



Infrastructures

Bulletin d'Information de la Cellule Infrastructures

Quatrième année

E-mail info@celluleinfra.orgSite web <http://www.celluleinfra.org>

N° 12/13

Editorial**Progrès substantiels**

Selon le constat établi lors des visites de chantiers effectuées dans le cadre de la Mission d'Appui à la mise en oeuvre du projet Pro-Routes qui s'est déroulée du 17 novembre au 10 décembre 2014, les travaux sont presque complètement achevés sur un linéaire important du projet. A fin juin 2015, sur un réseau de 2.176 Km de routes à rouvrir et 2.917 Km à entretenir ciblé par le projet avec les financements en cours (initial et additionnel), 1.587 Km de routes ont été rouverts tandis qu'un linéaire de 2.328 km est sous entretien. Ces résultats représentent respectivement 72,93% et 78,23% des prévisions globales.

La régie est clôturée officiellement depuis le 30 décembre 2014 conformément aux dispositions du Contrat-cadre. Exécutés sur la RN4 par les brigades 401 et 405 de l'Office des Routes, les travaux en régie ont permis de rouvrir l'axe Kisanгани-Bunduki, soit 525 Km. Sur la RN5, la Brigade 602 basée à Kalemie a réhabilité pour la première fois depuis l'accession du pays à l'indépendance la route Kalemie-Uvira dans son intégralité sur un linéaire de 385 Km.

Sur les chantiers exécutés par des grandes entreprises privées, c'est-à-dire sur les axes Kisanгани-Beni, soit 741 Km sur la RN4 et Kasomeno-Kambu, soit 640 Km sur la RN5, les travaux routiers sont presque achevés. Les entreprises sont passées à la phase d'entretien selon les termes des contrats Genis (Gestion de l'entretien par niveau)

(Suite page 2)

Aménagement de la Route Nationale 1**Lancement officiel de deux Projets routiers**

Au centre, le Ministre des ITP. A sa droite, le Représentant Résident de la BAD.

Deux nouveaux projets de bitumage de la RN 1 financés par la Banque Africaine de Développement ont été lancés officiellement au début du mois de juin 2015 par le Ministre des Infrastructures et Travaux Publics et le Représentant Résident de la Banque Africaine de Développement (BAD) en République Démocratique du Congo en présence du Ministre de l'Enseignement Primaire, Secondaire et Initiation à la Nouvelle Citoyenneté. Il s'agit du Projet d'Aménagement de la route Batshamba-Tshikapa, section Pont Lovua-Tshikapa (56 Km) et du Projet d'Aménagement de la route Tshikapa-Mbuji Mayi, section Tshikapa-Kamuesha (87 Km). Le lancement officiel a eu lieu au cours d'un atelier organisé du 1er au 3 juin 2015 au Roméo Golf par la Cellule Infrastructures, agence d'exécution de ces nouveaux projets. (Suite page 2)

Programme d'Appui au Secteur Privé**Revue à mi-parcours du Programme**

La Cellule Infrastructures a organisé le mardi 17 mars 2015 à la Maison de France un atelier sur la revue à mi-parcours du programme d'appui aux Petites et Moyennes Entreprises du secteur de Bâtiments et Travaux Publics initié dans le cadre du projet Pro-Routes. Il s'agissait de dresser le bilan des activités de renforcement des capacités menées depuis 2012 et de tirer des leçons pour la poursuite du programme. Des experts du Centre de Formation Sylvain Joyeux d'Egletons en France ont été associés à cet atelier. Pour rappel, le programme d'appui au secteur privé a été mis en place à la lumière du diagnostic qui s'était dégagé de l'Atelier-Diagnostic sur l'Industrie de la Construction Routière organisé dans le cadre du projet Pro-Routes au mois de décembre 2008. Le programme est axé autour de trois grandes activités: appui aux entreprises sur la préparation des

(Suite page 6)

(Suite de la page 1)
de service).

Sur le tronçon de 140 Km entre Kambu et Kalemie, les travaux ont démarré en entreprise depuis mars 2015 pour un délai contractuel est de 15 mois. Initialement, ils devaient être exécutés en régie.

Seul le chantier de la route Akula-Gemena-Libenge-Zongo, soit 376 Km, est encore confronté à des difficultés de démarrage depuis la signature du contrat de travaux au mois d'avril 2014. Devant cette situation, l'entreprise a été mise en demeure. Une réunion d'évaluation du contrat est prévue au courant du mois de juillet pour une décision finale.

De façon globale, le tableau de résultats est satisfaisant. Des routes sont ouvertes; des contrées sont désenclavées et l'autorité de l'Etat s'affirme davantage sur des zones jadis inaccessibles.

La satisfaction ne tient pas seulement au nombre de kilomètres de routes réhabilitées et entretenues. C'est surtout le sentiment légitime pour les services rendus aux populations qui étaient isolées pendant des décennies et qui, grâce aux travaux exécutés par le projet Pro-Routes, peuvent, à travers la mobilité des personnes et des biens, accéder à une qualité de vie meilleure avec des perspectives nouvelles de développement socio-économique. Les échos du terrain saluent donc le travail réalisé par le projet..

Nous continuons à travailler pour consolider ces acquis et obtenir des résultats tangibles sur les tronçons Kalemie-Kambu et Akula-Gemena-Zongo. Cet engagement permettra également d'assurer la mise en place du deuxième financement additionnel, de 190 millions de dollars américains en préparation, pour assurer notamment la prise en charge de 750 Km de routes supplémentaires et l'entretien de tous les axes routiers rouverts par le projet jusqu'au 31 décembre 2019.

 Théophile NTELA LUNGUMBA
Coordonnateur de la CI

Aménagement de la de la Route Nationale 1

Lancement officiel de deux projets routiers

Financés par la Banque Africaine de Développement (BAD), à raison de 105,28 millions USD pour le Projet d'Aménagement de la route Batshamba-Tshikapa, section Pont Lovua-Tshikapa (56 Km) et 113,32 millions USD pour le Projet d'Aménagement de la route Tshikapa-Mbuji Mayi, section Tshikapa-Kamuesha (87 Km), ces deux projets s'inscrivent dans l'engagement de la Banque Africaine de Développement, aux côtés d'autres bailleurs comme la Banque mondiale et l'Union européenne, en vue d'appuyer les efforts du Gouvernement de la République Démocratique du Congo dans l'aménagement progressif et le bitumage de la RN1

De façon spécifique, les deux projets visent comme objectif le désenclavement des provinces du Bandundu et du Kasai Occidental ainsi que l'amélioration du niveau de service de la chaîne logistique de transport sur l'axe routier Kinshasa-Kananga et des conditions de vie des populations dans la zone des projets.

