



# Infrastructures

Bulletin d'Information de la Cellule Infrastructures

Troisième année

E-mail [info@celluleinfra.org](mailto:info@celluleinfra.org)Site web <http://www.celluleinfra.org>

N° 09

## Editorial

### C'est notre devoir

**T**out au long de la mission effectuée par le Chargé de Communication du 16 octobre au 9 novembre 2013 à l'intérieur du pays dans le cadre du tournage d'un film documentaire sur le projet Pro-Routes, une expression est revenue constamment dans les échanges avec les autorités politiques et provinciales, les responsables administratifs, les représentants de la Société Civile, les usagers de la route et l'ensemble des populations rencontrées dans la zone du projet: «merci au projet Pro-Routes».

Ce sentiment est unanime à tous les niveaux de la population, du paysan rencontré le long des axes rouverts aux responsables de province en passant par les usagers de la route: automobilistes, motocyclistes, commerçants et autres voyageurs. Que ce soit à Kisangani ou à Buta dans la Province Orientale, à Fizi dans la province du Sud-Kivu, à Kalemie ou encore à Kasomeno dans la province du Katanga, la population a exprimé sa reconnaissance à l'endroit du projet Pro-Routes financé par la Banque mondiale, DFID et la RDC pour le désenclavement d'une grande partie de l'Est du pays, en permettant la reprise du trafic et les échanges commerciaux entre des zones restées longtemps totalement isolées et enclavées.

Dans la Province Orientale, par exemple, le Commissaire de District Assistant du Bas-Uélé en charge de l'Administration et des Questions Politiques, considère que la réouverture de la route Kisangani-Buta a apporté de nouveau la lumière à l'ensemble du district qui avait pratiquement sombré dans les ténèbres, dans une misère noire indicible, à cause de l'enclavement

## Mission de supervision du Projet Pro-Routes

### Restitution aux Ministres du CISPR



Ouverture de la Neuvième session du CISPR

**C'**est une première! La restitution de la dernière mission de supervision du projet Pro-Routes qui s'est déroulée du novembre au 6 décembre 2013 a été faite directement aux ministres membres du Comité Interministériel de Suivi du Projet Pro-Routes, en sigle CISPR, à l'occasion de la 9ème réunion du CISPR,

la troisième au niveau ministériel depuis le démarrage du projet. Le Directeur des Opérations de la Banque mondiale pour les deux Congo, M. Eustache Ouayoro, a été associé à cette réunion qui s'est tenue sous la présidence du Ministre de l'ATUH-ITPR, M. Fridolin Kasweshi Musoka.

(Suite page 2)

## Partenariat

### Réunion du Comité de Pilotage de l'AFCAP à Londres

**D**u 10 au 13 septembre 2013, le Chef de Section Routes de la CI, a effectué une mission à Londres afin de participer à la réunion du Comité de Pilotage du programme AFCAP (African Community Access Program), dont il est le point focal en République Démocratique du Congo. Financé par DFID, l'AFCAP est un programme qui se consacre aux études sur la définition et l'amélioration des standards de routes, et aux travaux de recherche sur les matériaux de construction des routes en terre. A la suite de l'accord de partenariat conclu en juillet 2012 avec le ministère de l'ATUH-ITPR, l'AFCAP s'intéresse aux travaux de réouverture des routes en terre exécutés par le projet Pro-Routes. Deux missions de terrain ont déjà été effectuées en RD Congo sur l'axe Kalemie-Uvira.

(Suite page 5)

(Suite de la page 1)

consécutif à la dégradation de la route, conjuguée à la faillite de la Compagnie de Chemins de fer des Uélé qui passait par Buta en partant d'Isiro dans le district du Haut-Uélé à destination du port de Bumba dans la province de l'Equateur.

Avec la reprise du trafic automobile entre Kisangani et Buta (324 Km), de bonnes perspectives de développement économique s'offrent de nouveau à cette partie de la Province Orientale. Au bout de six heures de route (alors qu'auparavant les vélos mettaient environ deux semaines pour parcourir la distance), les commerçants de Buta peuvent à tout moment descendre à Kisangani, s'approvisionner et regagner Buta avec une économie de temps et de coût très appréciée. L'espoir est donc permis pour des opérateurs économiques, à l'image de cet homme d'affaires de Kisangani rencontré à Buta, propriétaire de l'Hôtel de Buta. A la faveur de la réouverture de la route, il est revenu à Buta après 13 ans d'absence, afin de relancer ses affaires et ses plantations de café. Très connu dans le Bas-Uélé, il possédait, nous a-t-il confié, 26 magasins à travers le district avant la dégradation de la route.

De son côté, l'évêque de Buta déclare qu'il peut à présent, à tout moment, quitter son évêché, visiter ses fidèles le long de la route et atteindre Kisangani le même jour en moins de six heures. Il n'a emprunté cette route qu'à trois reprises en quatorze ans au cours de deux dernières décennies. « Je suis un des premiers bénéficiaires de cette route » a-t-il dit en substance, parlant de l'impact des travaux exécutés par le projet Pro-Routes sur l'axe Kisangani-Banalia-Dulia.

