouverture et réhabilitation en méthode HIMO. Réhabilitation et construction des ponts et la réhabilitation des bacs.
5	MOBA	213	165	311	6 201 000	Travaux à réaliser : Réouverture et réhabilitation en méthode HIMO. Réhabilitation, construction des ponts, pose des buses et des dalots.
6	NYUNZU	128		252	3 420 000	Travaux à réaliser : Réouverture en méthode HIMO. Réhabilitation, construction des ponts, pose des buses et des dalots ainsi que l'installation de bac.
<b>Total territoire Tanganyika</b>		<b>1 215</b>	<b>2192</b>		<b>32 326 500</b>	
			<b>544</b>	<b>1 648</b>		



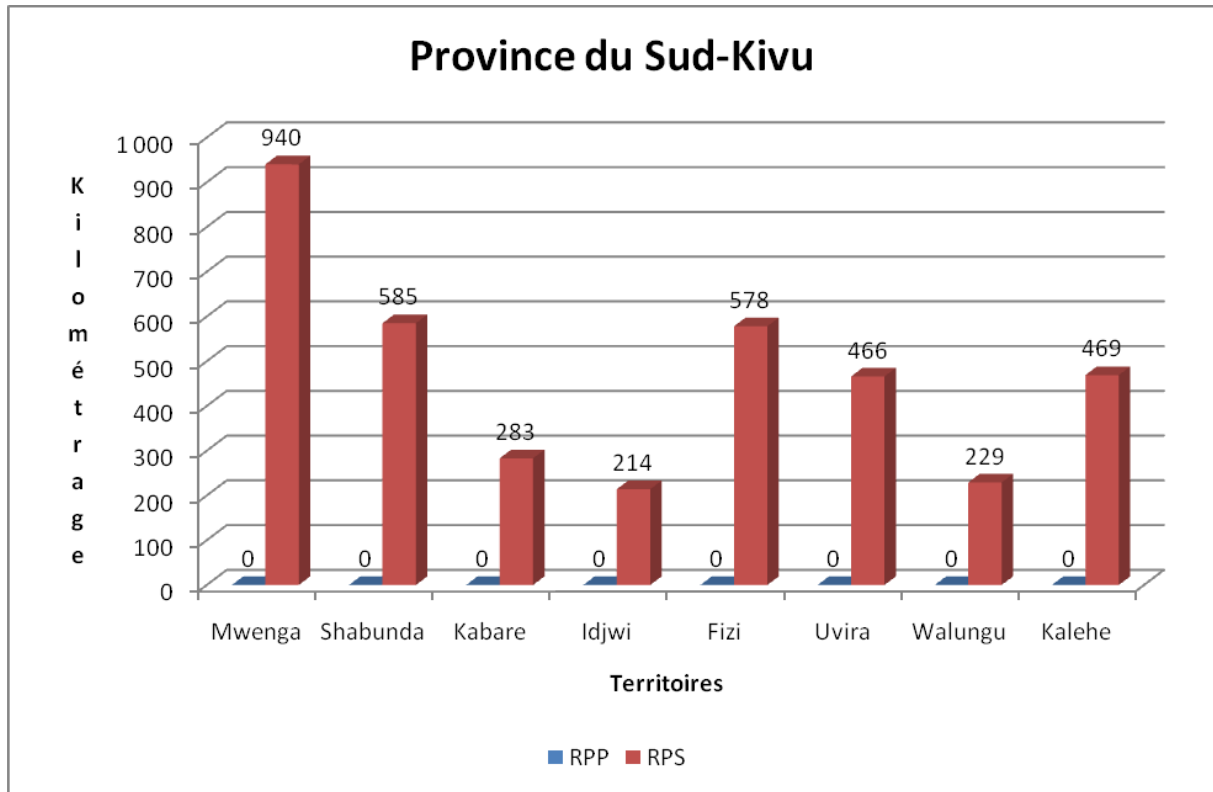
## 3.1.3. Province du Sud-Kivu

## FICHE DES AXES ROUTIERS PRIORITAIRES D'INTERET PROVINCIAL

PROVINCE DU SUD-KIVU					
N°	Territoire	Longueur (Km)		Cout estimatif (en USD)	Observation
		RPP	RPS		
1	MWENGA	0	940	11 675 000	Tronçons à tracer, à réouvrir, à réhabiliter et à entretenir par HIMO avec des ponts à prospecter et à construire. RIL à ériger en RPS.
2	SHABUNDA	0	585	6 126 000	Tronçons à réouvrir et à réhabiliter en HIMO avec des ponts à prospecter. RIL à ériger en RPS.
3	KABARE	0	283	3 744 000	Tronçons à tracer et à réhabiliter en HIMO avec des ponts à prospecter. RIL à ériger en RPS.
4	IDJWI	0	214	2 562 000	Tronçons à réhabiliter en HIMO avec des ponts à prospecter. RIL à ériger en RPS.
5	FIZI	0	578	8 427 000	Tronçons à tracer, à réouvrir et à réhabiliter en HIMO avec des ponts à prospecter. RIL à ériger en RPS.
6	UVIRA	0	466	6 611 000	Tronçons à rouvrir, à tracer et à réhabiliter en HIMO avec ponts à réhabiliter. RIL à ériger en RPS.
7	WALUNGU	0	229	2 912 000	Route à réhabiliter et à tracer en HIMO avec des ponts à prospecter et à construire. RIL à ériger en RPS.
8	KALEHE	0	469	6 383 000	Tronçons à réhabiliter, à tracer et à rouvrir en HIMO avec des ponts à prospecter. RIL à ériger en RPS.
<b>TOTAL PROVINCE DU SUD-KIVU</b>		<b>0</b>	<b>3 764</b>	<b>48 440 000</b>	
		<b>3 764</b>			

*NB : Coût ponts et ouvrages d'art non compris.*

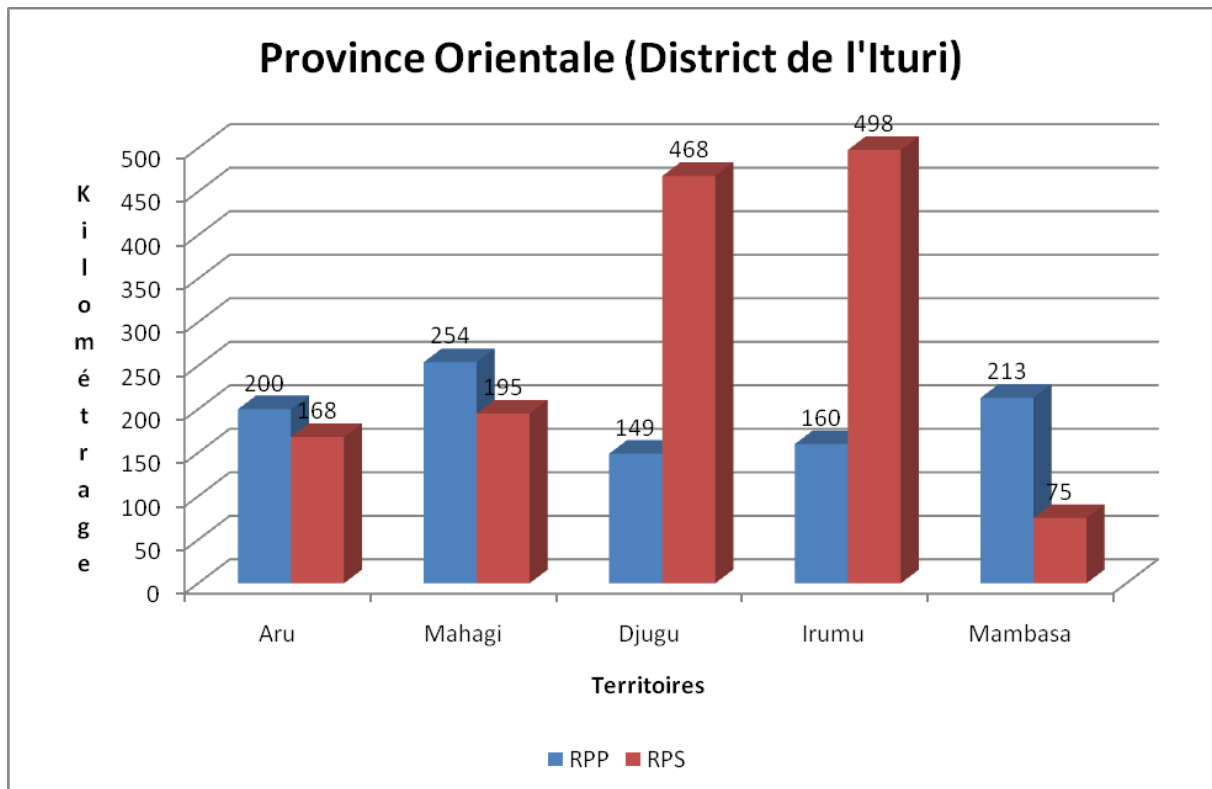
Date : BUKAVU, le 15 Mars 2011.