En plus des travaux routiers, le projet Pont Lovua-Tshikapa prévoit la construction d'un pont sur la rivière Kasai, des réservations pour le passage de la fibre optique, la réparation de deux ponts métalliques dans la ville de Tshikapa et l'éclairage public de la traversée de Tshikapa au moyen des lampadaires à énergie

Aménagements et mesures

connexes
Les aménagements et mesures connexes du projet comprennent l'aménagement de 162 Km de pistes rurales, la construction des clôtures d'écoles et des centres de santé, la réhabilitation des pavillons de l'Hôpital de Référence de Tshikapa, la construction de deux mar-

chés ainsi que des forages et l'aménagement des sources d'eau.

Dans le cadre du Projet Tshikapa-Kamuesha, il est prévu, parallèlement à l'aménagement de la route avec la réservation pour le passage de la fibre optique et la construction des aires de repos, de réhabiliter des infrastructures agricoles et rurales (soit, 368 Km de pistes rurales, 10 aires d'abattage, 3 quais d'accostage, 10 marchés ruraux, 13 entrepôts, 13 latrines publiques, 5 adductions d'eau, 100 sources d'eau, 25 forages d'eau potable, etc.). Le projet prévoit également de réhabiliter et d'équiper des bâtiments (bâtiments administratifs, 2 instituts techniques de formation agricole, 5 locaux des centres de réinsertion et de formation professionnelle). De façon spécifique, un appui est prévu en faveur des femmes à travers des plateformes et des centres multifonctionnels à Tshikapa, Kakumba et Kamuesha et la fourniture de rapeuses, égreneuses et d'autres équipements de transformation.

Le projet prévoit aussi des appuis à la Commission Nationale de Prévention Routière, à la mise en place de la Commission Provinciale Routière de la province du Kasai Occidental, aux Divisions provinciales des Ministères de l'Agriculture et Développement Rural, de l'Environnement, du Genre et Famille, et des Affaires Sociales ainsi qu'aux ONGD et Centres de Réinsertion sociale et aux Instituts techniques agricoles.

Un dernier volet du projet est consacré aux études de faisabilité de la route Tshikapa-Mungamba-Kamako et Tshikapa-Mungamba-Kandjadjji sur 219 Km, vers l'Angola.

 B.M.S.

BAD: un engagement ferme aux côtés d'autres partenaires

Les deux nouveaux projets routiers porte à quatre le nombre de projets financés par la BAD sur la RN1, après le Projet de Réhabilitation des routes N'sele-Lufimi y compris le pont N'sele (93,8 Km) et Kwango-Kenge (70,3 Km) et le Projet d'Aménagement de la route Batshamba-Tshikapa, section Loange-Pont Lovua (63 Km). Le premier est clôturé depuis le 6 janvier 2012, dans le délai et la qualité requis. Le deuxième projet est en cours, les travaux ayant démarré officiellement au mois de septembre 2014. Pour rappel, à la fin de l'année 2013, l'aménagement progressif de la RN1 se situait à 40% de la longueur du tracé, soit un total de 1256 kilomètres de route revêtue (sur 3310 Km) répartis sur deux sections : Matadi-Batshamba (984 Km) et Nguba-Kasumbalesa (272 Km) dans la province du Katanga. A l'Ouest, la route revêtue se termine donc à Batshamba, situé à 622 Km de Kinshasa et à 98 km de la ville de Kikwit dans la province du Bandundu. Les deux nouveaux projets se situent donc dans la continuité des interventions sur la RN1 aux côtés d'autres partenaires de la RD Congo: la JICA avec la construction du pont Maréchal à Matadi, la Banque mondiale avec le bitumage des tronçons Port de Matadi-Sonabata (269 Km) et Kenge- Kikwit-Batshamba (398 Km) ainsi que la construction des ponts Loange et Lovua, l'UE avec le bitumage des tronçons Sonabata-Mitendi (55 Km) et Lufimi-Kwango (57 Km) ainsi que la construction des ponts Maïndombe et Lufimi et les études sur le tronçon Batshamba-Tshikapa (233 Km). Depuis mai 2014, l'UE finance également les travaux en cours sur le tronçon Batshamba-Loange (114 Km). Le Fonds Koweïtien a financé le tronçon Mitendi-UPN (12 Km) ■

Mission de supervision de la BAD

Du 13 au 24 février 2015, une mission de la Banque Africaine de Développement (BAD) a séjourné en République Démocratique du Congo (RD Congo) pour la supervision du Projet d'Aménagement de la route Batshamba-Tshikapa, Section Loange-Pont Lovua, dont les travaux ont été lancés officiellement à Loange le 18 septembre 2014 par le Ministre des Infrastructures et Travaux Publics en compagnie du Représentant Résident de la BAD. Exécutés par l'entreprise SINOHYDRO Ltd pour un montant de 49.509.167,03 millions USD, les travaux routiers dureront 30 mois. La mission avait pour principales tâches : d'examiner l'état d'avancement des travaux, de faire le point de l'exécution des contrats en place, d'actualiser le plan de passation des marchés, de faire le point sur les décaissements et la gestion financière du projet ainsi que sur la production des rapports d'audit.

Conduite par M. Jean Paterne Megne Ekoga, Economiste des Transports, la Mission comprenait Messieurs Anatole Désiré Bizongo, Ingénieur des Transports, Daniel Piraciel Marini, Spécialiste en Passation des Marchés, Vurce Arsène Lossombot Mafuta, Spécialiste en Gestion Financière, ainsi que Madame Sylvie Mbuyi Mwakana, Assistante aux Décaissements.

Des séances de travail spécifiques ont été organisées avec la Cellule Infrastructures (CI), l'Institut National de la Statistique (INS), l'Office des Routes (OdR), l'entreprise SINOHYDRO, titulaire du marché des travaux routiers et le Bureau d'Etudes AIC PROGETTI, mission de contrôle et de surveillance des travaux.

Conformément au programme arrêté, la mission a visité l'ensemble du tronçon Batshamba-Tshikapa, du 16 au 21 février 2015. Une réunion de supervision des travaux s'est tenue dans les locaux de la mission de contrôle à Loange, en présence de l'ensemble des intervenants du chantier. La réunion de restitution des principales conclusions de la mission s'est déroulée le 23 février 2015 à la Cellule de Suivi des Programmes et Projets



Visite de chantier par la Mission

(CSPP) du Ministère des Finances, sous la présidence de Monsieur Honoré Tshiyoyo, Coordonnateur. La mission a ensuite été reçue en audience par Monsieur Fridolin Kasweshi Musoka, Ministre des Infrastructures et Travaux Publics, à qui elle a présenté les conclusions de ses travaux.

Constats sur le chantier

La mission a noté la présence effective de l'entreprise SINOHYDRO sur le site du projet. Le personnel, les engins d'intervention et autres équipements sont déployés le long de la route et interviennent sur la base d'une organisation planifiée de premiers travaux (préparation de la plateforme, couche de fondation,

assainissements...). Par ailleurs, la Mission a relevé que les stations de concassage, d'enrobés et de béton hydraulique sont installées sur le site. La mission a constaté également un début d'aménagement de l'aire de stockage de bitume.