De tels propos sont encourageants, interpellent et poussent toute l'équipe de la Cellule Infrastructures à travailler davantage pour mieux et toujours servir le pays, et surtout à prendre l'exacte mesure de ses responsabilités vis-à-vis de nos populations. Chaque kilomètre de route ouvert les approche du changement, du développement et de la lumière. C'est notre devoir.

 **Théophile NTELA LUNGUMBA**  
Coordonnateur

## Mission de supervision du Projet Pro-Routes

### Restitution aux Ministres du CISPR

(Suite de la page 1)

Les cinq ministères membres du Comité Interministériel de Suivi du Projet Pro-Routes étaient représentés à cette réunion: le ministère de l'ATUH-ITPR par le ministre Fridolin Kasweshi Musoka, le ministère de l'Environnement, Conservation de la Nature et Tourisme (MECNT) par le Ministre Bavon N'samputu Elima, le ministère des Transports et Voies de Communication par le Ministre Banjebolo Nemoiyato de l'Economie assumant l'intérim du Ministre titulaire en congé de reconstitution et le ministère du Plan et Suivi de la mise en oeuvre de la Révolution de la Modernité par le Vice-Ministre Sadock Biganza. Le ministère des Finances, qui assure la vice-présidence du CISPR, était représenté par M.Rémy Kachoko, Directeur de Cabinet Adjoint du Ministre Délégué auprès du Premier Ministre chargé des Finances.

Un seul point était inscrit à l'ordre du jour de la réunion du 19 décembre 2013: la restitution des conclusions de la mission de supervision du projet Pro-Routes qui s'est déroulée du 20 novembre au 13 décembre 2013.

Dans son mot de bienvenue, le Coordonnateur a.i de la Cellule Infrastructures a souligné l'importance de cette réunion du CISPR qui offrait pour la première fois l'opportunité aux bailleurs de fonds du projet Pro-Routes, en l'occurrence la Banque mondiale et DFID, de faire la restitution d'une mission de supervision directement aux membres du Comité Interministériel de Suivi du Projet Pro-Routes.

Prenant à son tour la parole, le

Chargé de Projet Pro-Routes à la Banque mondiale et Chef de mission de supervision, M. Alexandre K. Dossou, a présenté les principaux résultats enregistrés par le projet en mettant en exergue les résultats enregistrés dans les travaux routiers ainsi que sur les aspects institutionnels et opérationnels du projet.

#### Au niveau de réouverture des routes

Le constat de la mission de supervision est que les travaux exécutés sont de bonne qualité et satisfaisants de façon globale.

En ce qui concerne la réouverture des routes en régie par les brigades de l'Office des Routes, les travaux se situent entre Dulia et Buta pour la brigade de Kisangani, et à la hauteur de Baraka (à 300 km de Kalemie) pour la brigade de Kalemie. Au total, la régie a ouvert, sur un objectif de 900 km arrêté pour fin 2013, 681 km équivalents de routes, dont 384 km sur l'axe Kisangani-Buta-Dulia dans la Province Orientale et 297 km sur l'axe Kalemie-Uvira. En mars 2013, 575 km avaient été rouverts.

Avec une moyenne de production comprise entre 6 et 7,5 km par mois, ce rythme, a fait remarquer le Chargé de Projet Pro-Routes, est faible par rapport aux performances de 10 à 12 km par mois attendues. Parmi les causes de cette faible performance, la mission a relevé des problèmes d'organisation des brigades et de disponibilité du matériel ainsi que l'absence de l'impact de la deuxième brigade



Visite de la route Dulia-Aketi lors de la mission de supervision



## Restitution aux Ministres du CISPR



Photo-souvenir à la clôture de la réunion du CISPR

qui avait été mise en place sur l'axe Kisanagani-Buta-Dulia-Aketi, avec pour base Buta, chef-lieu du district du Bas-Uélé, situé à 324 km de Kisanagani. Des mesures appropriées ont donc été discutées et prises pour résoudre tous ces problèmes et garantir l'atteinte des objectifs du projet, en rappelant que les travaux en régie devront s'achever à fin décembre 2014.

S'agissant des travaux exécutés en entreprise, la mission a noté que tous les marchés prévus avaient été passés pour un montant total de plus de 120 millions de dollars américains. Il s'agit de quatre contrats GENIS (Gestion de l'Entretien par Niveau de Service) sur la route Kasomeno-Kambu (640 km) et Kisanagani-Beni (741 km), d'un contrat de réhabilitation de la route Akula-Gemena-Zongo (376 km) et d'un contrat de reconstruction des ponts métalliques sur l'axe Banalia-Kisanagani-Beni. « Les travaux exécutés sont de qualité satisfaisante, a souligné le Chargé de Projet Pro-Routes, mais tous ces marchés accusent deux à trois mois de retard ».

