

ANNEXE

1. IDENTIFICATION

Intitulé/Numéro	République démocratique du Congo - Projet d'appui à la stabilisation et reconstruction de l'Est de la RDC (PASTAR) CRIS: CD/FED/22551		
Coût total	20 620 000 EUR (contribution de l'UE)		
Méthode d'assistance / Mode de gestion	Approche projet / gestion partiellement décentralisée et gestion conjointe avec l'UNOPS		
Code CAD	21010 21020	Secteur	Politique des transports et gestion administrative Transport routier

2. MOTIF

2.1. Contexte sectoriel

En juillet 2006, le document de stratégie de croissance et de réduction de la pauvreté (DSCR) a été approuvé. Pour le domaine des transports le DSCR retient, entre autres, l'objectif d'assurer l'intégration des entités économiques du pays pour les rendre complémentaires afin de contribuer à la réduction de la pauvreté par la réhabilitation, la modernisation et l'interconnexion de tous les réseaux. Et comme actions prioritaires le renforcement des capacités humaines et institutionnelles des organismes publics du secteur des transports, et la réhabilitation et la modernisation des infrastructures de transports routières en vue d'améliorer les services rendus à l'utilisateur.

Dès son investiture, en 2006, le Chef de l'Etat a fixé les priorités de son mandat qui s'articulent autour de cinq chantiers : les infrastructures, l'emploi, l'éducation, l'eau et l'électricité et la santé. Le Gouvernement Central de la RDC dans son programme pour la période 2007-2011, qui matérialise les cinq chantiers du Chef de l'Etat et retient comme prioritaires la réouverture des routes nationales.

Le réseau routier de la République démocratique du Congo, hérité de l'époque coloniale, comprend 152.400 kilomètres dont 58.000 km de routes nationales et provinciales. Ce réseau, suite à des années de guerres, de conflits, de mauvaise gouvernance et de tarissement des dotations nationales, est aujourd'hui impraticable à plus de 95% ne pouvant ainsi plus jouer son rôle de vecteur intégrateur du pays.

Cette situation est particulièrement aggravée dans les provinces de l'Est de la RDC compte tenu de la situation d'insécurité qui y a prévalu ces dernières années, et notamment dans le Maniema qui est une des provinces qui a reçu historiquement le moins d'appui de la communauté internationale et d'investissements nationaux.

Il est cependant à noter que grâce aux efforts menés par le Gouvernement et la Communauté internationale un processus de pacification de l'Est de la RDC semble définitivement engagé et le climat sécuritaire et les relations avec les pays transfrontaliers se sont nettement améliorés. Depuis 2003 déjà, le Ministère des Infrastructures, travaux Publics et Reconstruction (MITPR) a défini au sein du réseau routier prioritaire un réseau ultra prioritaire de 15.800 km à rouvrir d'urgence et à entretenir. Il est également à souligner que pour le sous-secteur routier, un fonds d'entretien routier de deuxième génération (FONER) a été créé.

2.2. Enseignements tirés

L'état de délabrement avancé des infrastructures routières et en voirie urbaine porte à la fois sur des infrastructures défectueuses et obsolètes ainsi que sur les faibles moyens et notamment pour l'entretien dont dispose les institutions en charge de leur organisation et de leur gestion.

La philosophie de ce projet se base notamment sur les enseignements tirés des deux Programmes d'Appui à la Réhabilitation PAR I et PAR II et du programme LRRD-Est Congo financés par la Commission européenne qui ont eu un impact notable sur la réhabilitation des infrastructures.

D'un autre côté les projets financés sur le FED dans ces secteurs et notamment le PAR II prouvent que des résultats satisfaisants et concrets peuvent être atteints en matière de réouverture et entretien du réseau routier. Le recours à la régie et la revitalisation des brigades de l'Office des routes permet de pallier la faible présence d'entreprises de travaux publics et structures capables d'exécuter les travaux de réhabilitation routière dans des provinces enclavées. Le recours à des agences des nations unies dans le cadre du volet infrastructures du programme LRRD- Est Congo a également prouvé que de résultats satisfaisants pouvaient être atteints en matière de réhabilitation et entretien routier dans un contexte comme celui de l'Est de la RDC.