Alerte sur la dégradation des tronçons réhabilités

La mission est revenue sur le constat de dégradation précoce des sections de route nouvellement mises en service sur le tronçon Kinshasa-Batshamba (sections Lufimi-Kwango et Kwango-Kenge), qui appelle des interventions urgentes de la part du Fonds National d'Entretien Routier et de l'Office des Routes. **B.M.S.**



Travaux de préparation de la plateforme

Réception Officielle de l'Avenue des Poids Lourds

C'est depuis la fin du mois de mai 2014 que les travaux étaient achevés sur l'Avenue des Poids Lourds, dans le délai contractuel et la réception provisoire de l'ouvrage avait été prononcée le 10 juin 2014. La cérémonie de réception et d'inauguration officielle de la route par la Haute hiérarchie du pays a eu lieu le samedi 21 février 2015. Elle a été suivie au courant du mois de juin 2015 de la réception définitive de l'ouvrage.

Le Chef de l'Etat en personne a présidé cette cérémonie de Réception officielle en présence de l'Ambassadeur du Japon et des invités de marque venus expressément du Japon pour cette manifestation, parmi lesquels figurait M. Tetsuro Yano, Sénateur Honoraire qui avait joué un rôle important dans la mise en place du projet de l'Avenue des Poids Lourds. Ce projet est en fait le premier projet routier d'envergure financé en RD Congo par la Coopération japonaise. C'est à ce titre que M. Yano a pris la parole. Il s'est dit très heureux de savoir que l'Avenue des Poids Lourds serait désormais appelée *Boulevard Congo-Japon* pour symboliser et immortaliser les relations d'amitié et de coopération entre les deux pays. Le Sénateur Honoraire a invité les autorités congolaises à visiter son pays afin de s'impregner de l'expérience japonaise dans le domaine des infrastructures routières.

L'ouvrage réceptionné force l'ad-



Coupure du ruban symbolique par le Chef de l'Etat.

miration de tous. L'Avenue des Poids Lourds a été réhabilitée et élargie à 2 x 2 voies avec trottoirs et caniveaux de part et d'autre de la chaussée sur financement conjoint JICA/RD Congo. De l'avis de beaucoup d'observateurs avertis, cette route est la plus belle avenue de la capitale. «C'est une réalisation dont nous sommes fiers» a commenté M. Yano. Il est vrai que la «japanese touch» a marqué les esprits aussi bien par la qualité des travaux exécutés par l'entreprise japonaise KITANO CORP LTD que par l'organisation de chantier. C'est une école dont les entreprises congolaises de construction routière devraient s'inspirer. Le

contrôle et la surveillance de travaux a été assuré par la firme japonaise INGEROSEC.

Une route moderne dans la vision du Chef de l'Etat

Initialement, et dans l'esprit des Accords de Don signés le 30 juin 2009 et le 4 juin 2010 (pour un montant global de 5,103 milliards Yens soit l'équivalent de 60,035 millions USD) entre le Japon et la RD Congo, le projet visait la réhabilitation de l'Avenue des Poids Lourds sur 1 x 2 voies sur toute sa longueur, soit 12 Km, en deux Phases. Les travaux ont été officiellement lancés le 15 octobre 2010 par le Chef de l'Etat, SEM Joseph Kabila Kabange.

A la demande de la Haute hiérarchie et suivant la vision de la Révolution de la Modernité prônée par le Chef de l'Etat, il a été décidé d'opérer une modification des standards du projet pour une option d'élargissement à 2 x 2 voies de circulation. Ceci a entraîné, à partir de janvier 2011, une suspension provisoire des travaux, en attendant les conclusions de l'Etude d'élargissement de l'Avenue confiée au bureau d'études japonais INGEROSEC par le Ministère des ITP.

C'est le 22 août 2011 que le rapport de l'Etude a été présenté. Après négociations, les deux parties se sont mises d'accord pour le redémarrage du chantier au mois de septembre 2011, avec des tra-

(Suite à la page 9)



Photo souvenir à l'occasion de la visite de la route par le Sénateur Honoraire Tetsuro Yano

Etude d'Avant-Projet Détaillé

Une équipe de techniciens de la firme japonaise INGEROSEC est attendue à Kinshasa au début du deuxième semestre 2015 pour mener l'Etude d'Avant-Projet Détaillé du Projet d'Installation du Système d'Eclairage Routier du Boulevard Congo-Japon, ex-Avenue des Poids Lourds. Elle fait suite à la mission effectuée par les experts de la JICA du 6 au 12 février 2015 pour l'étude de faisabilité du projet.

Avant même que les travaux soient achevés sur l'Avenue des Poids Lourds, le Gouvernement de la République Démocratique du Congo avait adressé au Gouvernement du Japon une requête complémentaire pour le financement de l'installation du système d'éclairage routier.

Favorable à cette demande des autorités congolaises, le Gouvernement du Japon a marqué son accord pour financer le projet avec le reliquat de 4,2 millions USD dégagé des ressources allouées au Projet de Réhabilitation et de Modernisation de l'Avenue des Poids Lourds. Par rapport au montant estimé du projet, une contribution de 2 millions USD devra être supportée par la partie congolaise sur les fonds de contrepartie du Japon.

Une première mission avait été

diligentée par la JICA dans le cadre de ce nouveau projet au mois de février 2015 afin de mener l'étude de faisabilité du projet. Au cours des discussions avec la partie congolaise, deux types d'éclairage ont été examinés : l'utilisation du courant continu (panneaux PV autonome) et l'utilisation du courant alternatif de la SNEL.

La partie congolaise a exprimé sa préférence pour l'utilisation du courant continu avec panneaux PV autonome notamment pour deux raisons : premièrement, étant donné que l'avenue des Poids Lourds a été construite dans un espace étroit, il y aura peu d'espace pour installer le système à raccordement électrique.

Deuxièmement, avec la hausse de prix du cuivre on a par le passé enregistré plusieurs cas de vols de câbles en cuivre sur l'ancienne avenue des Poids Lourds.

Contribution à la sécurité routière de l'avenue

Ce projet d'éclairage public contribuera significativement à la sécurité routière de cette nouvelle et belle artère de la ville de Kinshasa qui relie l'aéroport international de N'djili au centre-ville de la capitale de la RD Congo. Elle est une route industrielle du fait de sa localisation en plein quartier industriel de Kingabwa et supporte un trafic important des véhicules poids lourds.

Lors de la conception initiale du projet de réhabilitation et de modernisation de cette avenue, il avait été prévu d'aménager l'avenue des Poids Lourds à 1 x 2 voies de manière à intégrer les éclairages routiers existants.

Suite à la demande de la Haute hiérarchie du pays, une modification a été apportée à la conception du projet, conduisant ainsi à l'élargissement à 2x2 voies de la chaussée de cette artère, avec comme conséquence directe, le déplacement de tous les réseaux existant dans l'emprise de la route, dont le système d'éclairage routier.