Au niveau des résultats, 215 km ont été rouverts sur les 1006 km prévus. Compte tenu des difficultés rencontrées par les entreprises dans leur mobilisation, la mission a invité la Cellule Infrastructures à tirer des leçons, à l'avenir, sur le délai contractuel de démarrage des travaux en tenant compte des contraintes de terrain.

La mission a noté également que les travaux de rattrapage engagés sur les axes Kisanagani-Banalia-Buta et Kalemie-

Bendera-Baraka étaient pratiquement terminés et que les travaux d'entretien étaient à la phase de démarrage. Au sujet de ces travaux, la qualité est aussi satisfaisante.

### Au plan de l'appui institutionnel

Pour la mission, les activités d'appui au développement des Petites et Moyennes entreprises se déroulent normalement avec les Chantiers Pédagogiques dont les résultats, a souligné le Chef de Projet, sont satisfaisants au regard de la qualité technique des travaux exécutés par les brigades de l'Office des Routes.

En rapport avec le Manuel de programmation et gestion de l'entretien routier initié dans le cadre du projet Pro-Routes, la mission a noté que le document fini et validé devrait être utilisé comme cadre de référence dans l'élaboration et la mise en oeuvre des programmes d'entretien routier au niveau des agences routières.

Concernant l'étude pour la stratégie du développement du réseau routier, qui a connu beaucoup de péripéties suite aux difficultés du Consultant à prendre en compte les commentaires de la Cellule Infrastructures et des parties prenantes, la mission a recommandé que l'atelier de validation du document ait lieu au début de l'année 2014.

Dans les aspects opérationnels, le Chargé de Projet a noté que le taux de décaissements, au 31 octobre 2013, avait atteint sur les deux financements 42% contre un taux global de 14% à fin mars 2012 et de 28,6% au 20 mars 2013. Il a aussi relevé l'inadéquation entre la santé financière du Fonds National d'Entretien Routier (FONER), avec des recettes de 102.254.861,07 USD pour l'exercice 2013, soit un taux de réalisation de 105% par rapport aux prévisions (97.124.341 USD) et l'état général du réseau routier, qui risque de mettre en péril le système d'entretien routier dans son ensemble. Pour la mission, le défi reste au niveau de la répartition des ressources collectées par le Fonds et de l'efficacité des agences routières, notamment de l'Office des Routes, dans l'élaboration et la mise en oeuvre des programmes d'entretien routier. Avec le concours de A. Kabamba

Chargé de Suivi-évaluation

## Ils ont déclaré à la Presse :



### SEM Fridolin Kasweshi Musoka

Ministre de l'Aménagement du Territoire, Urbanisme, Habitat, Infrastructures, Travaux Publics et Reconstruction:

«... Les leçons tirées de quatre années d'expérience donnent suffisamment de matière pour améliorer les performances. On peut quitter la province du Katanga à travers la RN 5 et aller au Sud-Kivu, notamment jusqu'à Baraka et bientôt jusqu'à Uvira. De là, on peut rejoindre Bukavu, le chef-lieu de province. Bientôt, deux chefs-lieux de province seront reliés, et ce, sur une distance de plus de 1000 Km. Ceci était impensable il y a quelques temps. De même sur la RN 4, il y a l'axe qui part de Beni, en passant par Komanda, Niania, Kisanagani, Banalia, Buta, Aketi jusqu'à Bunduki et même à Bunduki, qui sera bientôt totalement rouvert. C'était également impensable...Ce sont des performances, mais nous devons aller au-delà des performances réalisées pour atteindre des performances cibles du projet. C'est une question d'engagement individuel et collectif. »



### M. Eustache Ouayoro

Directeur des Opérations de la Banque mondiale pour les deux Congo:

« Il y a une avancée très remarquable. Aujourd'hui, on peut aller de Kisanagani à Buta ou à Dulia alors que pendant de longues années, cette route était fermée. Il faut continuer, et faire plus... Nous apprécions le leadership de Monsieur le Ministre des Infrastructures dans la conduite du projet Pro-Routes et la Banque mondiale s'est engagée à accompagner le Gouvernement dans ce projet. Au-delà de la route, il faut mettre en place des mécanismes institutionnels pour la sauvegarde de la route... Les capacités de l'Office des Routes doivent être renforcées pour que l'Office soit à même de fournir des services qui peuvent garder la route opérationnelle. Pour l'entretien routier, nous constatons qu'il y a un mécanisme de collecte de fonds qui fonctionne avec le FONER, qu'il faut également renforcer avec une bonne planification, un bon monitoring et un reporting des résultats... Il faut tirer des leçons car c'est un processus d'apprentissage...»