La gestion des brigades de l'Office des routes a démontré qu'un encadrement par une assistance technique chevronnée appuyée et soutenue par la maîtrise d'ouvrage est indispensable pour assurer une gestion efficiente et efficace des moyens et des ressources financières du projet. Cet aspect doit être particulièrement pris en compte dans un contexte comme celui du Maniema, province qui n'a pas connu d'investissements routiers conséquents depuis des décennies.

Ce projet se base notamment sur les acquis du PAR II et du programme Liens entre l'aide d'urgence, la réhabilitation et le développement (LARD) (usuellement: Linking relief, rehabilitation and development LLRD).

2.3. Actions complémentaires

Une étroite complémentarité existe avec le PAR II et le LARD-Est Congo ainsi qu'avec le programme régional de relance de la Communauté Economique des Pays des grands Lacs (CEPGL).

En effet, l'action d'entretien de la RN3 entre Kisangani et Walikale est conçue en complémentarité du financement mobilisé dans le cadre du Programme LARD 9ème FED pour la réhabilitation de l'axe Kisangani-Lubutu et du financement de la KFW pour la réhabilitation du tronçon Lubutu-Walikale.

Le rééquipement et le financement de la régie de la brigade de l'OdR (Office des Routes, agence de mise en œuvre des projets routiers) de Kindu, dans le Maniema, est conçu sur base de l'expérience réussie à travers le PAR II qui a permis de rééquiper et encadrer les brigades de l'OdR dans les provinces de Kinshasa, Bandundu, Equateur et Kasai Occidental avec des résultats satisfaisants. C'est sur base de ces résultats qu'il a été décidé dans le cadre du projet LARD de rééquiper les brigades de l'OdR du Nord et Sud Kivu (actuellement en phase de démarrage). La remise sur pied de la brigade de Kindu permettra d'intervenir sur le réseau routier prioritaire du Maniema de façon complémentaire aux interventions financées par le programme LARD dans le Sud Kivu et par le Programme de Stabilisation et de Reconstruction (STAREC).

Finalement, le financement de la réhabilitation dans le Sud Kivu d'une partie du réseau routier transfrontalier entre la RDC et le Rwanda et entre la RDC et le Burundi sur le territoire national congolais est d'une part complémentaire aux activités prévues dans le cadre du projet régional *de relance de la CEPGL*, et d'autre part, sera une contribution significative à l'amélioration des infrastructures urbaines de la ville de Bukavu et est complémentaire aux actions menées dans le cadre du programme LARD à Bukavu en matière d'assainissement et de réhabilitation des ponts entre Bukavu et Cyangugu.

2.4. Coordination des bailleurs de fonds

La formulation de ce projet et sa mise en œuvre sont coordonnées et complémentaires avec les projets du secteur financés par la CE d'une part et par les autres bailleurs de fonds, notamment la BM, DFID

et la KFW. Dans le cadre de la division du travail, prévue dans le code de conduite, la valeur ajoutée de la Commission européenne dans les domaines des Infrastructures et des Transports est reconnue par toutes les parties. Un cadre de concertation entre bailleurs et gouvernement pour le domaine des Infrastructures et Transports a été mis en place. Ainsi, depuis la fin de l'année 2007 des efforts sont réalisés par le Gouvernement pour définir une politique sectorielle grâce à la mise en place de groupes thématiques pour le secteur des infrastructures et transports.

3. DESCRIPTION

Ce projet est conçu pour continuer à appuyer à travers le FED les efforts menés jusqu'à présent par le Gouvernement de la RDC pour améliorer les infrastructures de transports dans l'Est et l'interconnexion transfrontalière avec le Rwanda et le Burundi.

L'action se centrera sur la réouverture et l'entretien de certains axes du réseau routier prioritaire dans la province du Maniema, d'assurer la pérennité d'axes structurants de la région déjà réhabilités et la réhabilitation de certains axes transfrontaliers en complément des interventions prévues dans le cadre de l'enveloppe allouée par le FED au programme de relance de la CEPGL.