C-R. KITAPINDU

« Coup de chapeau au Gouvernement »

Si les travaux d'élargissement ont été achevés dans le délai malgré la complexité du chantier sur le dernier tronçon entre la Base de la Force Navale et la Gare centrale avec la présence de nombreux obstacles dans l'emprise de la route, c'est essentiellement grâce à l'engagement du Gouvernement qui s'est acquitté, à temps, de toutes les obligations financières à charge de la RD Congo. La partie japonaise a salué cet effort qui a permis le démantèlement des obstacles dont le pont congo contenair et les expropriations ainsi que la reconstruction dans le délai des infrastructures telles que la Gare de Ndolo, le hangar des Chantiers Navals, les 1200 m de murs d'enceinte et le Centre de Formation de la SCTP.

Pour l'exécution des travaux d'élargissement à charge de la partie congolaise, sur la Phase I, c'est-à-dire le tronçon compris entre le Pont Matete et le croisement avec la 14^{ème} rue Limete, un contrat de 2.720.000 USD a été signé au mois de septembre 2011 avec l'entreprise KITANO CONSTRUCTION CORP. L'ouvrage a été remis officiellement à la Ville de Kinshasa le 27 juillet 2012.

Un deuxième contrat, pour un montant de 4.600.000 USD, a été signé le 30 mai 2012 pour la tranche 1 de la Phase II (tronçon entre le croisement avec la 14^{ème} rue Limete et la Base de la Force Navale de Ndolo. Démarrés le 7 juillet 2012, les travaux ont été réceptionnés le 6 septembre 2013.

Signé le 22 avril 2013, un troisième et dernier contrat d'un montant de

7.155.839 USD a porté sur les travaux de la tranche 2 de la Phase II, c'est-à-dire le tronçon situé entre la Base de la Force Navale de Ndolo et la Gare Centrale.

Sur ce dernier tronçon, 12,8 millions Usd au total ont été décaissés par le trésor public. Ce montant a été consacré aux travaux, au Contrôle et Surveillance de travaux ainsi qu'au déplacement d'obstacles et aux indemnités des biens expropriés le long de l'Avenue.

Toutes les entreprises affectées par les travaux ont été préalablement et correctement indemnisées. Une Commission présidée par les Ministères des Infrastructures et Travaux Publics et des Affaires Foncières devait étudier tous les cas. NOCAFEX, SNEL REGIDESO, SEP-CONGO, SCTP, AIRTEL figurent parmi les entreprises indemnisées. B.M.S.



Visites du Premier Ministre sur le chantier



Cinq ponts métalliques déjà remplacés sur la RN4

Outre les travaux de réhabilitation, exécutés par deux grandes entreprises, à savoir SZTC sprl sur le lot 1 (tronçon Kisangani-Niania, 319 Km) et Sinohydro Corporation Ltd sur le lot 2 (tronçon Niania-Beni, 352,821 Km), le projet Pro-Routes a prévu le remplacement de 8 ponts métalliques sur la route Kisangani-Beni. Un neuvième pont est ciblé sur l'axe Banalia-Kisangani. Alors que les travaux routiers sont achevés depuis le mois avril 2014 sur tout le le linéaire avec la qualité requise, le remplacement de ponts se poursuit. A fin juin 2015, 5 ponts ont été remplacés. Un sixième pont, Lindi I, était en chan-

D'un montant de 12 775 614,40 USD, le contrat de travaux de reconstruction des ponts a été attribué à la société française MATIERE SAS. Il est entré en vigueur le 3 avril 2013 pour un délai contractuel de 24 mois. Devant certaines difficultés rencontrées dans l'acheminement des éléments de ponts, un avenant au contrat a été signé pour prolonger le délai



Inauguration du pont Ituri II à Avakubi par le Ministre Provincial des ITP.

d'exécution à 30 mois.

A la fin du premier trimestre 2015, 5 ponts ont été remplacés. Les travaux de remplacement du premier pont, Loya, ont été achevés le 25 mai 2014. Ceux du deuxième pont, Ituri II à Avakubi, étaient

terminés le 6 septembre 2014. La réception technique des ponts Tshopo I, Uma et Onane a été prononcée le 31 mars 2015. Il reste donc 4 ponts à remplacer: Lindi I, Lindi II, Epulu et Esaye. Le délai de quatre mois paraît insuffisant. **B.M.S.**

(Suite de la page 1)

Revue à mi-parcours du Programme

calcul des prix unitaires, l'organisation des Chantiers Pédagogiques sur les travaux routiers et les sessions de formation sur des modules techniques.

A fin décembre 2014, 241 PME ont bénéficié des sessions d'appui à la préparation des offres organisées à Kisangani, Kalemie, Bukavu, Kinshasa et Lubumbashi. 18 PME, 1 grande entreprise, 2 Missions de Contrôle et 2 bureaux d'études ont participé aux 7 Chantiers Pédagogiques organisés, aux côtés des brigades 401, 405 et 602 de l'Office des Routes. 50 PME et 25 Bureaux d'études ont pris part à des modules de formation technique. 3 PME ont bénéficié d'un Chantier-Ecole avec la construction de 3 ponts de 10 ml près de Pweto sur la RN5.

A la suite de cette évaluation du programme, les experts ont fait le constat suivant: une montée en puissance des PME (dont quelques unes ont été associées aux travaux de dégagement de l'emprise, de construction d'ouvrages sous route et d'entretien manuel courant exécutés dans le cadre du projet Pro-Routes). Ils ont noté également une réelle efficacité de l'accompagnement de formation notamment en ce qui concerne les Chantiers Pédagogiques avec les brigades de l'Office des Routes. Cependant, un manque d'articulation a été relevé entre les Chantiers Pédagogiques et les modules techniques. De même, il existe une difficulté dans le passage de relais des formations aux formateurs nationaux. D'où la nécessité d'infléchir les actions de renforcement en préconisant un soutien affirmé aux PME pour la prise en charge de l'entretien des routes en terre, une articulation entre les formations sur site et les formations en salle et le passage de relais aux formateurs nationaux. En ce qui concerne les Chantiers Pédagogiques, il a été recommandé de poursuivre l'accompagnement des grandes entreprises à travers des marchés de type Genis ainsi que des PME par les travaux d'entretien routier, de construction de dalots et petits ouvrages en béton et de réalisation de ponts. Parmi les orientations nouvelles, proposition a été faite d'ouvrir les chantiers pédagogiques aux PME titulaires de marchés d'entretien mécanisé et de faciliter l'accès au matériel lourd pour les PME par location, leasing, etc. **B.M.S.**