### 3.1.4. Districts d'Ituri, Haut-Uélé et Bas-Uélé (Province Orientale)

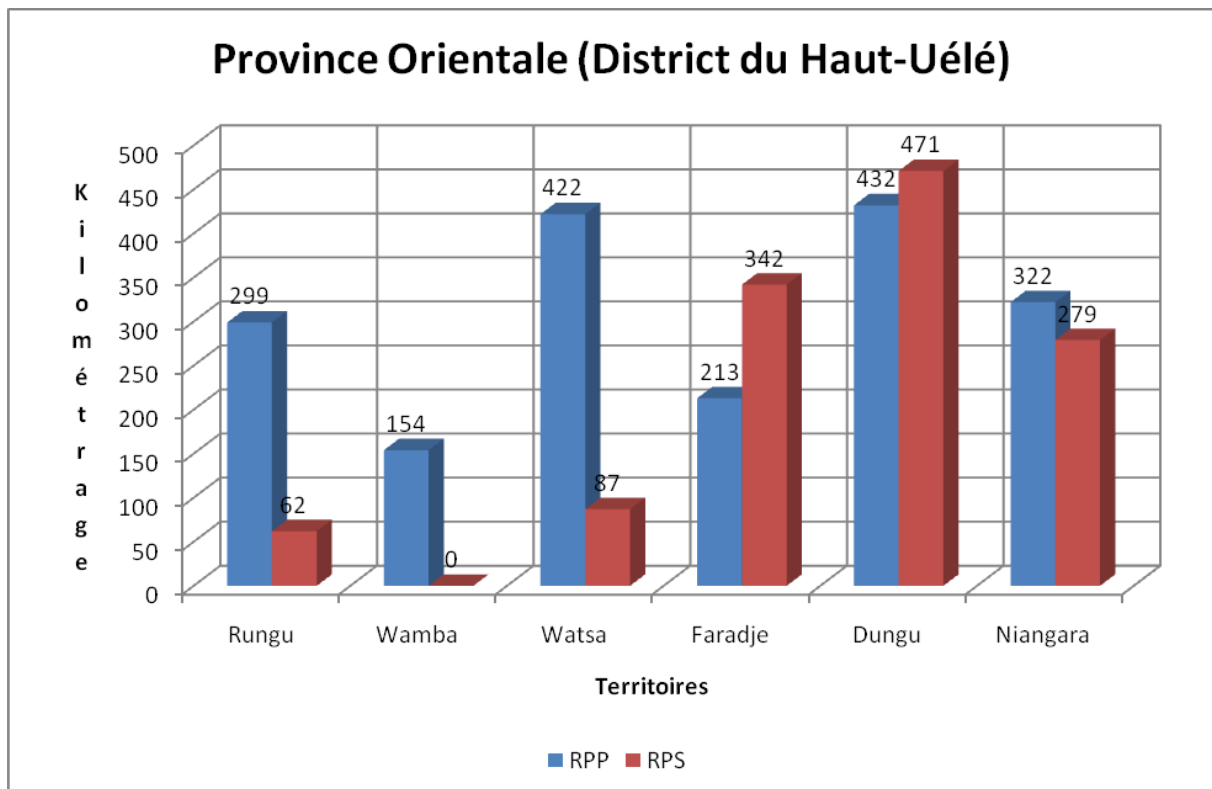
#### DISTRICT DE L'ITURI

N°	Territoire	Longueur (Km)		Cout estimatif (en USD)	Observation
		RPP	RPS		
1	ARU	200	168	3 574 500	Tronçons à rouvrir et à réhabiliter par HIMO avec des ponts à réhabiliter.
2	MAHAGI	254	195	4 375 500	Tronçons à rouvrir, à entretenir et à réhabiliter en HIMO avec des ponts à prospecter et à construire.
3	DJUGU	149	468	3 964 500	Tronçons à entretenir et rouvrir en HIMO avec des ponts à prospecter.
4	IRUMU	160	498	5 472 000	Tronçons à réhabiliter, à rouvrir et à entretenir en HIMO avec des ponts à prospecter. RIL à ériger en RPS.
5	MAMBASA	213	75	2 592 000	Tronçons à tracer, à réouvrir et à réhabiliter en HIMO avec des ponts à prospecter. RIL à ériger en RPS.
<b>TOTAL DISTRICT ITURI</b>		<b>976</b>	<b>1 404</b>	<b>19 978 500</b>	
		<b>2 380</b>			



## DISTRICT DE HAUT-UELE

N°	Territoire	Longueur (Km)		Cout estimatif (en USD)	Observation
		RPP	RPS		
1	RUNGU	299	62	3 765 000	Tronçons à rouvrir et à réhabiliter par HIMO avec des ponts à réhabiliter.
2	WAMBA	154	0	1 386 000	Tronçons à rouvrir en HIMO avec des ponts à prospecter.
3	WATSA	422	87	4 437 000	Tronçons à rouvrir en HIMO avec des ponts à prospecter et un bac à installer.
4	FARADJE	213	342	4 306 500	Tronçons à rouvrir et à entretenir en HIMO avec des ponts à prospecter. RIL à ériger en RPS.
5	DUNGU	432	471	6 970 525	Tronçons à rouvrir et à entretenir en HIMO avec des ponts à prospecter. RIL à ériger en RPS.
6	NIANGARA	322	279	5 067 000	Tronçons à rouvrir en HIMO avec des ponts à prospecter. RIL à ériger en RPS.
TOTAL DISTRICT HAUT-UELE		1 842	1 241	25 932 025	
		3 083			



## DISTRICT DE BAS-UELE

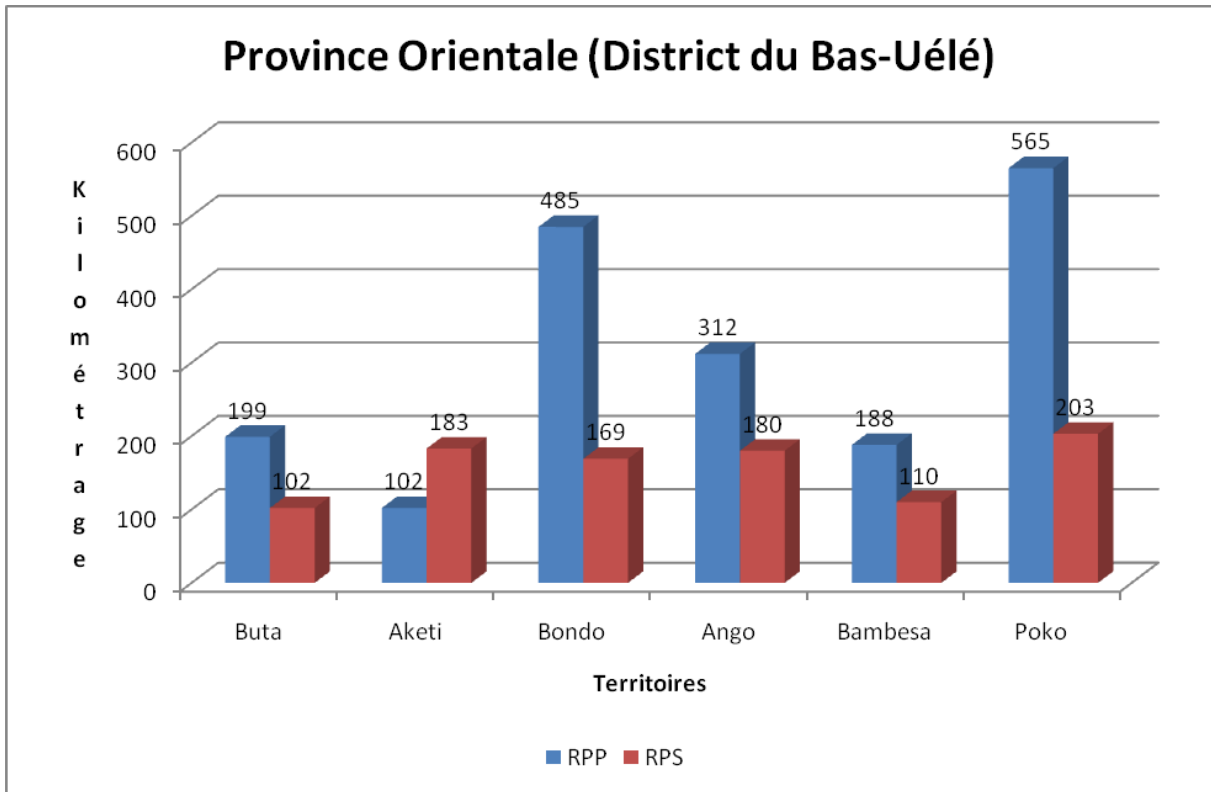
N°	Territoire	Longueur (Km)		Cout estimatif (en USD)	Observation
		RPP	RPS		
1	BUTA	198,5	102	4 271 445	Tronçons à rouvrir et à réhabiliter par HIMO avec des ponts à réhabiliter.
2	AKETI	102	183	1 647 000	Tronçons à rouvrir en HIMO avec des ponts à prospecter et à construire.
3	BONDO	485	169	5 886 000	Tronçons à rouvrir en HIMO avec des ponts à prospecter et à construire.
4	ANGO	312	180	4 428 000	Tronçons à rouvrir en HIMO avec des bacs à installer et des ponts à réhabiliter.
5	BAMBESA	188	110	2 958 000	Tronçons à réhabiliter et à rouvrir en HIMO avec des ponts à prospecter. RIL à ériger en RPS.
6	POKO	565	203	7 701 000	Tronçons à réouvrir et à réhabiliter en HIMO avec des ponts à prospecter. RIL à ériger en RPS.
TOTAL DISTRICT BAS-UELE		1 851	947	26 891 445	
		2 798			

TOTAL PR. ORIENTALE

4 669	3 592	72 801 970
8 261		

*NB : Coût ponts et ouvrages d'art non compris.*

Date : KISANGANI, le 19 Mars 2011.