3.1. Objectifs

L'objectif global de ce projet est de contribuer à la stabilisation et la pacification de l'Est de la république démocratique du Congo ainsi que de promouvoir le développement des relations avec ses voisins le Burundi et le Rwanda.

L'objectif spécifique du projet est de d'appuyer la mise en place d'un système performant de transport qui permette la relance des activités économiques dans l'Est de la RDC et d'améliorer l'interconnexion transfrontalière avec ses voisins et pays membre de la CEPGL le Burundi et le Rwanda.

3.2. Résultats escomptés et principales activités

Ce projet s'articulera autour de trois résultats:

1. La route nationale RN3 entre Kisangani et Walikale, 425 km, est entretenue et praticable en toute saison;

La principale activité pour ce volet sera d'assurer l'entretien courant de 425 kms de la RN3 entre Kisangani et Walikale.

Ces activités d'entretien de la RN3 sur l'axe Kisangani-Walikale seront mises en œuvre par le biais d'un contrat de contribution avec l'UNOPS, l'office des nations unies qui dans le cadre du programme LARD avait été chargée de la réhabilitation du tronçon Kisangani-Lubutu sur ce même axe.

2. Une partie du réseau routier national prioritaire de la province du Maniema est réhabilité et entretenu;

Les principales activités de ce volet seront:

- Rééquipement intégral de la brigade de l'office des routes de Kindu;
- Réouverture d'une partie du réseau routier national prioritaire du Maniema dont:
- L'entretien courant du réseau réhabilité.

Le rééquipement de la brigade seront acquis moyennant des appels d'offres fournitures qui seront lancés conformément aux procédures du 10^{ème} FED en vigueur.

Les travaux de réouverture seront essentiellement exécutés à travers la régie des divers devis-programmes avec le concours des brigades de l'OdR de Kindu rééquipée et rendue opérationnelle grâce au financement de ce projet. Des subventions ou contrats de travaux pourront être aussi conclus avec des ONGs ou des entreprises présentes dans le Maniema.

Moyennant la régie des divers devis-programmes, l'entretien courant sera fait en mobilisant et en encadrant la société civile PME (Petite et Moyenne Entreprise) et petites ONG locales) riveraine de ces axes.

3. Une contribution à l'aménagement des axes transfrontaliers RDC- Rwanda et RDC-Burundi.

Les principales activités de ce projet seront:

- Réhabilitation d'une partie de l'infrastructure d'interconnexion Bukavu (RDC)-Cyangugu (Rwanda) identifiée par le programme de relance à la CEPGL, dans la ville de Bukavu 12.46 Km de voiries;
- Réhabilitation de la route Uvira-frontière Burundi (6,6 km) et stationnement poids lourds de l'interconnexion Bujumbura (Burundi)- Uvira (RDC) identifiée par le programme de relance à la CEPGL sur territoire RDC.

Ces activités seront mises en œuvre par le biais de contrats travaux conclus à l'issue d'appels d'offres lancés conformément aux procédures du 10^{ème} FED en vigueur.

La maîtrise d'œuvre et la surveillance des travaux sera assurée par le bureau d'étude qui sera contracté dans le cadre du *Projet de relance de la CEPGL*.

3.3. Risques et hypothèses

Les hypothèses de base dans le processus de conception de ce projet sont que:

- la paix et la sécurité sont maintenues dans les régions couvertes par le projet;
- les institutions congolaises responsables de la mise en œuvre du projet seront capables d'assumer leurs responsabilités.

Les premiers risques sont généraux et liés à des contraintes d'ordre institutionnel (stabilité politique et sociale dans la sous région, maintien des appuis de la communauté internationale, amélioration progressive des grands équilibres économiques, poursuite du processus de décentralisation, consolidation de l'Etat de droit et de la gouvernance, appropriation des projets par les populations bénéficiaires, etc.).

La Commission Européenne, en concertation avec l'ensemble de la communauté internationale appuiera les réformes fonctionnelles et structurelles qui permettront d'éliminer ces entraves au développement.