## Atelier d'information sur les Chantiers Pédagogiques

**L**a Cellule Infrastructures a organisé le 4 octobre 2013 au Cercle de Kinshasa un atelier d'information sur les Chantiers Pédagogiques à l'intention des Petites et Moyennes Entreprises du secteur de la construction routière. Il s'agissait de montrer aux PME du secteur l'encadrement dont elles peuvent bénéficier à travers des Chantiers Pédagogiques organisés dans le cadre de la mise en oeuvre du Projet Pro-Routes. Deuxième volet du programme de renforcement du secteur privé, l'organisation des Chantiers Pédagogiques ou Chantiers-Ecoles a pour but d'apporter des appuis opérationnels aux unités de production de travaux (brigades, entreprises). Le premier volet porte sur l'organisation des ateliers d'appui dans la préparation des offres. Encore en préparation, le troisième volet concernera l'organisation des sessions de formation sur des aspects spécifiques de gestion.



Le formateur international, François Nicod, au cours de son exposé

Animé par M. François Nicod, formateur international au Centre de Formation Sylvain Joyeux d'Egletons en France, cet atelier a réuni une cinquantaine d'entrepreneurs et cadres techniques opérant dans le secteur de Bâtiments et Travaux Publics. Il a été question de montrer aux PME les appuis qu'elles peuvent tirer des Chantiers Pédagogiques, et qui sont susceptibles d'améliorer leurs performances et de les rendre plus compétitives pour la réalisation à long terme des travaux d'entretien routier de plus grande ampleur.

Pour l'Ingénieur Billy Tshibambe, Chef de Section Routes de la Cellule Infrastructures, l'organisation de cette session vise à relever les défis majeurs du secteur de construction routière, liés principalement à la faible organisation des entreprises et des chantiers, à la carence en management et en maintenance du matériel, au déficit de compétences, sans oublier les difficultés des PME à s'aligner sur les marchés internationaux.

Le voeu de la Cellule Infrastructures est que les PME bénéficiaires de cette session d'information s'impliquent effectivement dans la démarche des Chantiers Pédagogiques,

en abandonnant les mauvaises pratiques acquises au fil des années.

Depuis mars 2013, trois Chan-

tiers Pédagogiques ont été organisés à Kisan-gani, Buta et Fizi, respectivement avec les brigades 405, 401 et 602 de l'Office des Routes qui exécutent en régie les travaux du Projet Pro-Routes sur les axes Kisangani-Buta-Dulia-Aketi-Bunduki et Kalemie-Fizi-Uvira. Sur les trois sites, les PME attributaires des marchés de petits travaux (entretien courant, construction des ouvrages de traversée...) ont bénéficié de cet accompagnement.

L'organisation des Chantiers Pédagogiques s'effectue sur le terrain avec le concours de cinq formateurs (deux formateurs de conducteurs d'engin, deux formateurs de chefs de chantier et un formateur de mécanicien) recrutés en 2012 et qui ont bénéficié d'une formation à Egletons en France.

### Une démarche basée sur le diagnostic:

La conduite des Chantiers pédagogiques s'appuie sur une approche méthodique basée sur le diagnostic. Dans une première phase, les formateurs se donnent un temps assez long d'observation pour connaître et comprendre les pratiques des équipes de production (brigades, entreprises) afin de déceler leurs atouts et faiblesses.

Cette étape est d'une importance capitale car c'est en fonction du diagnostic que se bâtit toute la démarche pédagogique à suivre dans le but d'améliorer les performances individuelles et collectives au sein de l'entreprise.

Jusqu'en 2016, le programme prévoit l'organisation de quatre Chantiers pédagogiques chaque année. **B.M.S**

### Rappel

#### «Ce qu'il s'agit de savoir d'un chantier pédagogique»

**D**ans le contexte du projet Pro-Routes, un chantier pédagogique ou chantier-école peut se définir comme une démarche pédagogique qui s'appuie à la fois sur la formation et l'accompagnement pratique sur un chantier dans le but de donner au personnel opérationnel des unités de production des travaux (brigades, PME, entreprises) les compétences nécessaires pour atteindre les objectifs ou les résultats fixés par le projet. La démarche a pour objectif, à partir d'une situation de production donnée, d'amener les équipes de production des travaux à adopter de nouvelles pratiques de nature à favoriser un bon rendement, en qualité et en quantité, ainsi qu'une bonne utilisation et une bonne maintenance des engins. Le chantier-école fournit un accompagnement formatif, non seulement dans le domaine des savoirs de base (organisation de chantier, gestion, conduite et maintenance d'engins, calcul du prix de revient, sensibilisation aux questions d'hygiène, de gestion environnementale et de sécurité sur le lieu de travail...), mais aussi dans celui des savoirs-faire professionnels en terme de compétences, de connaissance d'outils et de connaissance rationnelle et de familiarisation aux exigences de travail (horaires de travail, pauses, congés, règlements, vie d'équipe, notion de rendement, normes de qualité, hygiène).