Bonnes nouvelles pour la population de Bondo

La Cellule Infrastructures a obtenu au mois de mars 2015 de l'IDA l'Avis de Non Objection pour l'acquisition sur les ressources du projet Pro-Routes de deux moteurs destinés à équiper le bac de Bondo. Bien que la construction des baleinières soit achevée depuis longtemps, les travaux, exécutés à Kisangani par le Centre de Matériel Flottant de la Direction Provinciale de l'Office des Routes, n'ont pas été finalisés du fait que les moteurs destinés à ce bac ont servi à dépanner le bac de Banalia déjà réhabilité et opérationnel. Les moteurs de ce bac ont été mis hors service prématurément suite à des avaries répétées. Un dossier d'appel d'offres est en cours de préparation par la CI pour acquérir dans un court délai les moteurs du bac de Bondo. A cette première bonne nouvelle s'ajoute une deuxième pour la population du District du Bas-Uélé. L'IDA financera en entreprise la réhabilitation de la route Dulia-Bondo (125 Km) dans le cadre du deuxième financement additionnel de Pro-Routes en préparation. Prévus initialement en régie par la Brigade 405, les travaux n'ont pas été exécutés suite à la clôture des activités de la régie au 31 décembre 2014. **B.M.S.**

Mission de Préparation du Financement Additionnel II

Du 2 au 19 mai 2015, une mission de la Banque mondiale a été effectuée dans le cadre de la préparation du deuxième financement additionnel du projet Pro-Routes. Conduite par M. Alexandre K. Dossou, Chef de Projet Pro-Routes à la Banque mondiale, la mission comprenait Messieurs Antoine Lema, Spécialiste en Sauvegarde Sociale et Angelo Donou, Spécialiste Financier. Les projections tablent sur une rallonge de 190 millions USD. Ce montant permettrait en même temps de couvrir le dépassement de près de 50 millions USD enregistré dans les comptes du projet, d'étendre le projet au delà de l'échéance de clôture du financement additionnel actuel fixée au 30 juin 2016 et d'assurer, avec une contribution de 65 millions USD du FONER, l'entretien de toutes les routes rouvertes par le projet jusqu'au 31 décembre 2019.

Une requête adressée par le Gouvernement de la RD Congo à la Banque mondiale a ouvert la voie à une discussion sur un deuxième financement additionnel en faveur du projet Pro-Routes. Le projet avait auparavant bénéficié en 2012 d'un premier financement additionnel de 125 millions USD. Le financement initial était de 123 millions USD dont 73 millions de DFID et 50 millions de la Banque mondiale. Ce financement avait ciblé un réseau de 1800 Km (axes Kisangani-Dulia-Bunduki sur la RN4 et Dulia-Bondo sur la RN6 et Kasomeno-Kambu et Kambu-Kalemie-Uvira sur la RN5).

Le premier financement additionnel avait permis de prendre en charge les travaux sur les axes Kisangani-Beni (741 Km) et Akula-Gemena-Zongo (376 Km) ainsi que le remplacement de 9 ponts métalliques sur la RN4 (axe Banalia-Kisangani-Beni).

Il faut souligner que ce sont les résultats obtenus sur le terrain par le projet qui ont pesé sur la décision des instances de la Banque mondiale de répondre favorablement à la requête du Gouvernement. Sur tous les axes opérationnels du projet, en effet, les travaux de réhabilitation sont achevés avec la qualité requise et le dispositif d'entretien mis en place par le projet donne satisfaction, aussi bien par l'approche Genis (gestion de l'entretien routier par niveau de service) que par la méthode classique d'entretien courant manuel et mécanisé.

Le deuxième financement addi-



Carte du Réseau Pro-Routes. En vert, les axes en projet dans le cadre du FA2

tionnel en préparation est destiné d'abord à couvrir un dépassement de près de 50 millions USD qui s'articule comme suit: retrait de DFID pour raison de restrictions budgétaires (12.333 033 USD), pertes dues aux fluctuations du taux de change (6.833.989 USD), provision pour pertes de change d'ici la fin du projet (785.225 USD), dépassement sur des contrats Kasomeno-Kambu par rapport aux prévisions du PAD (7.348.342 USD), travaux Kalemie-Kambu initialement prévus dans le linéaire de la régie mais contractualisés avec le secteur privé pour un montant de 6.929.229 USD, travaux de rattrapage dus au retard de mise en place de l'entretien sur les premières sections traitées par les brigades de l'Office des Routes créant un surcoût sur les coûts de l'entretien des routes rouvertes en régie (6.530682 USD), travaux Dulia-Bondo non exécutés par la régie à contractualiser avec le secteur privé pour un montant de 6.400.000 USD.

750 Km de routes supplémentaires

Quatre axes routiers sont ciblés dans le deuxième financement additionnel en préparation. Il s'agit de la route

Komanda-Bunia-Mahagi-Goli (257 Km), de la route Beni-Kasindi (80 Km), de la route Bukavu-Goma (213 Km) et de la route Bukavu-Hombo-Walikale (200 Km). Dans la stratégie proposée pour l'exécution des travaux de réhabilitation et d'entretien, les contrats à passer sur les axes Komanda-Bunia-Mahagi-Goli et Beni-Kasindi seront de type Genis (Gestion de l'entretien routier par niveau de service). Du fait qu'ils se situent en prolongement du tronçon Kisangani-Beni et jouissent de mêmes conditions en termes de trafic et de niveau de service, ces deux axes bénéficieront donc d'un même traitement. Ils feront l'objet d'un contrat unique. Sur les routes Bukavu-Goma et Bukavu-Walikale, les contrats de réhabilitation et d'entretien seront distincts.

Au courant du mois de juillet 2015, l'IDA effectuera une mission d'évaluation du FA2. La Cellule Infrastructures doit présenter les rapports des études techniques (définition, quantification et évaluation financière des travaux à effectuer) et environnementales et sociales (EIES, PAR, PPA) sur les axes ciblés dans le FA2.

 B.M.S.

Huit autres artères envisagées

Après la ratification, le 10 juin 2014 par le Président de la République, de deux Accords de financement conclus et signés respectivement le 17 novembre 2012 à Kinshasa et le 20 avril 2013 à Washington entre la République Démocratique du Congo et la Banque Arabe pour le Développement Economique en Afrique (BADEA), la Cellule Infrastructures procède actuellement au recrutement d'un consultant pour l'Elaboration de l'Avant-Projet Détaillé (APD), du Dossier d'Appel d'Offres (DAO) et du Contrôle et Surveillance des travaux des artères de la Ville/Province de Kinshasa dans le cadre du Projet d'Aménagement de 5 Artères de la Voirie de la Ville de Kinshasa sur financement de la BADEA (8.000.000 USD) et de l'OFID (8.000.000 USD. La contrepartie congolaise se situe à 2 millions USD.

La séance d'ouverture des plis prévue au mois de juillet a été reportée au mois d'août 2015, bon nombre de Bureaux d'études étrangers n'ayant pas obtenu à temps les autorisations nécessaires pour venir en RD Congo visiter les sites de travaux. Au total, 12 firmes ont été retenues sur la liste.



Archives. Signature des Accords entre la BADEA et la RD Congo - 17 nov. 2012


C'est le 08 juillet 2014 que la Banque Arabe pour le Développement Economique en Afrique (BADEA) a donné son approbation pour la mise en vigueur des accords de financement du projet de contrat de 5 artères de la voirie de la ville de Kinshasa.