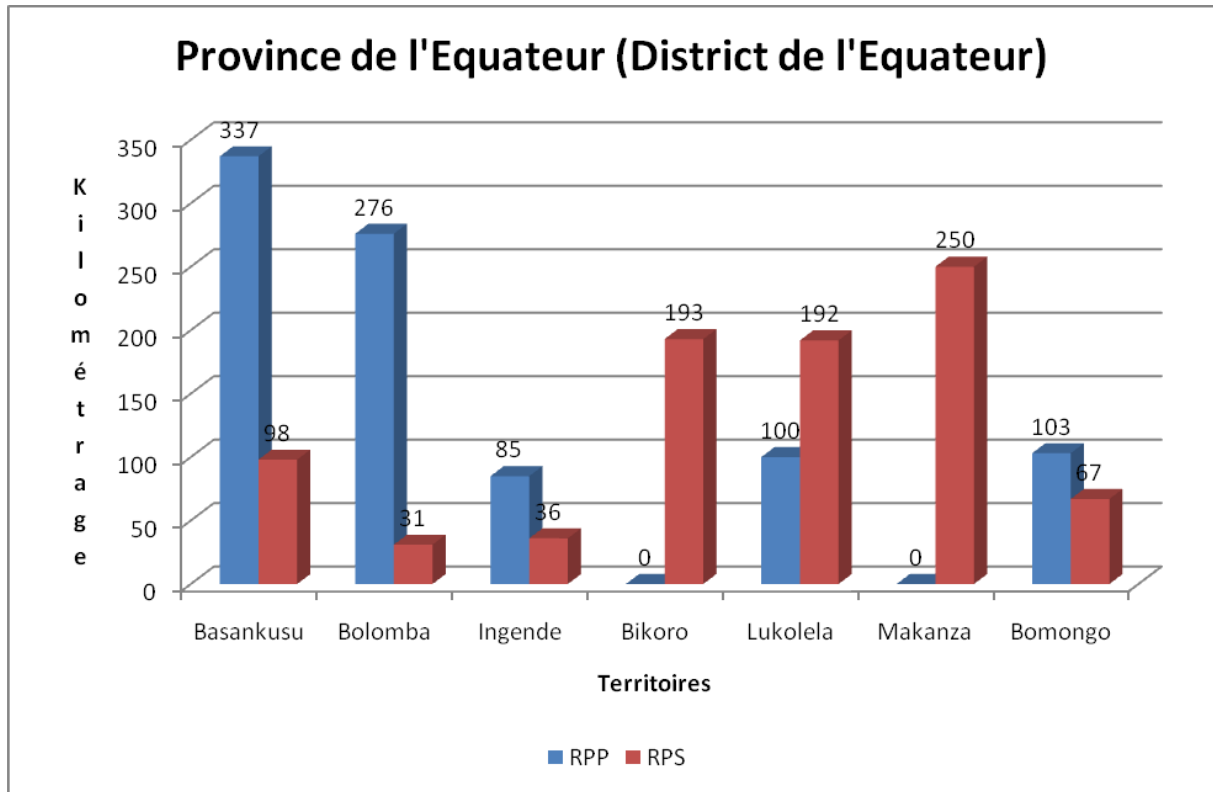


3.1.5. Districts de l'Equateur et Sud-Ubangi  
(Province de l'Equateur)

**FICHE DES AXES ROUTIERS PRIORITAIRES D'INTERET PROVINCIAL**

**DISTRICT DE L'EQUATEUR**

N°	Territoire	Longueur (Km)		Cout estimatif (en USD)	Observation
		RPP	RPS		
1	BASANKUSU	337	98	3 913 500	Tronçons à entretenir et à réhabiliter par HIMO avec ponts à prospector. RIL à ériger en RPS.
2	BOLOMBA	276	31	3 684 000	Tronçons à entretenir et à réhabiliter par HIMO avec ponts à prospector. RIL à ériger en RPS.
3	INGENDE	85	36	1 452 000	Tronçons et digues à réhabiliter en HIMO avec des ponts à prospector. RIL à ériger en RPS.
4	BIKORO	0	193	1 956 000	Tronçons à réhabiliter et à rouvrir en HIMO avec des ponts à prospector. RIL à ériger en RPS.
5	LUKOLELA	100	192	2 820 000	Tronçons à réouvrir et à réhabiliter en HIMO avec des ponts à prospector. RIL à ériger en RPS.
6	MAKANZA	0	250	4 000 000	Tronçons à tracer en HIMO. RIL à ériger en RPS. Trois chénaux importants à draguer : Lubengo (24 km), Mabembe (100 km) et Mweko (80 km)
7	BOMONGO	103	67	2 292 000	Tronçons et digues à réhabiliter en HIMO avec des ponts à prospector. RIL à ériger en RPS. Deux chénaux importants à draguer : Mokele (20 km) et Loke (45 km)
<b>TOTAL DISTRICT EQUATEUR</b>		<b>901</b>	<b>867</b>	<b>20 117 500</b>	
		<b>1 768</b>			



## DISTRICT DE SUD-UBANGI

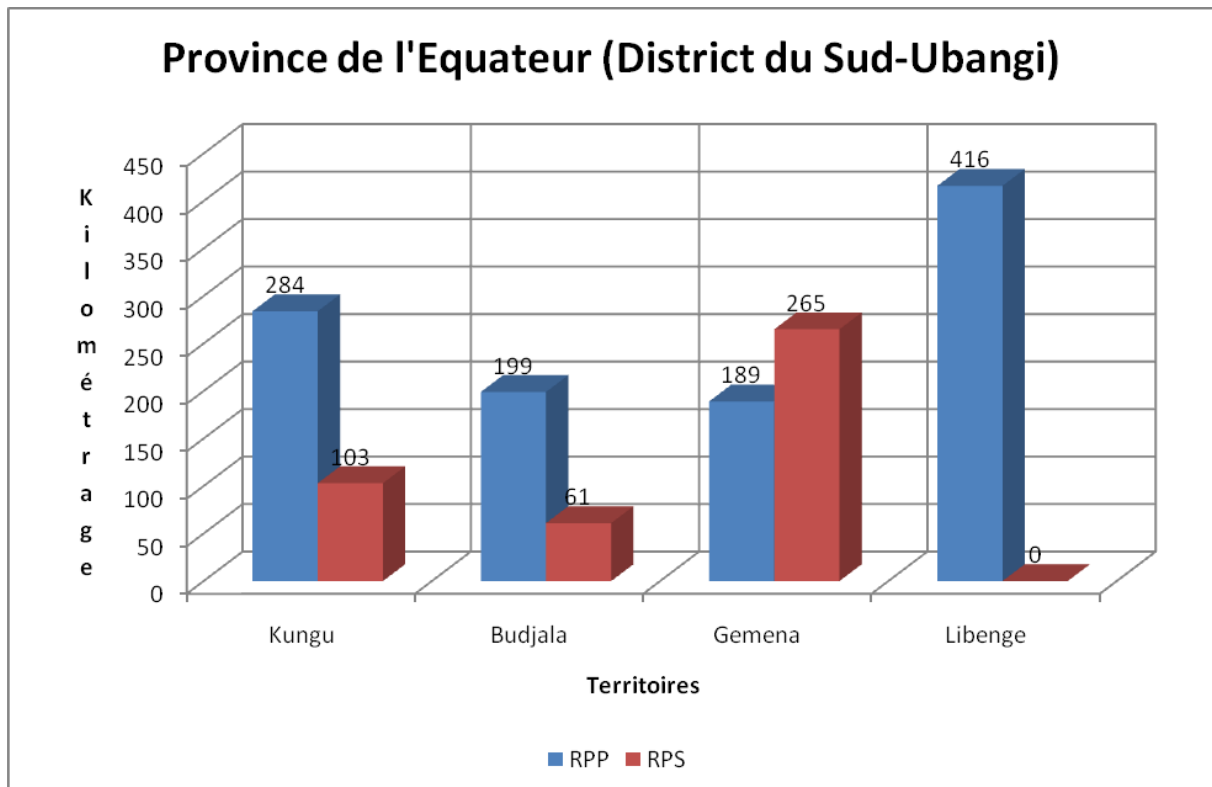
N°	Territoire	Longueur (Km)		Cout estimatif (en USD)	Observation
		RPP	RPS		
1	KUNGU	284	103	4 050 000	Tronçons à réhabiliter et ouvrir par HIMO avec ponts à prospector. RIL à ériger en RPS.
2	BUDJALA	199	61	2 812 500	Tronçons à entretenir et à réhabiliter par HIMO avec ponts à prospector. RIL à ériger en RPS.
3	GEMENA	189	265	4 893 000	Tronçons à réhabiliter et à entretenir en HIMO avec des ponts à prospector. RIL à ériger en RPS.
4	LIBENGE	416	0	4 992 000	Tronçons à réhabiliter en HIMO avec des ponts à prospector. RIL à ériger en RPS.
TOTAL DISTRICT SUD-UBANGI		1 088	429	16 747 500	
		1 517			

## TOTAL PROV. EQUATEUR

1 989	1 296	36 865 000
3 285		

*NB : Coût ponts et ouvrages d'art non compris.*

Date : MBANDAKA, le 25 Mars 2011.



## 3.1.6. Province du Maniema

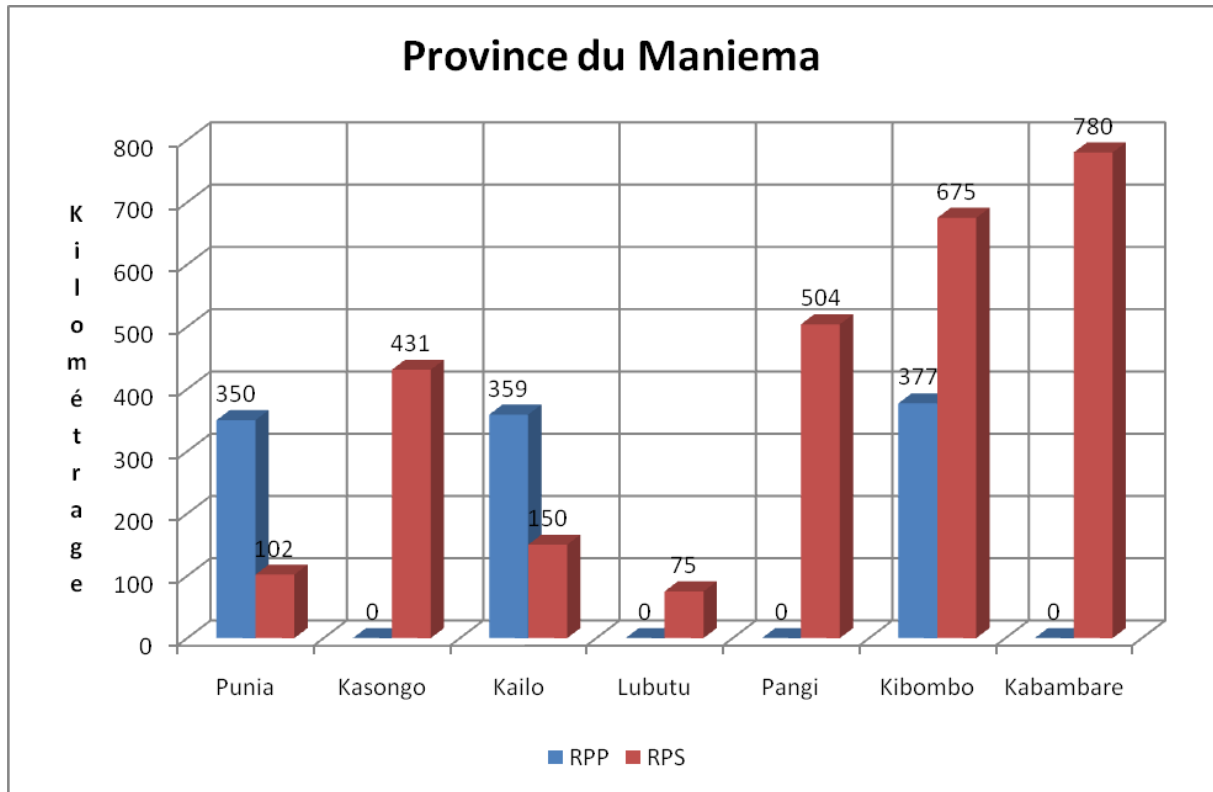
## FICHE DES AXES ROUTIERS PRIORITAIRES D'INTERET PROVINCIAL

## PROVINCE DU MANIEMA

N°	Territoire	Longueur (Km)		Cout estimatif (en USD)	Observation
		RPP	RPS		
1	PUNIA	350	102	5 424 000	Tronçons à réhabiliter par HIMO avec des ponts et ouvrages d'art à prospector. RIL à ériger en RPS.
2	KASONGO	0	431	5 172 000	Tronçons à réhabiliter par HIMO avec des ponts et ouvrages d'art à prospector. RIL à ériger en RPS.
3	KAILO	359	150	6 108 000	Tronçons à réhabiliter par HIMO avec des ponts et ouvrages d'art à prospector. RIL à ériger en RPS.
4	LUBUTU	0	75	900 000	Tronçons à réhabiliter en HIMO avec des ponts à prospector. RIL à ériger en RPS.
5	PANGI	0	504	5 898 000	Tronçons à entretenir et à réhabiliter en HIMO avec des ponts à prospector. RIL à ériger en RPS.
6	KIBOMBO	377	673	12 600 000	Tronçons à réhabiliter en HIMO avec des ponts à prospector. RIL à ériger en RPS.
7	KABAMBARE	0	780	8 220 000	Route à réhabiliter et à tracer en HIMO avec des ponts à prospector et à construire. RIL à ériger en RPS.
TOTAL PR. MANIEMA		1 086	2 715	44 322 000	
		3 801			