## Une nouvelle gare reconstruite à Ndolo


**S**ituée auparavant dans l'emprise de l'Avenue des Poids Lourds voies en construction à 2 X 2 voies dans le cadre des travaux du Projet de Réhabilitation et de Modernisation de l'Avenue des Poids Lourds financé conjointement par la RD Congo et la Coopération japonaise, la gare ferroviaire de Ndolo de la Société Commerciale des Ponts et des Transports, ex-ONATRA, a été démolie et reconstruite au-delà de l'emprise de la route par l'entreprise KITANO CORPORATION.

En plus de la maison de la gare, l'entreprise a construit une guérite, un bloc sanitaire et nouveau mur de clôture d'une longueur de 1090 mètres, le long de la voie ferrée. Le tout pour un montant de 651.000 USD. Parmi les concessions riveraines touchées par les expropriations pour le dégagement de l'emprise, on peut citer NOCAFEX et SEP-CONGO, qui ont été mécanisées. Le gros du travail est encore à faire avec les Chantiers Navals de la SCPT dont les bâtiments à démolir et à reconstruire ont fait l'objet d'un Appel d'Offres. La démolition du viaduc



La nouvelle gare reconstruite à Ndolo

qui surplombe l'Avenue des Poids Lourds à la hauteur de la société CONGO- CONTAINERS, sera également faite par l'entreprise KITANO CORPORATION Ltd

A noter que le coût des expropriations est totalement à charge de la partie congolaise pour un montant de 7,2 millions USD totalement décaissé par le trésor public  **B.M.S**

## Réunion du Comité de Pilotage de l'AFCAP

(Suite page 1)

En marge de la réunion du Comité de Pilotage de l'AFCAP de Londres, le Chef de Section Routes a pris part à un atelier organisé par l'AFCAP à l'intention des participants. Les deux thèmes ont été abordés au cours de cet atelier ont porté sur le transfert des connaissances dans le secteur de transports et l'analyse de la rentabilité des projets routiers.


S'agissant du premier sujet, l'exposé a été basé sur les résultats provisoires de l'étude en cours de réalisation sous le thème 'Etude sur les options pour une meilleure gestion et transfert à long terme des connaissances dans le secteur de transports'. Cette étude est réalisée par Paul Starkey, consultant en transport intégré, en collaboration avec le Forum International pour le Développement du transport en Afrique. Il ressort de cette étude qu'il existe un grand besoin et un intérêt d'échanges d'informations et de connaissances dans le secteur du transport rural. Plusieurs moyens sont actuellement utilisés, notamment les organisations régionales et les centres d'échanges régionaux, la diffusion des informations à travers des portails tels que les sites de l'IFRTD (Forum International pour le Développement du Transport en Afrique, du GTKP (Programme Global de Transfert de connaissances en Afrique) ou R4D (Route pour le Développement), des forums en ligne et des conférences et ateliers. Mais pour beaucoup d'intervenants et décideurs dans le secteur de transports, ces moyens ne sont pas suffisants ou appropriés compte tenu de leur complexité d'accès et du temps d'accès. Sur ce point l'atelier a recommandé de réfléchir sur l'amélioration des mécanismes d'échanges d'information de façon simplifiée et plus pratique.

Parmi les possibilités envisagées, les participants ont retenu la mise en place d'un portail sur le web pouvant centraliser les informations et disposant de liens avec d'autres sites du secteur, la

facilitation des contacts interpersonnels à travers des ateliers, conférences et visites des sites, l'encouragement de principaux acteurs du secteur notamment les agences routières et les fonds routiers à un partage plus efficace d'informations sur leurs activités et difficultés, la promotion du transfert des connaissances envers les jeunes acteurs dans le secteur et la promotion des programmes liés au transport dans les universités africaines.

Le deuxième thème de l'atelier, intitulé *Analyse de la rentabilité économique du bitumage à moindre coût des routes à faible trafic promu par le projet AFCAP*, s'est basé sur des éléments de comparaison suivants; faite sur base des questions thèmes suivants : comparaison entre le bitumage des routes à faible trafic utilisant les méthodes conventionnelles (enduits bicouches) et la méthode dite LVSR (Low Volume Sealed Roads ou Revêtement des routes à faible trafic promu par AFCAP), comparaison entre cinq options différentes d'amélioration d'une route en terre, comparaison des options de bitumage des routes à faible trafic utilisant les méthodes conventionnelles (enduits bicouches) et la méthode dite LVSR (Low Volume Sealed Roads ou Revêtement des routes à faible trafic promu par AFCAP) appliquée dans certains pays d'Afrique.

En utilisant les modèles usuels d'analyse économique des routes, les résultats de cette analyse, ont montré que l'utilisation de la méthode dite LVSR présente de nombreux avantages et peut contribuer au développement substantiel des conditions de transport sur les routes rurales et les routes à faible trafic. Par ailleurs, l'utilisation de la méthode dite LVSR a une réduction du coût sur la durée de vie de la route de l'ordre de 60%. Il a aussi été démontré que le taux de rentabilité des investissements routiers est plus élevé en utilisant la méthode LVSR.