Pour rappel, ce projet fait suite à l'Etude de faisabilité de 66 Km de la voirie de Kinshasa financée par la Banque Arabe pour le Développement

Economique en Afrique et menée par le Bureau TAEP au mois de mars 2012. Dans sa première phase, le projet porte sur le bitumage de 5 artères de la ville de Kinshasa : Ngaba-Biangala (1309m), Chaussée Kimwenza (2999m), Croix rouge (638m), Route de Kisenso (5623m), Bianda (2,125m). Soit un linéaire de 12,7 km.

La mission d'évaluation du projet de la BADEA s'est déroulée du 16 au 25 mai 2012. Elle avait pour objet de collecter et analyser les données les plus récentes sur le secteur de transports en général et le sous-secteur routier en particulier, de s'enquérir de l'état d'avancement des actions de la stratégie du secteur de transports, d'examiner l'évolution du cadre institutionnel, de discuter de la stratégie en matière d'entretien routier et, enfin, de mener des discussions avec la partie congolaise sur les composantes, l'estimation du coût, le plan de financement, le calendrier d'exécution, les procédures d'acquisition des biens et services, les modalités d'organisation, de gestion et de suivi du projet.

Huit autres artères envisagées

Dans le cadre de la construction de la voirie de la Ville de Kinshasa, une nouvelle requête vient d'être adressée à la BADEA, à l'OFID (OPEC Fund for International Development) et au Fonds Koweïtien pour étendre le projet à 8 autres artères du linéaire (66 Km) ayant fait l'objet de l'étude de faisabilité de TAEP.  C-R. KITAPINDU

Projets en préparation

Projet de Facilitation du Commerce dans la Région des Grands Lacs. Une équipe technique de la Banque mondiale a séjourné du 9 au 20 février 2015 en RD Congo, au Rwanda et en Ouganda sous la conduite de Mme Shiho Nagaki, Spécialiste principal en Secteur Public. L'objectif était, d'une part, de continuer la préparation du PFCGL au niveau technique dans le cadre de l'initiative de la Banque mondiale pour la région des Grands Lacs afin de promouvoir la facilitation du commerce régional, et d'autre part, de compléter l'évaluation du projet de facilitation des échanges dans la région dans l'optique des mouvements commerciaux transfrontaliers. Dans l'arrangement institutionnel de la première phase du projet (qui concerne la RD Congo, le Rwanda et l'Ouganda), la **Cellule Infrastructures** a été retenue pour piloter, du côté congolais, l'aménagement des infrastructures transfrontalières (bâtiments, postes, voies d'accès, entrepôts...).

Projet de Renforcement des capacités sur la maintenance de routes. Après l'approbation le 25 avril 2015 de la requête adressée en septembre 2013 par la RD Congo à l'Ambassade du Japon, une première mission de la JICA/siège séjournera du 19 juillet au 6 août 2015 en RD Congo. Elle a pour objet, premièrement de récolter les données du projet auprès de la CI, de l'OR, de l'OVD et du FONER, et ensuite d'organiser un atelier de formation dans le cadre du projet.

Projet d'Etude du Plan Directeur de Transport et des Voiries de Kinshasa. Des contacts sont prévus au courant du mois de juillet 2015 entre la CI et le Ministère Provincial des Travaux Publics de la Ville/Province de Kinshasa en vue de préparer la requête dans le cadre de l'Etude du Plan Directeur. Cette étude figure parmi les projets de coopération retenus par la Commission mixte RDC/Japon qui s'est tenue au mois de mai 2015 à Kinshasa.

Forum des Investisseurs sur les Infrastructures Transnationales

La RD Congo a pris part au Forum des Investisseurs sur le développement des Infrastructures Transnationales du Corridor Central, qui s'est tenu du 24 au 26 mars 2015 à Dar-Es-Salaam, en Tanzanie.

Le forum était précédé la veille par une Table Ronde des Chefs d'Etats des pays membres du Corridor Central. Trois Chefs d'Etat étaient présents aux assises: Dr Jakaya Mrisho Kikwete de la Tanzanie, Pierre Nkurunziza du Burundi et Paul Kagame du Rwanda. Les Chefs d'Etat de la RD Congo et de l'Ouganda, deux autres pays membres, étaient représentés par leurs Ministres respectifs en charge du Transport. Le Kenya était admis à la Table ronde comme pays observateur. Dans la délégation du Ministre des Transports et Voies de Communication de la RD Congo, M. Justin Kalumba Mwana Ngongo, étaient associés deux experts des questions de Corridors de transport du Ministère des ITP, Messieurs Pius Ngoie et Théodore Ngambila Van Mazirel, respectivement Conseiller chargé de la Planification au Ministère des ITP et Gestionnaire des Projets Transport à la Cellule Infrastructures.

La deuxième plénière de la Table



Corridors de transports régionaux

ronde sur le Corridor Central a été présidée par le Ministre des Transports de la RD Congo. 22 projets dits prioritaires ont été présentés à la plénière.

Concernant les projets de la RD Congo, seul le projet routier «Port Kalundu-Uvira-Bukavu-Goma-Rutshuru-Bunagana» est retenu dans la classe de projets nécessitant des études complémentaires. Les autres projets, route Bukavu-Kisangani et chemin de fer Kalemie-Kamina-Kindu-

Lubumbashi, sont dans la catégorie de projets nécessitant des études plus approfondies.

Pour la RD Congo, l'utilisation du Corridor central est très avantageuse, par rapport au Corridor Nord. A titre comparatif, le transport d'un container de 40'' depuis le port de Dar es Salaam jusqu'à la frontière de la RD Congo coûte 4000 USD contre 7000 USD par le Corridor Nord. Il en est de même pour le Rwanda.

B.M.S.

Transport Fluvial et Infrastructures portuaires

Mission Economique aux Pays-Bas

L'Ambassade du Royaume des Pays-Bas en RD Congo a organisé du 6 au 13 juin 2015, pour le compte du Ministère néerlandais des Affaires Etrangères, une mission d'affaires à l'intention des entreprises congolaises des secteurs privé et public ayant pour activités le transport fluvial et l'exploitation des infrastructures portuaires. La Régie des Voies Maritimes, la SCTP ex-ONATRA, deux structures du Ministère des Transports et Voies de Communication étaient de la délégation. Le secteur privé était représenté par 10 armateurs. Le Gestionnaire de Projets Transport de la Cellule Infrastructures, M. Théodore Ngambila van Mazirel, a été associé à cette mission.