*NB : Coût ponts et ouvrages d'art non compris.*

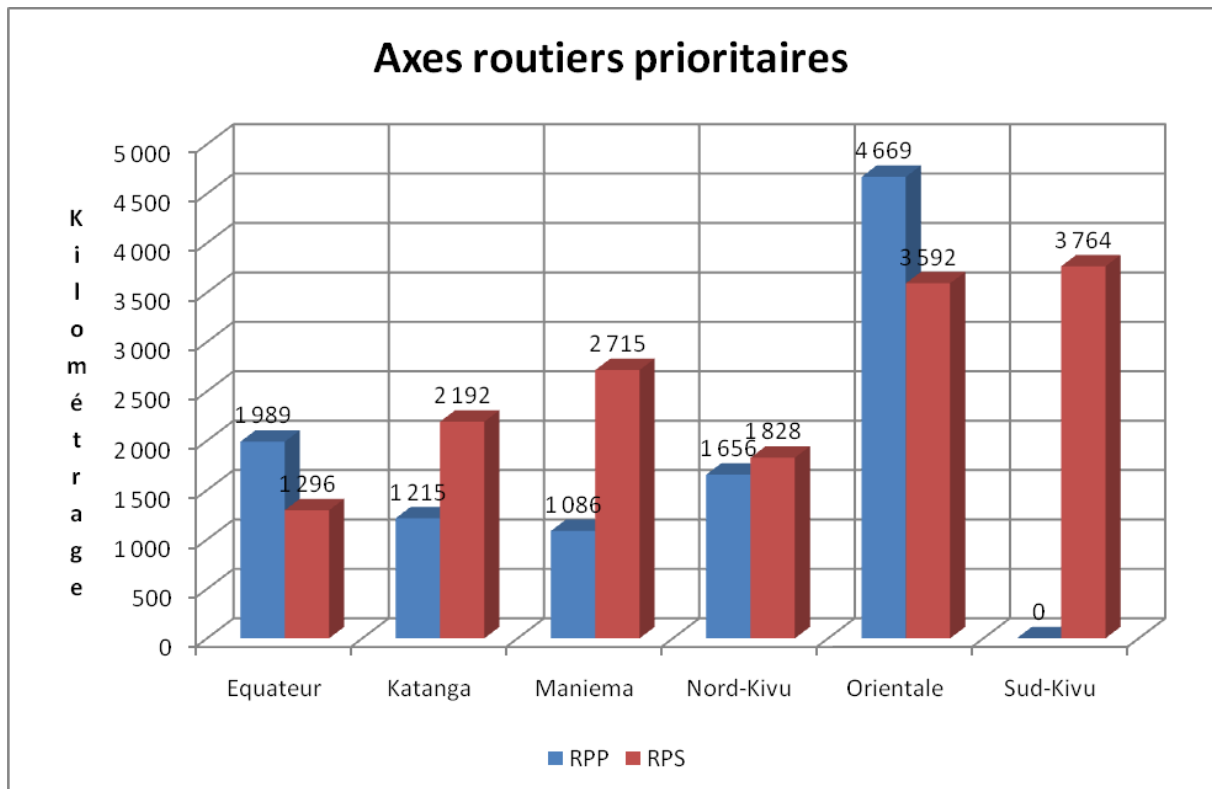
Date : KINDU, le 03 Avril 2011.



### 3.1.7. SYNTHÈSE AXES PRIORITAIRES

Province	Longueur (Km)			Coût estimatif (en USD)
	RPP	RPS	Total	
Equateur	1 989	1 296	3 285	36 865 000
Katanga	1 215	2 192	3 407	32 326 500
Maniema	1 086	2 715	3 801	44 322 000
Nord-Kivu	1 656	1 828	3 484	31 935 000
Orientale	4 669	3 592	8 261	72 801 970
Sud-Kivu	0	3764	3 764	48 440 000
<b>Total</b>	<b>10 615</b>	<b>15 387</b>	<b>26 002</b>	<b>266 690 470</b>

**NB : COÛTS DES PONTS, OUVRAGES ET EXPLOITATION DES BACS NON COMPRIS**



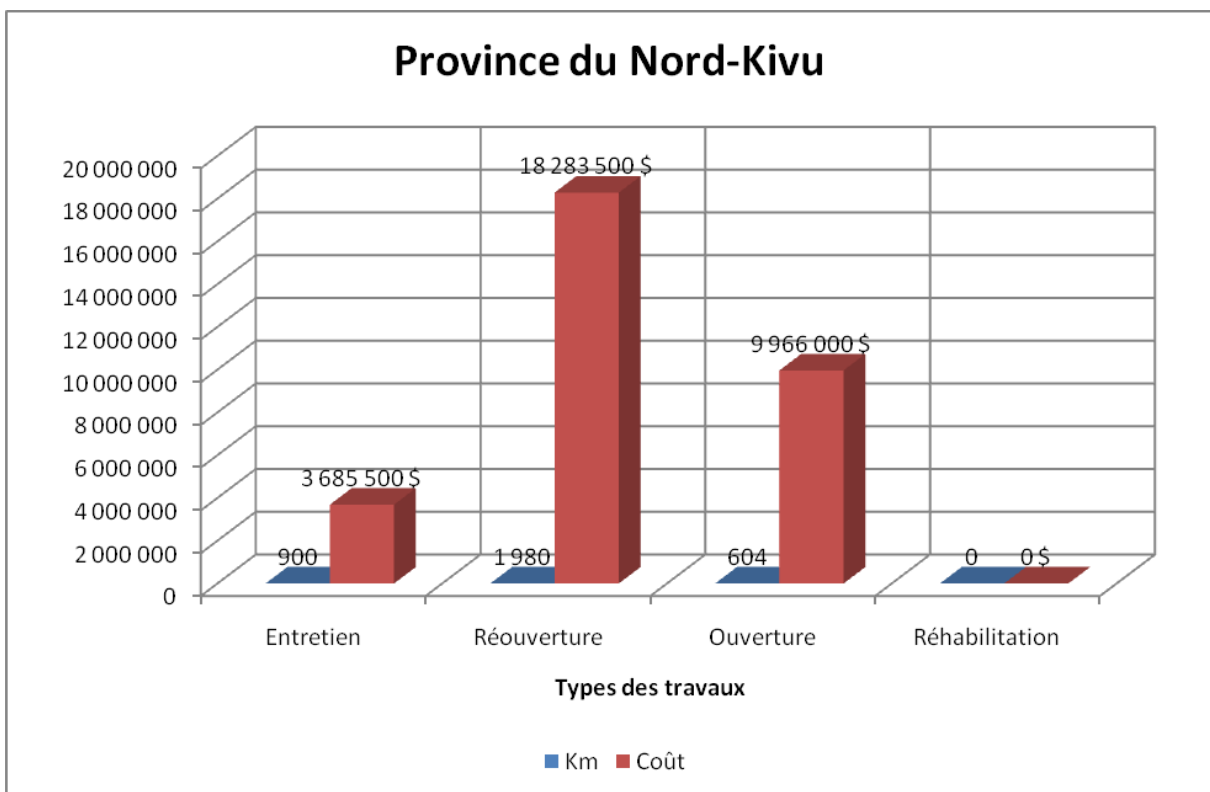
### 3.2. Travaux prévus au Programme 2011

Les actions suivantes ont été retenues au programme. Il s'agit de :

#### 3.2.1. Province du Nord-Kivu

- Entretien de 900 Km : 3.685 500 \$USD
- Réouverture de 1.980 Km : 18.283 500 \$USD
- Ouverture de 604 Km : 9.966 000 \$USD

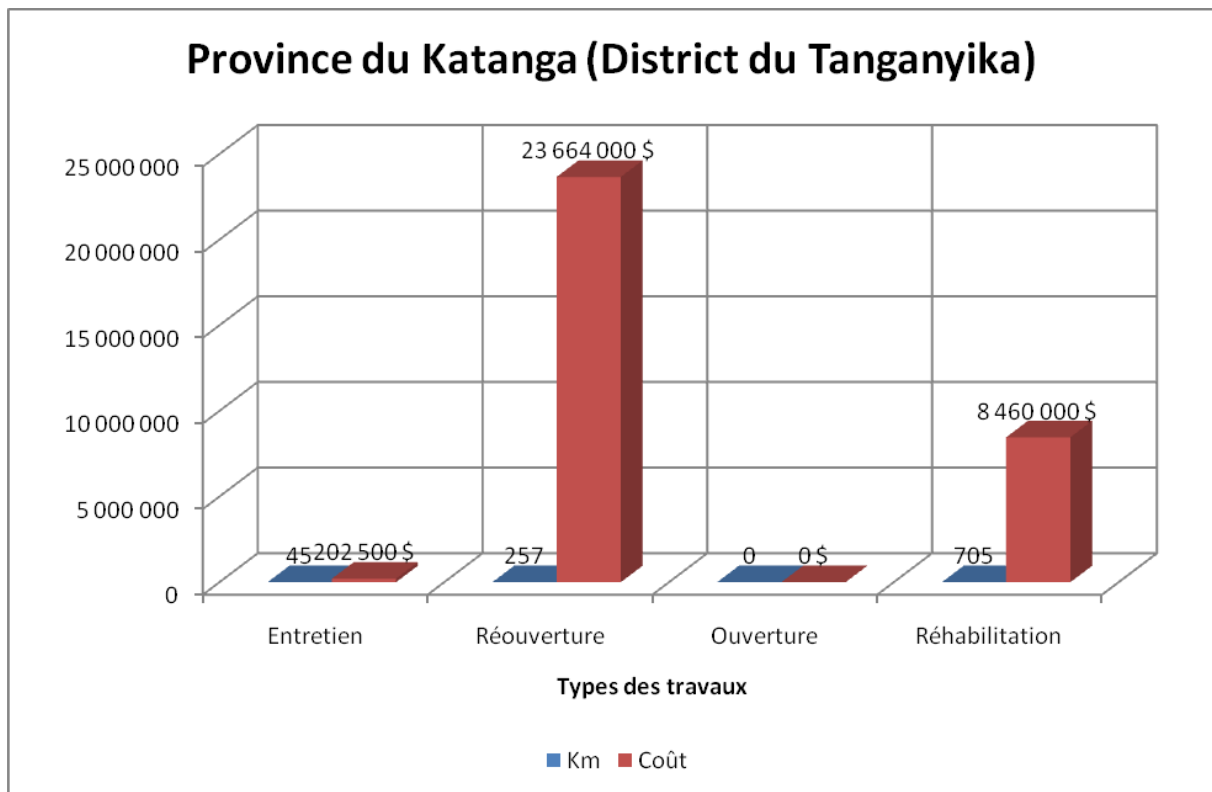
-----  
TOTAL : 31.935.000 \$USD



### 3.2.2. District de Tanganyika (Province du Katanga)

- Entretien de 45 Km : 202.500 \$USD
- Réouverture de 257 Km : 23.664.000 \$USD
- Réhabilitation de 705 Km : 8.460.000 \$USD