Il faut ajouter également des risques spécifiques qui sont que:

- (i) les structures nationales sont privées de financements nationaux;
- (ii) le processus de décentralisation n'est pas mis en place conformément à la Constitution;
- (iii) une mauvaise gestion.

Le projet est partiellement prémuni contre ce dernier risque par la mise en place d'un certain nombre de sauvegardes et de contrôles financiers étroits.

3.4. Questions transversales

En ce qui concerne les interventions routières il faut rappeler qu'il ne s'agit pas d'ouverture de nouveaux axes, mais de réouverture et entretien de routes existantes, fermées suite aux conflits et au manque d'entretien. Le projet facilitera donc l'accès au territoire aux administrations en charge du contrôle forestier et de la conservation de la nature qui reçoivent un appui sur d'autres financements communautaires.

Dans le cadre de la mobilisation de la société civile pour l'exécution des travaux routiers en province le présent financement continuera à mettre en œuvre la politique menée, dans les projets en cours à l'ouest de la RDC, d'implication accrue de structures dirigées par des cadres féminins.

3.5. Parties prenantes

Les parties prenantes de ce projet sont:

- les services de l'Ordonnateur national du FED, qui reprendra ses fonctions de maître d'ouvrage;
- le Gouvernorat de la ville de Bukavu et ses institutions municipales dans les quartiers ciblés par le projet;
- le MITPR, à travers l'OdR qui participera avec ses brigades provinciales aux interventions de réhabilitations routières;
- La Cellule de gestion de projet (CGP) du PARAU (ex-PAR II/PAUK);
- les autres opérateurs (entreprises de travaux publics et société civile) qui participeront à l'exécution des actions prévues.

4. QUESTIONS DE MISE EN ŒUVRE

4.1. Mode de gestion

Une convention de financement sera signée avec le Gouvernement de la République du Congo et l'Union Européenne.

Le projet sera géré en gestion partiellement décentralisée et en gestion conjointe en fonction des activités à mettre en œuvre

Le maître d'ouvrage du projet sera l'Ordonnateur national du FED

1) **Les travaux d'entretien de la RN3 entre Kisangani et Walikale** seront exécutés par le biais d'une convention de contribution avec l'UNOPS.

2) Pour ce qui concerne **la réhabilitation et l'entretien d'une partie du réseau routier national prioritaire de la province du Maniema**, la maîtrise d'œuvre de cette composante sera assurée par la Cellule de Gestion de Projet du PARAU (ex PAR II), la CGP. Les travaux seront essentiellement exécutés en régie par le biais de devis-programmes successifs.

3) En ce qui concerne **les travaux d'aménagement des axes transfrontaliers RDC- Rwanda et RDC-Burundi**, la maîtrise d'œuvre des travaux est assurée par l'office des routes en RDC

La maîtrise d'œuvre est déléguée au bureau d'étude unique chargé de la supervision de l'ensemble des travaux prévus dans le cadre du projet de relance de la CEPGL. Le pouvoir adjudicateur de ce contrat de services pour la supervision est la Commission européenne représentée par sa délégation au Rwanda. Le bureau d'étude unique chargé de la supervision sera une société privée sélectionnée par appel d'offres restreint international financé par l'enveloppe régional du projet d'appui de relance à la CEPGL.

La Commission procède à un contrôle ex-ante de tous les marchés publics sauf dans le cas des marchés publics dans les Devis Programmes où elle procède à un contrôle ex-ante pour les montants > 50.000 EUR et à un contrôle ex-post pour les montants < 50.000 EUR. Tous les contrats de subvention, qu'ils soient sous Devis Programmes ou pas, font l'objet de contrôle ex-ante.