 **Billy Tshibambe**  
Chef de Section Routes

## «Pro-Routes a apporté la lumière au Bas-Uélé»

**B**uta, chef-lieu du District du Bas-Uélé, a accueilli au courant du mois de novembre 2013, pour la première fois, une mission de supervision du projet Pro-Routes. L'événement a eu un grand retentissement sur l'ensemble du district qui, grâce aux travaux exécutés par le projet Pro-Routes, est à présent désenclavé, Buta ayant été atteint au premier trimestre 2013. Pour les principaux bailleurs de fonds du projet, en l'occurrence la Banque mondiale et la Coopération britannique ainsi que la Cellule Infrastructures qui gère le projet pour le compte du Gouvernement congolais, Buta était un défi et une étape cruciale dans l'avancement des travaux dans la Province Orientale. Nous avons profité de la présence à Buta de M. Alexandre Dossou, Chef de projet Pro-Routes à la Banque mondiale et Chef de mission ainsi que du Coordonnateur a.i de la Cellule Infrastructures, M. Théophile Ntela Lungumba, pour organiser une émission à l'intention de la population du district du Bas-Uélé avec le concours de la Radio Communautaire Orientale Rubi. M. Bonane, Commissaire de District Assistant chargé de l'Administration et des Questions Politiques a été associé à cette émission. Nous reprenons à l'intention de nos lecteurs l'essentiel de cette émission.

**RCO:** *M. le Chargé de Projet, c'est votre premier séjour à Buta. Dans quel contexte se déroule-t-il?*

**M. DOSSOU:** Effectivement, c'est notre premier séjour à Buta et il se déroule dans le cadre de la mission de supervision que nous effectuons, nous de la Banque mondiale et de



*Photo-souvenir avec l'Equipe de la Radio après l'enregistrement de l'émission*

la Coopération britannique qui accompagnons le Gouvernement de la RDC dans la mise en oeuvre du projet Pro-Routes. Ce projet a été initié par le Gouvernement et financé par la Coopération britannique et la Banque mondiale. Pour rappel, le projet a démarré à Kisangani en août 2009 et ce qui nous préoccupe ici, c'est l'arrivée du projet à Buta dans la réouverture de la route Kisangani-Banalia-Buta-Dulia-Aketi-Bunduki. Depuis le lancement des travaux, l'objectif essentiel était l'atteinte de Buta. C'est une étape importante. Car c'est depuis très longtemps qu'on ne pouvait pas venir ici de Kisangani.

**RCO:** *M. le Coordonnateur, pour arriver à Buta dans la Province Orientale, vous êtes partis par les provinces du Sud-Kivu et du Katanga, où le projet Pro-Routes exécute également des travaux. Pourriez-vous nous présenter le projet Pro-Routes, l'étendue de ses*

*travaux dans cette province?*

**M. NTELA:** Laissez-moi d'abord dire que je suis dans une joie profonde et intense d'être arrivé à Buta, car c'est depuis de longues années que je travaille dans ce projet, depuis sa préparation avec les Services du Gouvernement pour avoir l'appui des bailleurs de fonds jusqu'aux procédures de mise en oeuvre. Pour répondre à votre question, Pro-Routes couvre trois provinces dans son financement initial (123 millions USD). Dans la Province Orientale, le projet doit rouvrir la RN 4, sur l'axe Kisangani-Buta-Dulia-Aketi Bunduki, avec une bretelle Dulia-Bondo sur la RN 16. Cela représente un réseau de plus de 620 km. Dans la province du Katanga, le projet travaille sur la route Kasomeno-Kambu en montant vers Uvira dans la province du Sud-Kivu en passant par Kalemie, sur plus de 1100 km. Avec le financement additionnel (125,6 millions USD provenant des bailleurs avec une contribution de 15,9 millions du Gouvernement à travers le FONER) le projet couvre la route Akula-Gemena-Zongo dans la province de l'Equateur et reprend également la route Kisangani-Beni, longue de 741 km.

Le projet Pro-Routes a démarré les travaux dans la Province Orientale avec des équipements mis à la disposition de la Brigade de l'Office des Routes de Kisangani et aussi de la brigade de Kalemie. A l'actif du projet, on doit en Province Orientale compter la réhabilitation et la remise en service du bac de Banalia sur la rivière Aruwimi et la réhabilitation des ponts sur l'axe, dont le pont Yeme à 35km de Buta inauguré par le Gouverneur de la province et le pont ainsi que les gros travaux à l'entrée même de la ville de Buta.