-----  
**TOTAL : 32.326.500 \$USD**

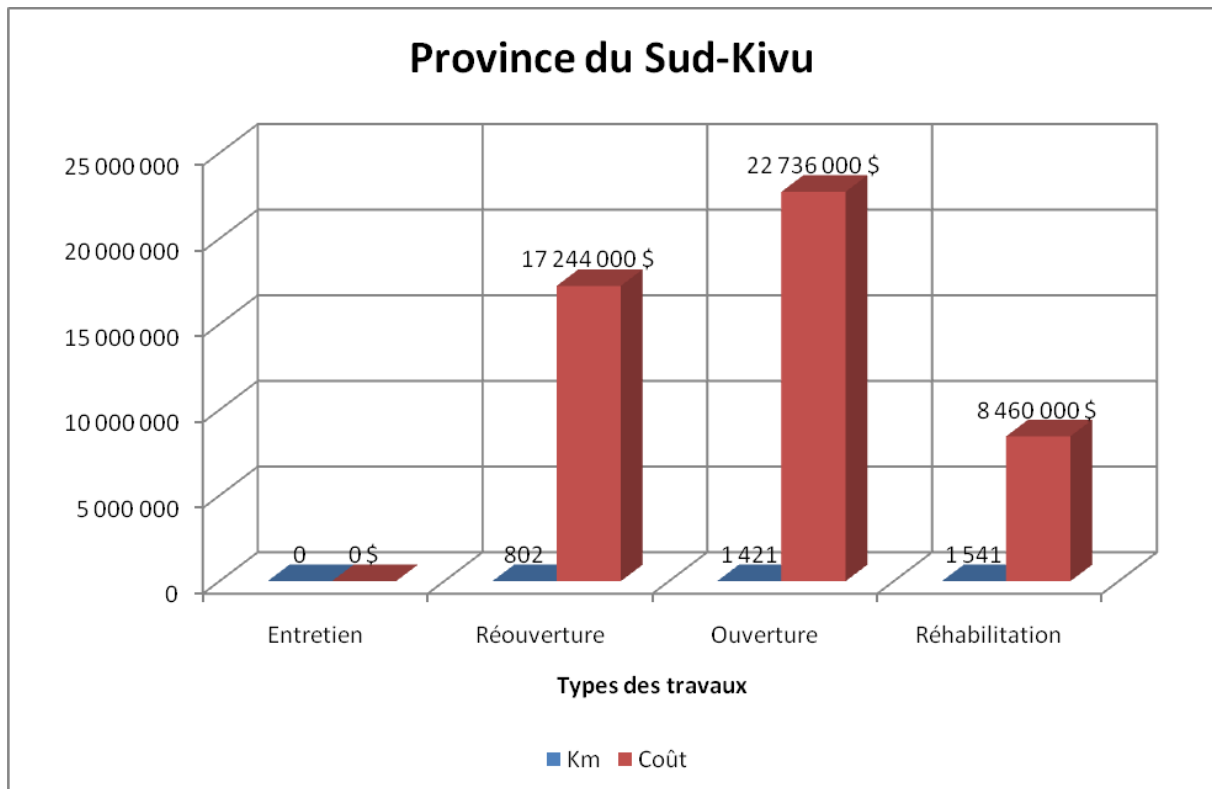




### 3.2.3. Province du Sud-Kivu

- Réouverture de 802 Km : 17.244.000 \$ USD
- Réhabilitation de 1.540,5 Km : 8.460.000 \$ USD
- Ouverture de 1.421 Km : 22.736.000 \$ USD

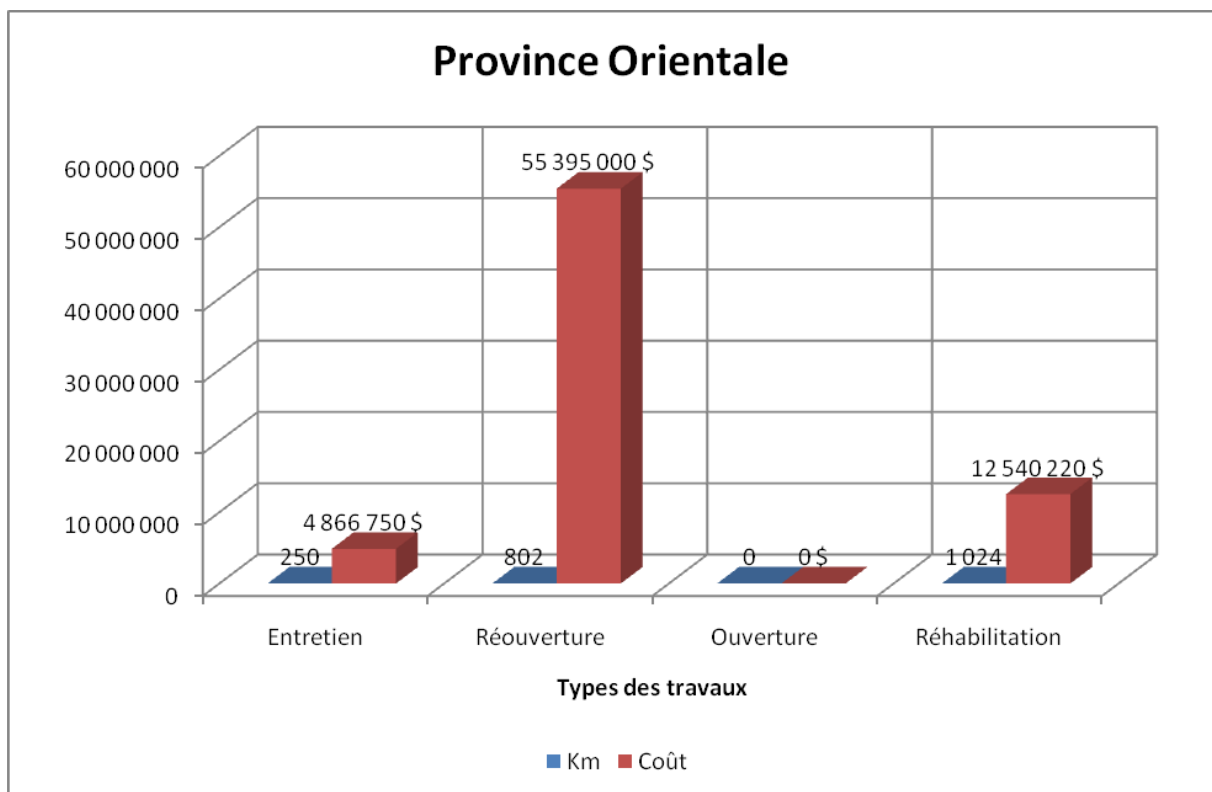
-----  
**TOTAL : 48.440.000 \$USD**



### 3.2.4. Districts d'Ituri, Haut-Uélé et Bas-Uélé (Province Orientale)

- Entretien de 250Km : 4.866.750 \$ USD
- Réouverture de 802 Km : 55.395.000 \$ USD
- Réhabilitation de 1.024 Km : 12.540.220 \$ USD

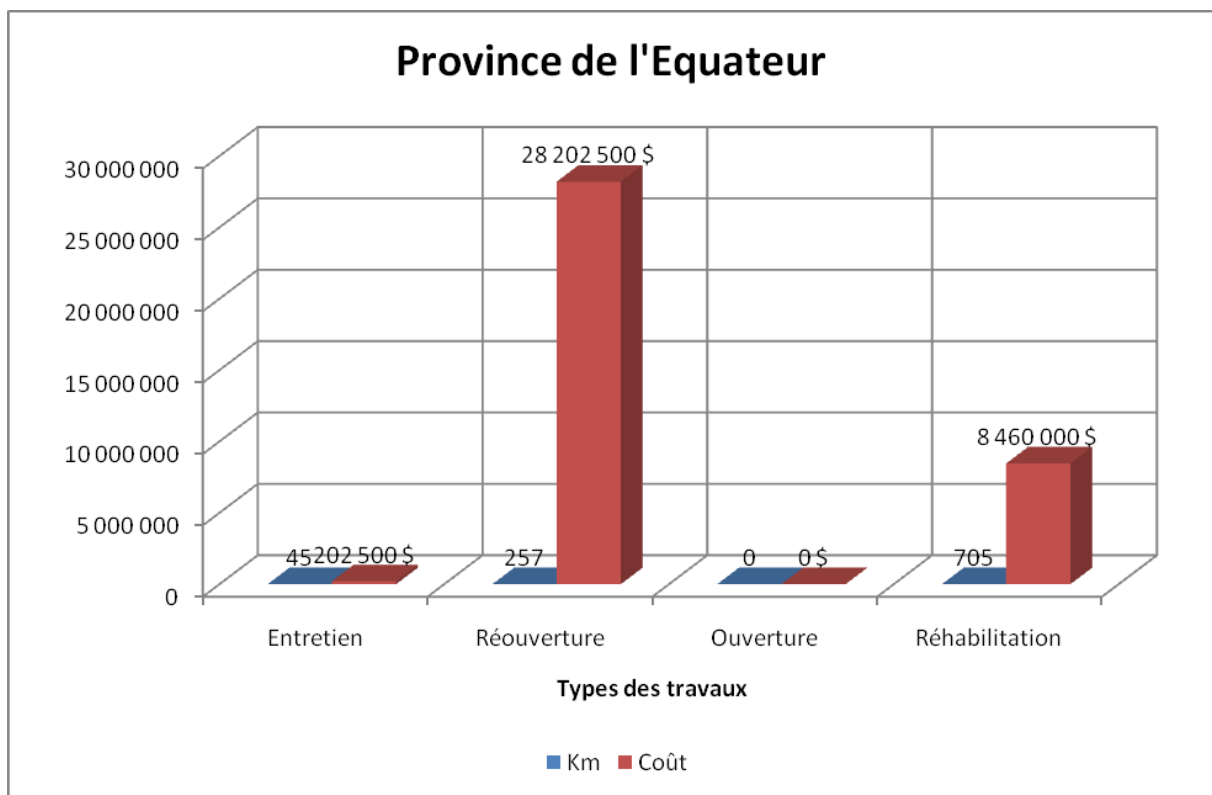
-----  
**TOTAL : 72.801.970 \$USD**



### 3.2.5. Districts de l'Equateur et Sud-Ubangi (Province de l'Equateur)

- Entretien de 45 Km : 202.500 \$USD
- Réouverture de 257 Km : 28.202.500 \$USD
- Réhabilitation de 705 Km : 8.460.000 \$USD