Dans le cadre des devis-programmes, les paiements sont décentralisés pour les coûts de fonctionnement et les contrats dont le montant ne dépasse pas les plafonds indiqués dans le tableau ci-après:

L'Ordonnateur National du FED s'assure, par l'utilisation du modèle de convention de financement en gestion décentralisée, que la séparation des fonctions d'ordonnancement et de paiement ou des fonctions équivalentes au sein de l'entité délégataire est effective et permet en conséquence de procéder à la décentralisation des paiements pour les contrats dont le montant ne dépasse pas les plafonds indiqués ci-dessous :

Travaux	Fournitures	Services	Subventions
< 300 000 EUR	≤ 150 000 EUR	< 200 000 EUR	≤ 100 000 EUR

L'exécution financière des régies des devis-programme de mise en œuvre sera effectuée par les services publics de la RDC. Ainsi, les opérations en régie seront exécutées en opération décentralisées directes.

L'ON FED nommera le régisseur et le comptable du devis-programme (la nomination devra être préalablement approuvée par le Chef de Délégation). Le régisseur du devis-programme sera un agent de l'OdR nommé pour les devis-programme relatif au financement des activités routières du projet PARAU. Le comptable issu des services de l'ON FED (COFED) sera celui du devis-programme relatif au financement des activités routières du projet PARAU. Le régisseur et comptable sont détachés à la CGP. La CGP visera les opérations d'engagement des dépenses, l'ordonnancement des paiements et recouvrements préalablement à leur exécution, ainsi que la vérification des dépenses. La CGP appuiera le régisseur et comptable lors de la préparation et présentation des devis-programmes en vue de leur approbation et les Comptables dans leurs responsabilités de tenue de la comptabilité des opérations. Les devis-programme seront audités sur base semestrielle.

4.2. Procédures de passation de marchés et d'octroi de subventions [/devis programmes]

Tous les contrats mettant en œuvre l'action doivent être attribués et exécutés conformément aux procédures et aux documents standard établis et publiés par la Commission pour la mise en œuvre des opérations extérieures, tels qu'en vigueur au moment du lancement de la procédure en cause. La participation aux marchés pour l'action décrite par la présente fiche est ouverte à toutes les personnes physiques et morales couvertes et/ou autorisées par le Règlement (CE) n° 215/2008 du Conseil du 18 février 2008 portant Règlement Financier du 10^{ème} FED. L'ordonnateur compétent peut étendre la participation à d'autres personnes physiques ou morales sous couvert du respect des conditions établies par l'Article 20 de l'annexe de l'accord de partenariat ACP-CE.

La participation au marché pour l'action décrite par la présente fiche est ouverte à toutes les personnes physiques et morales visées par les bases légales applicables du règlement financier du FED.

La Cellule de gestion de Projet (CGP) sera responsable, pour le volet 2, de la préparation des dossiers d'appel d'offres pour les marchés travaux, de services et de fournitures et d'appels à proposition pour les contrats de subvention.

a) Règles spécifiques applicables aux subventions

Les critères de sélection et d'attribution essentiels pour l'octroi de subventions sont définis dans le «Guide pratique des procédures contractuelles dans le cadre des actions extérieures de la CE». Ces critères sont établis conformément aux principes stipulés au Titre VII "Subventions" du règlement financier applicable au 10^e Fonds européen de développement Toute dérogation à ces principes doit être dûment justifiée, en particulier lorsque :

- Le financement de l'action est intégral (dérogation au principe du cofinancement) : le taux de cofinancement maximal envisageable pour les subventions est de [*indiquer le taux, qui, en principe, ne devrait pas dépasser 80 %, si le financement est intégral il faut fournir une justification*]. Un financement intégral ne peut être accordé que dans les cas visés à l'article 253 du règlement de la Commission (CE, Euratom) n°2342/2002 du 23 décembre 2002 établissant les modalités d'exécution du règlement financier applicable au budget général des Communautés européennes [*pour le FED ajouter* : et à l'article 109 du règlement (CE) n° 215/2008 du Conseil du 18 février

2008 portant règlement financier applicable au 10e Fonds européen de développement].

- Dérogation au principe de non-rétroactivité : une subvention peut être octroyée pour une action ayant déjà commencé si le candidat peut démontrer la nécessité de démarrer l'action avant l'attribution de la subvention, conformément à l'article 108 du règlement financier applicable au 10e Fonds européen de développement.

b) Règles spécifiques applicables aux devis-programmes :

Tous les devis-programmes doivent respecter les procédures et les documents standards définis par la Commission, tels qu'en vigueur au moment de l'approbation des devis-programmes concernés.