**RCO:** *Quatre ans après le démarrage, quelle est la situation des travaux dans la Province Orientale.?*



*La Mission devant le Bureau du District du Bas-Uélé*



**M. DOSSOU:** Dans la Province Orientale, le projet devait rouvrir la route Kisangani-Bunduki et reprendre la route Kisangani-Beni. Pour le projet, il ne s'agit pas seulement de rouvrir la route, mais aussi de l'entretenir. C'est pourquoi le projet a pris des dispositions avec le Gouvernement, à travers le Fonds National d'Entretien Routier, pour qu'à la fin du projet l'entretien puisse continuer. FONER est un instrument que le Gouvernement a mis en place en 2008 pour mobiliser les ressources susceptibles de l'aider à financer effectivement l'entretien de principaux axes routiers qui sont rouverts, non seulement dans le cadre du projet Pro-Routes, mais aussi d'autres programmes du Gouvernement exécutés dans le secteur routier.

Aujourd'hui, Buta a été atteint et les travaux sont en direction de Dulia. Sur l'axe Kisangani-Beni, les travaux sont en cours comme indiqué.

**RCO:** *Les travaux ont démarré en août 2009 à Kisangani, mais Buta n'a été atteint qu'au premier trimestre 2013. Comment expliquez-vous ce retard?*

**M. DOSSOU:** Il faut d'abord noter que les travaux du projet sont exécutés suivant deux modes. En régie par les brigades de l'Office des Routes particulièrement sur les axes Kisangani-Buta-Dulia-Aketi et Kalemie-Fizi-Uvira et en entreprise pour les travaux qui sont exécutés sur les routes Kasomeno-Kambua et Kisangani-Beni. Sur la route Akula-Gemena-Zongo, les travaux sont également programmés en entreprise. Pourquoi avons-nous mis beaucoup de temps? Il fallait d'abord acquérir des équipements pour les brigades de l'Office des Routes, pour qu'elles soient reconstituées. Le temps de préparer des dossiers, mener les procédures d'appels d'offres et réceptionner le matériel à Kisangani, cela a pris 18 mois. Le projet a été fina-



Visite du pont mixte Nguma sur la route d'Aketi, à 12 km de Dulia

lisé en 2008 et les travaux ont été lancés en juillet 2009. C'était une prouesse! Du côté des entreprises, il faut reconnaître que le projet a mis beaucoup de temps pour préparer, signer et mettre en place les contrats avec les entreprises. Les entreprises n'ont démarré les travaux qu'à la fin de l'année 2012.

**RCO:** *M. le Coordonnateur, avez-vous un commentaire à ce sujet?*

**M. NTELA:** Pour compléter le Chef de Projet, les procédures sont également des étapes essentielles dans la conduite d'un projet. Il y a plusieurs étapes ou phases de préparation en amont d'un accord de financement. Il y en a également en aval. Donc, le cycle d'un projet prend un temps relativement long. Après la signature des accord de financement, interviennent des procédures

avec des délais qu'il faut observer. Par exemple, ce n'est pas en moins de 12 mois que l'on peut espérer lancer un appel d'offres et réceptionner le matériel à Kisangani. Il faut tenir compte du temps de transport sur la mer ou les océans et du temps d'acheminement à travers un pays aussi vaste que la RDC. Les premières années ont permis d'acquérir des engins et du matériel afin d'équiper les brigades de l'Office des Routes. Il faut tenir compte de tout cela. Le bac de Banalia, c'est aussi le résultat du projet, tout comme le nouveau pont Yeme à 35 km de Buta. Pourtant, le contrat de fourniture de ce pont avait été signé depuis 2010 avec une firme anglaise. Le temps de le fabriquer en Angleterre, de le mettre sur bateau et d'arriver au port de Mombassa et ensuite de l'acheminer à Kisangani, puis jusqu'au site, tout cela ne pouvait pas se faire en quelques mois.

**RCO:** *Après de nombreuses difficultés à l'approche de Buta, la population a salué l'accélération des travaux qui ont permis d'atteindre Buta au début de l'année 2013. On note néanmoins un ralentissement dans la poursuite des travaux en direction de Dulia. A quoi cela est du?*

**M. NTELA:** On peut disposer des ressources, des engins, du carburant et du personnel, mais des problèmes surgissent toujours sur un chantier, comme on le constate. Au cours du dernier semestre, les travaux ont connu un ralentissement parce que certains engins très importants étaient tombés en panne et il faut trouver des pièces de rechange pour les remettre en service. Un chantier est une combinaison de plusieurs engins: bulldozer, chargeur, niveleuse, compacteur, camions de transport de matériaux... S'il en manque un ou deux, le travail est perturbé. Une opération est en cours pour leur remise en état. Bientôt, tous les engins tom-



Le pont Yeme à 15 Km de Buta

## INTERVIEW



*Habitante de Dulia accueillant à sa manière l'arrivée de la mission de supervision*

bés en panne seront réparés et dans les mois qui viennent le rendement sera amélioré et la brigade pourra revenir donc à la moyenne mensuelle de 8 km.