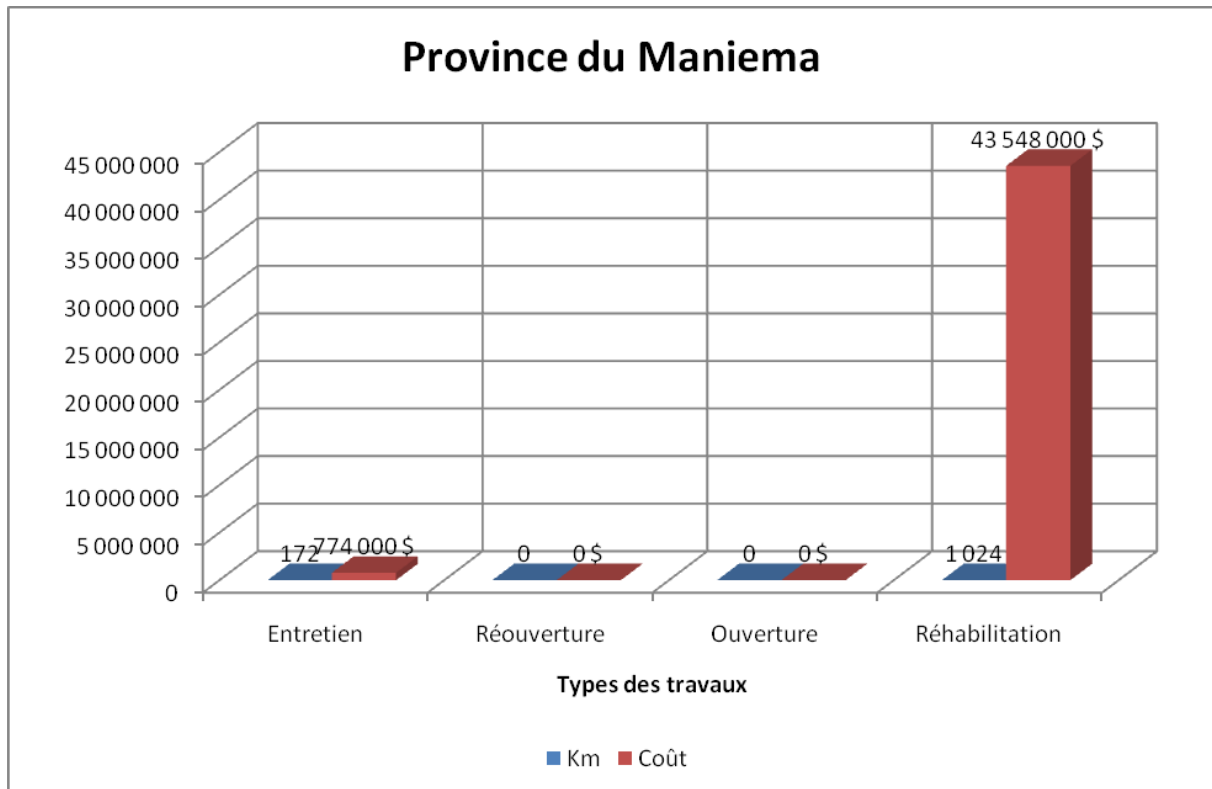
-----  
**TOTAL : 36.865.000 \$USD**



### 3.2.6. Province du Maniema

- Entretien de 172 Km : 774.000 \$ USD
- Réhabilitation de 1.024 Km : 43.548.000 \$ USD

-----  
**TOTAL : 44.322.000 \$USD**



### 3.2.7. Synthèse des travaux prévus dans les zones STAREC

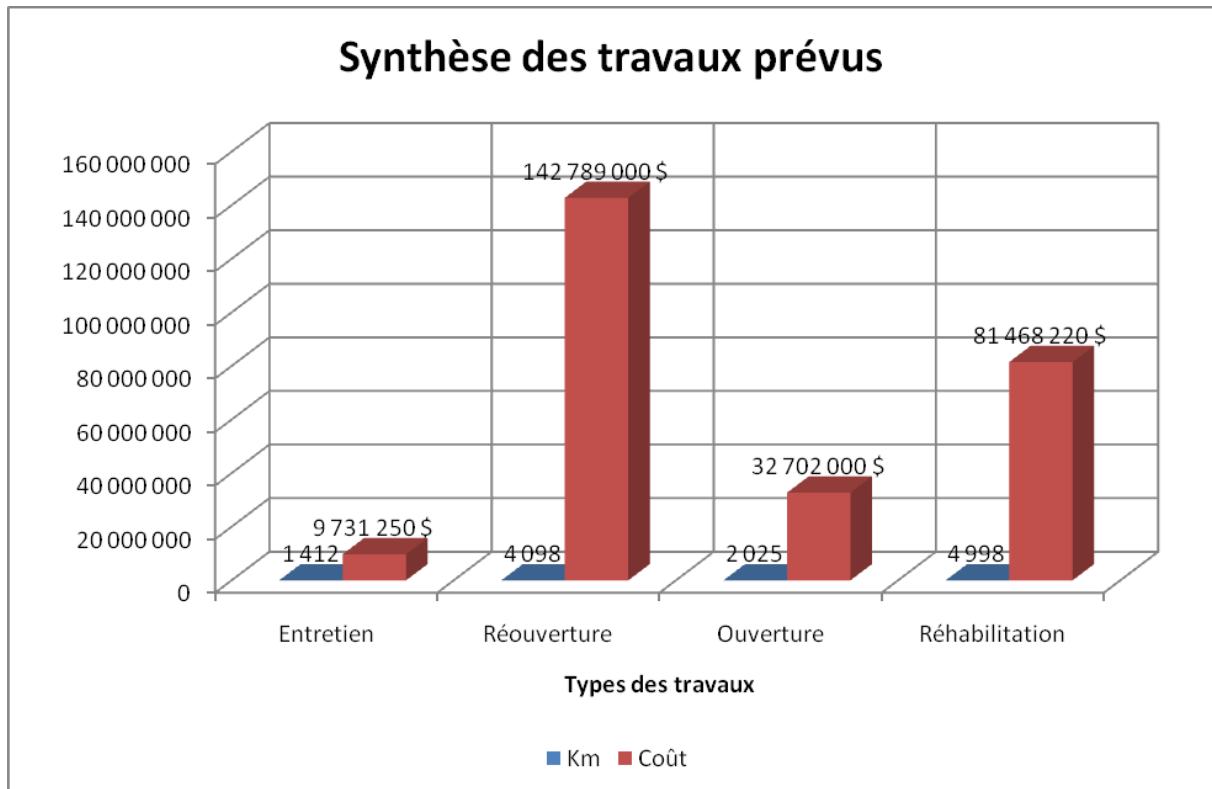
Entretien de 1.412 Km : 9.731.250 \$ USD

Réouverture de 4.098 Km : 142.789.000 \$ USD

Ouverture de 2.025 Km : 32.702.000 \$ USD

Réhabilitation de 4998 Km 81.468.220 \$ USD

-----  
**Cout Travaux : 266.690.470 \$USD**



### 3.3. Mesures de protection sur le réseau programmé

Ce Programme ne tient compte que des routes en terre et comprend un volet important de la réglementation visant la protection du patrimoine routier. A ce titre, il prévoit le contrôle de la charge à essieux des véhicules circulant sur ce réseau et l'érection des barrières de pluie afin de freiner les usagers de la routes (camionneurs) de circuler pendant qu'il pleut ou immédiatement quelques minutes après la pluie.

### 4. Organisation et Gestion du Programme

La mise en œuvre du programme s'effectuera par le truchement de différentes structures relais qui assurent la mobilisation et l'encadrement du personnel.

Ce dernier travaillera en synergie avec les Entités Territoriales Décentralisées (ETDs). Pour raison d'efficacité, chaque structure-relais ne pourra se déployer que sur un réseau limité à 50 Km.

### 5. Coûts du programme 2011

**5.1. Le coût des travaux** dont détails en annexe I est évalué à **266 690 470 \$ US** (Ponts, Ouvrages d'art et Bacs non compris). Il est ventilé comme suit :

✓ Entretien de 1.412 Km	:	9.731.250 \$ USD
✓ Réouverture de 4.098 Km	:	142.789.000 \$ USD
✓ Ouverture de 2.025 Km	:	32.702.000 \$ USD
✓ Réhabilitation de 4998 Km		81.468.220 \$ USD

-----  
**12.533 Km                      TOTAL    266.690.470 \$USD**

**TABLEAU RECAPILATIF DES COUTS ET TRAVAUX PREVUS AU PROGRAMME 2011**

PROVINCE	ENTRETIEN		REOUVERTURE		OUVERTURE		REHABILITATION	
	KM	COUT/USD	KM	COUT/USD	KM	COUT/USD	KM	COUT/USD
<b>NORD-KIVU</b>	898	3685500	1980	18283500	604	9966000	0	0
<b>KATANGA</b>	45	202500	257	23664000	0	0	705	8460000
<b>SUD-KIVU</b>	0	0	802	17244000	1421	22736000	1540,5	8460000
<b>PROV. ORIENTALE</b>	250	4866750	802	55395000	0	0	1024	12540220
<b>EQUATEUR</b>	45	202500	257	28202500	0	0	705	8460000
<b>MANIEMA</b>	172	774000	0	0	0	0	1024	43548000
<b>S/total</b>	<b>1410</b>	<b>9731250</b>	<b>4098</b>	<b>142789000</b>	<b>2025</b>	<b>32702000</b>	<b>4998,5</b>	<b>81468220</b>

<b>TOTAL KILOMETRAGE</b>	<b>: 12 533,5 KM</b>
<b>TOTAL COUTS DES TRAVAUX</b>	<b>: 266,690 470 USD</b>

## 5.2. La Maitrise d'œuvre :

- 1) Contrôle et surveillance : 3% du Cout des Travaux
  - Cout des Travaux étant estimé à **266.690.470 USD** ;
  - Cout contrôle et surveillance, 3% du Cout des Travaux : 8.000.714 USD
  - Cout des Travaux et Surveillance : **274.691.184 USD**
  
- 2) Frais de gestion (matériel et frais de fonctionnement), 10% des Cout des Travaux et du Contrôle et Surveillance: **27.469.118 USD**

## 5.3. Le Cout Total du programme 2011.

Le Cout Total du Programme est évalué à **302.160.302 USD** :

- Les travaux des ouvrages de franchissement dont les ponts, ouvrages d'art et bacs, ne sont pas compris en compte dans les coûts kilométriques pratiqués et sont considérés comme travaux spéciaux.
- Les imprévus sont négligés.