L'idée de cette mission est née d'une étude économique réalisée par le cabinet Congo-Invest Consulting pour le compte de l'Ambassade du Pays-Bas sur le développement portuaire et le transport fluvial en RD Congo. La Mission avait pour but de servir de

lieu d'échange de savoir-faire et d'information dans le domaine de la gestion des ports et du transport fluvial et de favoriser des relations mutuellement bénéfiques entre les entreprises de la RD Congo et celles du Royaume des Pays Bas opérant dans le secteur. Le port de Rotterdam, deux chantiers navals, quelques armateurs, des terminaux ainsi que des Centres de Formation (navigation intérieure et contrôle du trafic fluvial) et le Ministère néerlandais de l'Entrepreneuriat ont fait l'objet de visites guidées durant la mission. Cette mission a enrichi les congolais sur l'importance d'une gestion efficace de la navigation intérieure et le rôle de différents acteurs du secteur dans le développement d'un pays. **B.M.S.**



A l'extrême droite, M. Théodore Van Mazirel

(Suite de la page 4)

vaux d'élargissement de la chaussée. Sur base de cet accord, la JICA devait financer les travaux du projet de base tandis que la RD Congo devait prendre en charge les travaux d'élargissement et les dépenses connexes. Après la réception de l'ouvrage, le grand défi reste l'entretien et la maintenance de l'Avenue dans son état actuel. **C-Rolex KITAPINDU**

Carnet de voyages

M. Jean-Pierre Mutamba, Chef de Section Voies de la CI, a pris part, fin février 2015, au voyage d'information organisé en République Sud-Africaine à l'intention des responsables et experts des structures sous tutelle du Ministère des Infrastructures et Travaux Publics sur invitation du Ministère des Transports de la RSA. Au cours de ce voyage, la délégation congolaise s'est imprégnée du fonctionnement du Ministère des Infrastructures et Transport, des voies et du système de péage et de contrôle du trafic par caméra. Une usine de fabrication d'intrants utilisés pour la réduction des coûts dans la construction de routes a été visitée. Les DG du FONER, de l'OR et de l'ACGT ont fait partie de la délégation.

2923 hectares de terres sécurisées en faveur des PA

Sur base du schéma de travail adopté le long de la RN5 dans le nord du Katanga et le Sud-Kivu, le projet Pro-Routes a entrepris sur la RN4 en faveur des Populations Autochtones (PA) vivant dans les zones de concentration de Niania, Epulu, Mambasa et Lolwa, une mission de facilitation pour la cession par des chefs coutumiers bantous des concessions de terre. Le but visé est de sécuriser les PA désireuses de changer de mode de vie, de passer de la vie de sémi-nomade à une vie de sédentaire, avec la possibilité de développer en toute sécurité des activités susceptibles de les émanciper des conditions sociales et économiques difficiles dans lesquelles ces populations vivent.



Rituel de cession de terre à Epulu


La terre d'installation constitue un épineux problème pour l'intégration des populations autochtones parmi les bantous. Ces derniers, généralement, sont très réticents à une démarche d'octroi des concessions à des PA considérées comme une main d'oeuvre bon marché notamment pour les travaux champêtres. Certains préjugés, encore tenaces, justifient le refus en soutenant que les PA sont des paresseux et que des terres ne leur serviraient à rien. Pourtant, au cours des consultations menées, les PA, sémi-nomades ou sémi-sédentaires, ont tous émis le souhait de se fixer sur une terre qui les sécurise et de pouvoir s'adonner à l'agriculture et à l'élevage. Ces activités pourraient les aider à devenir stables et autonomes, en leur procurant des revenus susceptibles de pourvoir à leurs besoins primordiaux: soins de santé, paiement des

frais scolaires des enfants, acquisition des biens de première nécessité. Il va de soi que toutes ces activités ne peuvent être menées aussi longtemps que le problème d'accès à la terre par les PA n'est pas réglé au préalable. C'est ce qui a justifié la mission de sensibilisation et de facilitation du projet Pro-Routes auprès des leaders des communautés bantoues et

Un processus laborieux

La première étape du processus est la sensibilisation auprès des leaders communautaires bantous et dans les villages ciblés. Elle a débuté dès la mise en place des associations de base des PA. Après la phase de sensibilisation, quelques jours sont laissés aux castes et catégories des villages de se concerter et de trouver des accords sur

des portions de terre à octroyer aux PA. Intervient ensuite le rituel de cession et le jalonnage des terres octroyées. Cette phase bénéficie de l'appui des techniciens agronomes. Le processus s'achève par la validation de la part de l'Autorité administrative de la Zone.

Au stade actuel, 2923 hectares de terres ont été octroyés aux PA dans les 4 pôles ciblés, répartis comme suit: 46 à Niania, 790 à Epulu, 887,5 à Mambasa, et 1200 à Lolwa.  Yves Koudjou/B.M.S.

Promotion des AGR

Le problème d'accès à la terre réglé (dans une certaine mesure dès lors que même dans certains de 40 villages ayant octroyé des terres aux PA les besoins subsistent), il reste à mettre en place des dispositifs pour promouvoir et démarrer des activités génératrices de revenus (AGR) prévues par le projet en faveur des PA. Il est question d'apporter un appui sous forme d'outillage agricole (machettes, houes, hâches, bêches, rateaux, binettes, rateaux...), d'intrants agricoles (sémences, boutures...), de géniteurs et reproducteurs pour l'élevage de petits ruminants (porcs, chèvres...). Selon les propositions retenues lors des discussions avec les bénéficiaires, les étables seront communautaires. Dès l'arrivée des outils aratoires et des intrants, des mécanismes de gestion seront mis en place de façon concertée ■



Séance de validation par l'Autorité administrative de l'octroi de terre aux PA à Mambasa

Stage de formation SIG à la Rochelle

L'Expert National Géomaticien Sénior de la Cellule Infrastructures, M. Patrick Mbuy'a Sakafuku, a effectué du 15 novembre au 14 décembre 2014 un stage de formation à la Rochelle en France. Initié dans le cadre du plan de renforcement des capacités des agents de la Cellule Infrastructures et d'autres structures impliquées dans la mise en oeuvre du projet Pro-Routes, le stage a porté sur le «Cycle complet de formation SIG». Deux autres participants, en provenance du Niger et du Cameroun, ont pris part à cette session de formation. Organisée par la Société 2D3D.GIS, la formation s'est déroulée dans l'enceinte de l'Université de la Rochelle et les locaux de la société avec deux sorties lors des exercices pratiques de collecte des données au moyen des GPS et des Drones.

Au-delà du projet Pro-Routes, la participation de l'Expert congolais à la formation SIG de la Rochelle s'inscrit le souci d'améliorer en République Démocratique du Congo l'expertise nationale en géomatique et le transfert de compétences dans le domaine. De façon spécifique, la formation devait permettre d'effectuer la mise au point complète en géomatique, d'accroître les connaissances pour assurer la maîtrise et la diffusion en RD Congo des logiciels SIG en propriété ou libres, de



Les stagiaires en compagnie de l'un des formateurs. A l'extrême droite, l'expert congolais

disposer de nouvelles connaissances et techniques en matière de système de gestion des bases de données relationnelles pour la gestion optimale de diverses données de l'Unité SIG de la Cellule Infrastructures et de maîtriser les outils et la technologie de SIG WEB pour aider les autorités et les bailleurs de fonds à consulter des données SIG via des navigateurs Internet. La formation visait également à équiper l'expert pour une bonne maîtrise de la technologie d'exploitation et d'utilisa-

tion des données de l'imagerie satellitaire ainsi que de nouvelles applications de GPS et SIG mobiles nécessaires pour les partenaires et acteurs intervenant sur le terrain. La Cellule Infrastructures compte en effet intégrer le SIG mobile dans le dispositif opérationnel de l'Unité SIG. Cette nouvelle technologie sera une plus-value dans le suivi des travaux routiers et de leurs impacts environnementaux et sociaux par imagerie satellitaire.