Recours sera fait à la clause suspensive pour le lancement des appels d'offres : pour la fourniture des équipements nécessaires au rééquipement de la brigade de l'office des routes de Kindu et pour les travaux d'aménagement des axes transfrontaliers.

4.3. Budget et calendrier

Description	Coûts (Mio EUR)
I - Entretien RN3 Kisangani-Walikale	5,7
II - Réhabilitation et l'entretien d'une partie du réseau routier national prioritaire de la province du Maniema	8,1
III - Aménagement des axes transfrontaliers RDC- Rwanda et RDC-Burundi	
<i>Réhabilitation d'une partie de l'infrastructure d'interconnexion Bukavu (RDC)-Cyangugu (Rwanda)</i>	<i>4</i>
<i>Réhabilitation de la route Uvira-frontière Burundi (6,6 km) et stationnement poids lourds de l'interconnexion Bujumbura (Burundi)-Uvira (RDC)</i>	<i>1,2</i>
Sous-Total III	5,2
Audit	
<i>Audit financier</i>	<i>0,075</i>
<i>Audits techniques</i>	<i>0,140</i>
Sous-Total Audits	0,215
Evaluation	0,075
Imprévus	1,330
TOTAL	20,620

La durée opérationnelle de ce projet est de 36 mois à compter de la signature de la convention de financement.

4.4. Suivi de l'exécution

Des missions de monitoring régulières seront menées. Leur objectif principal, outre le suivi des indicateurs clés nécessaires pour mesurer l'état d'avancement de l'action, sera de suivre l'évolution du programme et principalement les aspects relatifs à la montée en puissance des capacités des administrations bénéficiaires en matière de gestion, planification et programmation des infrastructures urbaines et routières. Ces missions feront état des progrès réalisés par le projet, dans ce sens, et donneront au Gouvernement de la RDC et à la Commission européenne les recommandations à suivre pour qu'au terme de ce financement la gestion des infrastructures routières puisse être effectuée directement par les structures nationales. La Commission européenne sera l'autorité contractante des contrats de monitoring.

4.5. Évaluation et audit

En sus des audits périodiques relatifs à l'exécution financière des devis-programmes, un audit final des dépenses engagées par le programme sera effectué.

Des audits techniques réguliers seront également effectués par un expert indépendant pendant la durée des travaux, deux fois par ans, sur 3 ans plus une mission finale supplémentaire. Ces audits vérifieront le respect des procédures de gestion des contrats et la correspondance entre les dépenses et les travaux réalisés.

Une évaluation à mi-parcours et finale du programme sont également prévues.

La Commission européenne sera l'autorité contractante des contrats d'audits et évaluation.

4.6. Communication et visibilité

Des actions de communication seront prévues dans chaque composante conformément au manuel de communication et la visibilité des actions externes de l'UE.

Annexe : Liste des acronymes

LISTE DES ACRONYMES

- BM:** Banque Mondiale
- CEPGL:** Communauté Economique des Pays des Grands lacs
- CGP:** Cellule de Gestion du Projet
- CNDP:** Congrès National pour la Défense du Peuple
- COFED:** Cellule d'appui à l'Ordonnateur du Fonds Européen de Développement
- DFID:** Coopération Britannique
- DSCRP :** Document de la Stratégie de Croissance et Réduction de la Pauvreté
- FDLR:** Force Démocratique pour la Libération du Congo
- FED:** Fonds Européen de Développement
- FONER:** Fonds National d'Entretien Routier
- HIMO:** Haute Intensité de Main d'Œuvre
- KFW:** Coopération Financière Allemande
- LRA:** Lord's Resistance Army (Armée de Résistance du Seigneur)
- LRRD:** Linking relief, rehabilitation and development
- MITPR:** Ministère des Infrastructures, Travaux Publics et Reconstruction
- OdR:** Office des routes
- OVD:** Office de Voiries et Drainage
- RDC:** République Démocratique du Congo
- RN:** Route Nationale
- UNOPS:** United Nations Office for Project Services