## 6. Conditions de réussite du programme 2011

La réussite de ce Programme Prioritaire repose sur le respect des préalables suivants:

- l'exigence d'un financement sûr et disponible ;
- l'imposition des barrières de pluie ;
- le contrôle des charges à essieux ;
- L'appropriation du Programme par la population des Provinces de l'espace STAREC.

D'autres ressources locales et/ou nationales devront être identifiées pour financer les travaux.

## 7. Chronogramme d'Exécution des Travaux prévus au programme 2011

### 7.1. Scenario 1 : Entretien des routes provinciales prioritaires

<b>Echéance : Avril 2011 – Avril 2012</b>		
<b>Mois</b>	<b>Activités</b>	<b>Acteur</b>
Avril 2011	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Prospection de matériels des petites brigades en Chine.</li> <li>2. Identification des fournisseurs éventuels;</li> <li>3. Sélection des fournisseurs et passation des commandes.</li> </ol>	<p>Mission conjointe en Chine :</p> <p>STAREC – FONER</p>
Mai 2011	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Recrutement des Cantonniers ;</li> <li>2. Début des Travaux d'entretien des axes routiers.</li> <li>3. Evaluation des Travaux Spéciaux (ouvrages d'affranchissement, ponts et bacs).</li> </ol>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- STAREC</li> <li>- FONER</li> <li>- OR</li> <li>- Autorités et populations locales</li> </ul>



### 7.1.1. Le Cout Scénario 1 (Travaux d'entretien des axes prioritaires)

Les Coûts des Travaux d'entretien de **1410 Km** des routes provinciales prioritaires qui avaient été sélectionnées par les ateliers diagnostic sont évalués à : **9.731.250 USD**

### 7.1.2. La Maitrise d'œuvre :

- Contrôle et surveillance : 3% du Cout des Travaux d'entretien
  - Cout des Travaux d'entretien étant estimé à **9.731.250 USD** ;
  - Cout contrôle et surveillance, 3% du Cout des Travaux d'entretien : 291.937.5 USD
  - Couts des Travaux et Surveillance : **10.023.187 USD**
  
- Frais de gestion (matériel et frais de fonctionnement), 10% des Coûts des Travaux d'entretien et du Contrôle et Surveillance: **1.002.319 USD**
  
- **Couts Total des Travaux prévus au Scénario 1 : 11.687.037 USD**  
(Imprévus 6% du Cout total du Scénario)

### 7.2. Scenario 2 : Réouverture, Ouverture et réhabilitation des routes provinciales prioritaires

<b>Echéance : Juin2011 – Juin 2012</b>		
<b>Mois</b>	<b>Activités</b>	<b>Acteur</b>
Juin 2011	1. Identification des tronçons prioritaires.	STAREC – FONER-OR – Cellule Infrastructures.
Juillet 2011	1. Recrutement des Structures	STAREC/ISSSS
	2. Signature des Contrats.	STAREC/ISSSS

Aout 2011	<p>1. Début des Travaux de Réouverture, d'Ouverture et de Réhabilitation des routes provinciales prioritaires.</p> <p>2. Evaluation des Travaux Spéciaux (ouvrages d'affranchissement, ponts et bacs).</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- STAREC</li> <li>- FONER</li> <li>- OR</li> <li>- Cellule Infrastructures</li> <li>- Autorités et populations locales</li> <li>- Partenaires.</li> </ul>

## 7.2. Les Coûts Scénario 2 (Réouverture, Ouverture et réhabilitation des routes provinciales prioritaires) :

Les Coûts des Travaux des Réouverture, d'Ouverture et de Réhabilitation d'un total de **11.121Km** des routes provinciales prioritaires qui avaient été sélectionnées par les ateliers diagnostic dans l'espace STAREC sont évalués à : **256.959.220 USD**

✓ La Réouverture de 4.098 Km :	142.789.000 \$ USD
✓ L'Ouverture de 2.025 Km :	32.702.000 \$ USD
✓ La Réhabilitation de 4998 Km :	81.468.220 \$ USD

-----  
**256.959.220 USD**

### 7.2.1. La Maitrise d'œuvre :

- Contrôle et surveillance : 3% du Cout des Travaux prévus
  - Cout des Travaux prévus étant estimé à **256.959.220 USD**;
  - Cout contrôle et surveillance, 3% du Cout des Travaux prévus : **7.708.777 USD**
  - Coûts des Travaux et Surveillance : **264.667.997 USD**
- Frais de gestion (matériel et frais de fonctionnement), 10% des Coûts des Travaux prévus et du Contrôle et Surveillance: **26.466.800 USD**

- **Couts Total des Travaux prévus au Scénario 2 : 308.602.885 USD (Imprévus 6% du Cout total du Scénario 2).**

## **8. Impacts et Effets du Plan Directeur Routier de l'espace STAREC**

Le premier effet du Plan Directeur Routier des routes prioritaires d'intérêt provincial primaires et secondaires tel que approuvées par l'ensemble des Autorités des Entités Administratives des provinces concernées par le Programme STAREC est l'amélioration de l'état du réseau routier.

### **8.1. Le degré de satisfaction des besoins des populations environnantes**

Les ateliers diagnostic sur les routes prioritaires d'intérêt provincial ont permis de rassembler tous les acteurs concernés par la problématique de la route à partir du Gouverneur de province jusqu'aux Chefs des Secteurs et Chefferies en passant par les Commissaires des Districts, les Administrateurs de territoire et la Société Civile pour sélectionner judicieusement les routes prioritaires de la province qui tiennent compte des considérations tant sécuritaire, économique, humanitaire, démographique et touristique. Ces routes ont été proposées par la base, elle-même bénéficiaire.

### **8.2. Impact sur le coût du transport**

L'amélioration et l'extension du réseau routier national réduiront sensiblement les coûts de transport, favorisant ainsi le développement des différents secteurs de l'économie.

Le coût d'exploitation des véhicules, permettra ainsi de générer à la longue et de dégager des avantages au profit de l'opérateur économique et des consommateurs, en général.

D'une manière générale le transport représente 30 à 60% du coût total de la marchandise dans la situation de route dégradée contre 10 à 15% sur la route réhabilitée.

### **8.3. Impact sur le secteur agricole**

Le secteur agricole sera directement influencé par l'exécution du Programme d'intervention du Plan Directeur Routier dans la mesure que des Routes d'Intérêt local (RIL) ont été érigées en Routes Provinciales Prioritaires. L'amélioration des infrastructures de transport permettra l'extension des cultures de rente dans des zones à haute potentialité: palmier à huile, manioc, bananier, maïs, haricot, arachides, Café arabica, Café robusta, hévéa, riz, etc....

L'impact le plus important se fera sentir à court et à moyen terme avec l'augmentation des tonnages de production et de commercialisation des produits vivriers grâce notamment à la facilitation des accès vers les villes, à la réduction des prix des intrants liée à la réduction des coûts de transport. En particulier, l'amélioration des infrastructures routières vers les centres urbains accroîtra sensiblement leur

Approvisionnement en produits maraîchers et autres produits vivriers, ouvrant de nouvelles possibilités d'emplois aux jeunes ruraux et limitant les hausses des prix au niveau des consommateurs.

La réduction des coûts de transport aura également un impact sur le prix des produits trans-provinciaux: viande bovine, fruits et légumes, oléagineux, etc....

Au niveau des zones frontalières, les exportations des produits d'élevage connaîtront un grand essor.

Outre les avantages en termes de production agricole, on peut estimer les économies dans le commerce du bois et du café. En ce qui concerne le bois les statistiques estiment que par la réhabilitation du réseau routier l'Etat peut économiser annuellement plus de 5 milliards de \$USD sur le coût du transport des zones de production à l'Est du pays.

#### **8.4. Impact sur le secteur des Mines**

La RDC est qualifiée à juste titre de scandale géologique où les populations vivent dans la pauvreté absolue. Les causes principales de cette misère sont la contrebande minière et la fraude minière. Pour remédier à cette situation, le Gouvernement a édicté des lois de la traçabilité des matières minérales depuis le lieu d'extraction jusqu'au centre de consommation d'une part, et la création des Centres de Négoce à l'est de la RDC d'autre part.

L'état des routes permet au gouvernement d'améliorer sa capacité à réguler et à contrôler la production et le commerce des minerais dans les zones stratégiques minières à l'est de la RDC et augmenter ainsi les recettes de l'Etat et au finish réduire la capacité de nuisance des Groupes Armés incontrôlés.

#### **8.5. La création d'emplois engendrés par le Plan**

Dans le cadre de la mise en œuvre du Plan Directeur Routier, des emplois permettant de lutter contre la pauvreté seront créés tant en entretien qu'en réhabilitation ou en aménagements. D'une manière générale les statistiques, en Afrique subsaharienne, démontrent que pour estimer les emplois créés on a :

- d'abord une incidence approximative du coût de la main d'œuvre pour chaque catégorie des travaux.
- Entretien courant: le pourcentage est de l'ordre de 50% car la plupart du travail est constitué par le cantonnage manuel fait par les riverains.
- Entretien périodique: le pourcentage est inférieur car il y a plus de mécanisation: le pourcentage retenu est d'environ 40%.
- Réhabilitations ou aménagements: la mécanisation est encore plus poussée et une partie plus grande du personnel appartient à l'entreprise et, pour les gros travaux, est expatrié: le pourcentage frôle les 30% de main d'œuvre recrutée.

## 8.6. Conséquences de la non mise en œuvre du Plan

Des avis des Experts en routes les routes en terre, sans entretien efficace, se détériorent très rapidement et d'une manière générale en deux ans aucune route n'est en bon état et en trois ans la totalité du réseau est en mauvais état.

Dans l'hypothèse où le Plan ne serait pas mis en œuvre, pose qu'aucun travail ne sera fait en dehors de l'entretien courant, Il s'agit évidemment d'une **simulation théorique** qui vise à démontrer l'importance que l'état des routes soit préservé par des travaux allant de l'entretien périodique, à la réhabilitation et, si nécessaire, aux aménagements plus lourds.

## **CONCLUSION GENERALE**

Ce programme qui ne concerne que les routes en terre est le résultat d'une série d'ateliers et de concertations organisés dans un premier temps dans la ville de Kinshasa du 24 au 28 Aout 2009. Au total 28 délégués avaient pris part aux travaux de l'atelier dont les Commissaires provinciaux en charge des Travaux Publics, des Directeurs de province de l'Office des Routes, des Responsables de l'INSS, des Sites touristiques et des parcs nationaux, le programme STAREC/ISSSS et ses partenaires.