 B.M.S.

Brèves... Dépêches ... Echos...

Le **Projet de Réhabilitation des routes N'sele-Lufimi-Kwango** financé par la BAD et la RD Congo (au coût de 101,80 millions USD avec une contrepartie congolaise représentant 25% du montant) a été primé en novembre 2014 par les hautes instances de la BAD. Lauréat 2014 du *Presidential Award*, le projet est considéré dans le portefeuille de la Banque comme un modèle de projet routier. Lancés officiellement par le Chef de l'Etat au dernier trimestre 2008, les travaux ont été achevés dans le délai et la qualité requis. La réception définitive des travaux a été prononcée le 6 janvier 2012. En février 2013, le projet a été visité par International Consultants et PVT Technocrats Ltd, cabinet conseil, dans le cadre d'une étude sur la qualité des projets financés par la BAD.



En marge de l'organisation de la cérémonie de réception officielle de l'Avenue des Poids Lourds réhabilitée dans le cadre du Projet de Réhabilitation et de Modernisation de l'Avenue des Poids Lourds financé conjointement par le Gouvernement de la RDC et le Japon, le **Sénateur Honoraire Tetsuro Yano** a effectué le 19 février 2015 une visite de l'avenue en compagnie du Coordonnateur et du Chef de Section Voiries de la Cellule Infrastructures (CI). L'Ambassadeur du Japon et le Représentant de la JICA en République Démocratique du Congo ont pris part à cette visite. L'ancien diplomate japonais, qui avait milité pour la mise en place de ce projet, a salué la qualité des travaux exécutés par l'entreprise japonaise KITANO CORP. C'est un ouvrage dont le Japon est fier.



Dans son discours à l'occasion de la Réception officielle de l'Avenue des Poids Lourds, le Sénateur Honoraire Tetsuro Yano a fait part aux autorités congolaises de la volonté du Japon de poursuivre la coopération dans la reconstruction de la voirie de la Ville de Kinshasa, avec un **projet en préparation pour la réhabilitation de l'avenue Elengesa**. Elle est la seule artère principale de la commune de Makala. Sa réhabilitation aiderait à faciliter le désenclavement de la commune de Makala, désengorger la Route de Matadi, et réduire le temps de parcours des populations de Mont Ngafula, Makala et Selembao pour atteindre le centre-ville via l'avenue Kasa-Vubu. Au mois d'avril 2014, des visites de reconnaissance avaient été effectuées avec l'appui de la CI.



Pro-Routes

Appui à l'éducation des enfants pygmées sur la RN 4

Dans le cadre de la mise en oeuvre des activités du Plan en faveur des Populations Autochtones (PPA), le projet Pro-Routes à travers sa composante environnementale et sociale s'est engagé à appuyer la scolarisation des enfants pygmées vivant le long de la RN 4, notamment sur l'axe Niania-Epulu-Mambasa-Lolwa. Il s'agit d'un paquet de facilitation de l'accès à l'école des enfants PA du cycle primaire. Cet appui comprend le paiement des frais scolaires (de 7 mois, de janvier à juillet 2015) et un soutien sous forme de kit scolaire (fournitures, uniformes). Parmi les bénéficiaires, on compte des enfants bantus vulnérables pour éviter la discrimination. Quelques élèves du cycle secondaire et un étudiant du niveau universitaire ont bénéficié également de cet appui. Des actions similaires en faveur des PA ont été entreprises par Pro-Routes sur la RN 5 dans les territoires de Tanganyka, Moba et Fizi.

L'engagement du projet Pro-Routes procède d'un constat: dans la quasi totalité des communautés PA visitées, le taux de scolarisation des enfants est très faible. Des raisons peuvent

expliquer cette situation qui mine le développement de ces communautés. Car, ne sachant ni lire ni écrire, les enfants PA n'ont aucune perspective d'émancipation des conditions socioéconomiques



Elèves bénéficiaires de l'EP Okapi d'Epulu

difficiles dans lesquelles leurs communautés vivent. Parmi les causes de cet écart du cursus scolaire, on peut citer le très faible niveau de revenus des parents et la discrimination dont souffrent les enfants de la part d'autres communautés.

Encouragement aux parents

L'initiative du projet Pro-Routes est un signal d'encouragement à l'endroit des parents PA et de leurs enfants parmi lesquels on compte quelques filles. A tout prix, il faut encourager les parents PA qui ont pris conscience de l'importance de l'éducation des enfants non seulement pour leur propre avenir mais aussi pour le devenir de leurs communautés. L'appui du projet Pro-Routes aidera certainement à maintenir à l'école les enfants PA scolarisés, et parmi eux les filles qui sont très rares. C'est pourquoi dans le choix des bénéficiaires, la priorité a été accordée aux enfants qui sont déjà inscrits à l'école, avec une préférence pour ceux qui sont en deuxième année du cycle primaire. L'appui du projet Pro-Routes a été bien apprécié par de nombreux parents PA. Car, ils ont la volonté de scolariser leur enfants, mais ils sont confrontés à plusieurs difficultés. C'est révélateur de voir que des parents PA n'hésitent pas à troquer leurs faibles revenus ou à faire des travaux champêtres afin de payer les frais de scolarité de leurs enfants.

Au total, 1019 enfants ont bénéficié des frais de scolarité pour 7 mois, 1008 enfants des kits scolaires (fournitures scolaires), 500 enfants des uniformes. 15 élèves du cycle secondaire et 1 étudiant du niveau universitaire ont bénéficié des frais de scolarité pour 1 an. 30 enseignants des enfants PA ont bénéficié des primes. Parmi les élèves bénéficiaires, on compte 393 filles, soit 38,56% de l'effectif.

Yves Koudjou / B.M.S.



Elèves bénéficiaires de l'EP Bafwangbeze de Niania



Un enseignant avec les kits fournis par Pro-Routes

Infrastructures

Bulletin Trimestriel d'Information de la Cellule Infrastructures

70 A, avenue Roi Baudouin
Kinshasa/Gombe

Tél : (+243) (0) 81 010 26 81

(+243) (0) 99 315 22 33

E-mail : info@celluleinfra.org

Site web : <http://www.celluleinfra.org>

Editeur-Directeur de Publication
Théophile NTELA LUNGUMBA
Coordonnateur

Tél : (+243)(0) 82 63 635 85

Email: theontela@gmail.com

Rédaction

Baudouin MANZENZA SASSA

Chargé de Communication

Tél.: 099 891 25 76 - 081 76 82 096

communication@celluleinfra.org

bodinomanze@gmail.com

Cyrille.R. KITAPINDU

Assistant en Communication

Maquette et Composition

Baudouin MANZENZA SASSA