Dans le même cadre de la relance économique dans les zones sortant des conflits armés sur le volet des routes, des concertations se sont succédé à Kinshasa. Elles avaient regroupés outre les Honorables Députés nationaux de l'espace STAREC, les membres de la Coordination Interprovinciale et les Partenaires du STAREC. Ces concertations ont émis les bases et l'opportunité d'organiser successivement des ateliers diagnostic sur les routes prioritaires d'intérêt provincial primaire et secondaire dans chaque Province de l'espace STAREC.

A l'issue des ateliers sur les routes et des concertations avec les Honorables Députés nationaux, il avait été établi une liste provisoire des routes prioritaires par Province que la Coordination Interprovinciale présentait comme document de travail à amender à chaque atelier et la « Fiche des axes routiers prioritaires d'intérêt provincial » que les Représentants des Entités Administratives respectives devaient remplir.

Le présent Plan Directeur Routier du réseau STAREC qui propose deux scénarii de mis en œuvre des Travaux prévus au Programme STAREC 2011 est l'aboutissement des travaux des ateliers diagnostic sur les routes prioritaires d'intérêt provincial issus des ateliers organisés et concertations qui avaient eu lieu à Kinshasa.

**Kinshasa, le 5 Avril 2011**



**Annexe 2 : Tableau de suivi du projet SPACE**

<b>Annexe 2 : Tableau de suivi du projet SPACE</b>									
<i>Province/ territoire</i>	<i>Objet de la demande</i>	<i>Travail à faire</i>	<i>Organisation</i>	<i>Etat du dossier SPACE</i>	<i>Observations</i>	<i>BPRM</i>		<i>PBF</i>	
						<i>SOLDE CONTRAT HORS F et A</i>	<i>MONTAN T PAYES HORS F et A</i>	<i>SOLDE CONTRA T HORS F et A</i>	<i>MONTANT PAYES HORS F et A</i>
Nord Kivu/Masisi	Pont de Bihambwe et ses alentours, Axe Sake - Masisi	Dragage et endiguement de la rivière Mumba, rechargement de la route, surélévation du pont en grumes	UNOPS / Codesa / OR	Clos	Pont financé par contrat UNOPS et FONER		7,000	0	0
Nord Kivu/Masisi	Axe Muhongozi - Mpati	Murs en gabions ou en béton cyclopéen, passages busés, bourbiers et rechargement d'ornières	IEDA Relief	CLOS	TRVX A RECEPTIONNER		134,185	0	0
Nord Kivu/Masisi	Axe Misinga - Mpati	Murs en gabions ou en béton cyclopéen, passages busés, bourbiers et rechargement d'ornières	Helpage	CLOS	TRVX A RECEPTIONNER		120,713	0	0
Nord Kivu/Masisi	axe Loashi - Nyabiondo - Kashebere	Réouverture de route, évacuation des éboulements sur la route, remise en état provisoire de la chaussée et des drainages	UNOPS / Réseau ARDA	Clos	Ce projet a fait l'objet de deux phases de travaux suite à de nouveaux dégâts à fin mars 2011. Le Bull est déjà retourné au PAM <b>PAYE SUR FOND DUTCH</b>	0	0	0	11,347
Nord Kivu/Beni	Axe Mbalako - Cantine + KYANZABA - CANTINE- MABOYA	Renouvellement du platelage d'un pont de MABALAKO, et de MABOYA-Rehabilitation du Piliers -Traitement de bourbiers sur 25 km par endroit et drainages sur	BDD- BUTEMBO	Travaux démarrés depuis le 20/08/2011	travaux en cours d'exécution. Avenants (20131\$ pour le tronçon Kyanzaba- Mabalako et 14 100\$ pour le pont)		45,913	2,858	31,373



		l'Axe Mabalako-Cantine et sur 16km sur l'Axe Kyanzaba-Mabalako							
Nord Kivu/lubero	Axe Muhangi - Vuyinga - Matembe	Renouvellement du platelage de ponts,traitement de bourniers sur 38 km par endroit et drainages,ouverture de fosses lateraux ,rechargement de la plate forme	ODH	TRAVAUX ARRETES	TRAVAUX STOPPES APRES LE PAIEMENT DU MONTANT DE 22047,39\$ CONTRAT RESILIE		22,047	0	0
Nord Kivu/walikale	Walikale-Nyansi		CARITAS / GOMA-WALIKALE	en cours d'appel d'offres	Travaux en cours de Lancement	67,751	0	10,000	0
orientale	Axe Ari wara kinghezi base	Travaux de reparation de deux (02)ponts rempacement du platelage et de brides au Pk 45 et 66 (lot 5)	ALDI		Travaux arrêtes suite au refus de travaux Himo par les populations		0	0	0
orientale	Axe Ari wara kinghezi base	Travaux de pose de passage sous route provisoire en bois (lot 4)	ALDI		Travaux arrêtes suite au refus de travaux Himo par les populations	0	0	0	0
orientale	Axe Ari wara kinghezi base	Travaux d'ouverture de piste ,traitement de bourniers sur 10 km de PK0 a PK 10 par endroits (lot 1)	BAGEC		Travaux arrêtes suite au refus de travaux Himo par les populations		6,600		
orientale	Axe Ari wara kinghezi base	Travaux d'ouverture de piste ,traitement de bourniers sur 10km de PK 10 a PK 20 par endroits (lot2)	LEANS PROJECT		Travaux arrêtes suite au refus de travaux Himo par les populations		5,000		

orientale	Axe Ari wara kinghezi base	Travaux d'ouverture de piste ,traitement de boubiers sur 10km de PK 20 a PK30 par endroits (lot3)	BAGEC		Travaux arrêtés suite au refus de travaux Himo par les populations		0		
Orientale/Irumu	Gety-Marabo	Travaux de pose de 20 passages provisoires sous routes er 3 passages provisoires en bois sur la Riviere ATI,Vallee APANA et KANYERENYERE LOT 1	BAGEC	Contrat signé avec l'entreprise. Démarrage en avril 2012	L'entreprise est en train d'approvisionner le chantier en matériaux. Les travaux vont démarrés au début du mois d'avril 2012	40,827		0	
Orientale/Irumu	Gety-Marabo	Pose de 3 passerelles en bois sur les riviere AVIMI,GULUGUL 1 et 2 LOT 5	BAGEC	Contrat signé avec l'entreprise. Démarrage en avril 2012	L'entreprise est en train d'approvisionner le chantier en matériaux. Les travaux vont démarrés au début du mois d'avril 2012	40,467		0	
Orientale/Irumu	Gety-Marabo	traitement de points chauds et drainage sur 12 km entre PK 0 et PK 12 lot 2	BAGEC	Contrat signé avec l'entreprise	Les travaux sont en cours et devront s'achever au mois de juin 2012	59,498			
Orientale/Irumu	Gety-Marabo	traitement de points chauds et drainage sur 12 km entre PK 12 et PK 24 lot 3	BAGEC	Contrat signé avec l'entreprise	Les travaux sont en cours et devront s'achever au mois de juin 2012				
Orientale/Irumu	Gety-Marabo	traitement de points chauds et drainage sur 12 km entre PK 24 et PK 36 lot 4	LEANS PROJECT	Contrat signé avec l'entreprise	Les travaux sont en cours et devront s'achever au mois de juin 2012	27,600			
Orientale/Irumu	Axe Bunia - Walu - Mungwalu, PK 6	Travaux de réparation du Pont KOLOMANI-remplacement du platelage et d'un longeron Métallique au PK 6 de l'axe routier Bunia-Walu-Mungwalu	OFFICE DES ROUTES BUNIA	Réception provisoire des travaux	Bois du platelage précédemment prévu être donné par le contingent népalais ne l'a plus été. Fourni par SPACE	0			16,179

Orientale/Iru mu	Piste d'aviation de Duru	Réouverture d'une piste d'aviation	CARITAS / Diocèse de Dungu	Etat des travaux avancé	Travaux en cours de finition	0		23,232	42,768
Sud Kivu/Fizi	Axe Malinde - Kazimia	Remise en état de 7 ponts	AEO	Travaux en cours	1 pont a été oublié par le demandeur mais pris en compte par l'évaluation du niveau 2 / TRVX EN COURS	0		9,594	39,758
Sud Kivu/Kalehe	Axe Miti - Hombo	Construction de 3 dalots de 16, 4 ml de long	GECOSEC	Travaux en cours	1 dalot n'a pas fait l'objet d'évaluation suite à son état jugé passable / Travaux en cours	3,519	30,599	0	0
Sud Kivu/Kalehe	Axe Miti - Hombo	Réhabilitation du pont de Mashere	ENTRECOZA	Réception provisoire des travaux	RAS		20,280	0	0
Sud Kivu	Burhale-Shabunda	Réouverture de la voie-préparation du terrain, terrassement, dégagement des éboulements, évacuation des cordons ,Ouverture de fosses, curage et traitement des bourniers, reprofilage et rechargement de la couche de roulement	New sight	Travaux en cours. Fin prévue pour juin 2012				211,067	115386
Nord kivu/walikalé	Axe Nyansi – Musenge	réhabilitation et ponts	à identifier		proposé par OCHA				0
						<b>239,662</b>	<b>392,338</b>	<b>256,751</b>	<b>256,811</b>
Total						<b>632,000</b>		<b>513,562</b>	

### **Annexes 3 : Quelques incidents sécuritaires dans l'Est de la RDC en 2011**

**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<sup>ème</sup> 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<sup>eme</sup> 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.

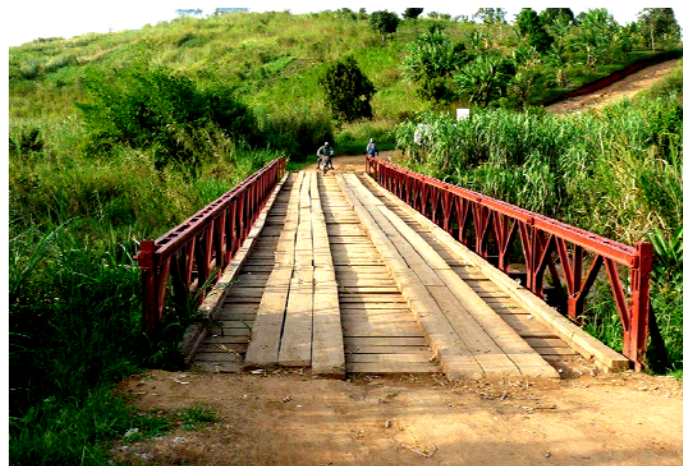
**23/07/2011** : Dans le village de Kambungula au PK 63, sur l'axe Burhale - Isezya, vers 10h00, les affrontements opposant les militaires FARDC aux éléments armés non identifiés, L'équipe Parest qui travaillait à 500 mètres de lieu d'affrontement, a arrêté les travaux et s'est réfugiée dans la brousse.

**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.

**Annexe 4 : 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 mabalabo-Cantine



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