**Question:** *Ily a une deuxième brigade qui a été mise en place sur l'axe Kisangani-Bunduki par le Gouvernement. Mais on ne ressent pas son impact sur la production globale.*

**M. DOSSOU:** C'est un point très important qui témoigne une fois de plus de l'engagement du Gouvernement dans la mise en oeuvre du projet Pro-Routes. Le projet lui-même a mis en place deux brigades, une sur l'axe Kisangani-Buta-Dulia-Aketi-Bunduki et une autre sur l'axe Kalemie-Uvira. Etant donné les difficultés de démarrage et la préoccupation d'atteindre Buta, le Gouvernement a décidé de mettre une deuxième brigade sur l'axe Kisangani-Bunduki basée à Buta. Cet engagement montre le niveau de partenariat qui existe entre les bailleurs de fonds et le Gouvernement. La deuxième brigade a été mise en place par le Gouvernement pour accélérer le rythme et l'exécution des travaux. Malheureusement, au moment où cette deuxième brigade entrait en service, les engins commandés par le projet Pro-Routes avaient déjà plus de trois ans sur le chantier. Des pannes ont commencé à surgir du fait de l'utilisation normale d'engins et ces pannes demandent une intervention plus lourde qu'un entretien courant de matériel. Il a fallu commander les pièces parce qu'on ne pouvait pas prévoir quel type de panne allait surgir sur tel engin ou tel autre. C'est dans le mécanisme d'acquisition des pièces commandées qu'on a accusé un certain retard. Avec tous ces problèmes de pannes, on ne pouvait pas obtenir un double rendement avec l'arrivée de la deuxième brigade. On n'a pas senti l'impact de la deuxième brigade sur le chantier. Ce qui est à noter à présent, c'est que les pièces commandées sont arrivées et dès que la première brigade sera de nouveau mobilisée, tous les engins seront disponibles et les deux brigades pourront de nouveau donner leur plein rendement au début de l'année 2014. On verra alors une accélération des travaux vers Bunduki.

**Question:** *Qu'en est-il du tronçon Dulia-Bondo? La population a l'impression que ce tronçon est délaissé ou tout simplement abandonné.*

**M. NTELA:** Ce tronçon fait en principe partie des objectifs du projet. Il a été décidé d'exécuter les travaux en entreprise et les procédures sont en préparation pour le lancement de l'appel d'offres. La population de Bondo peut se tranquilliser.

**Question:** *Revenons sur les travaux déjà exécutés. Comment appréciez-vous la qualité des travaux exécutés jusqu'ici?*

**M. NTELA:** Aujourd'hui, on peut aller de Kisangani à Buta en moins de six heures. C'est très fondamental quand on pense qu'en 2008, la route, qui était en fait devenue une piste, n'était parcourue que par des motos et des vélos qui transportaient de lourdes charges dans des conditions très difficiles. Aujourd'hui, tout a changé! Quant à la qualité des travaux exécutés, j'ai noté que les travaux exécutés, aussi bien par les brigades que par les entreprises dans le cadre des contrats de rattrapage, sont d'un niveau acceptable, satisfaisant. Néanmoins, elles doivent travailler plus pour que les objectifs du projet soient atteints dans la qualité et le délai requis.

**Question:** *Est-ce le même regard que vous portez sur les travaux exécutés, Monsieur le Chargé de Projet?*

**M. DOSSOU:** Par ce que nous avons vu, les travaux ont été bien exécutés et la qualité de la route est satisfaisante. Cela tient de toutes les mesures qui ont été mises en place non seulement pour les exécutants mais aussi pour le suivi de travaux. C'est une chose de rouvrir la route et c'en est une autre de la maintenir. C'est pourquoi nous mettons l'accent sur l'entretien. Au niveau du projet, les dispositions sont prises. La phase d'entretien a déjà commencé et jusqu'à la fin du projet en 2016, ce type d'entretien sera maintenu et à partir de 2017 le FONER, qui fait partie des bailleurs de fonds dans le cadre du financement additionnel du projet, va prendre la relève pour que l'entretien puisse continuer.

**Question:** *M. le Commissaire de District Assistant chargé de l'Administration et des Questions Politiques, vous êtes aussi bénéficiaire direct des travaux exécutés par le projet Pro-Routes. Que ressentez-vous en accueillant pour la première fois une délégation des bailleurs de fonds du projet dans votre entité?*

**CDDA:** Je remercie d'abord, au nom de la population du district du Bas-Uélé, les bailleurs de fonds du projet Pro-Routes, le Gouvernement et tous ceux qui ont travaillé pour que cette partie du pays soit désenclavée. C'est depuis deux décennies que Buta n'était plus accessible par route et en tant

que bénéficiaire je partage la joie de la population qui peut maintenant se déplacer aisément avec ses biens. Les véhicules arrivent jusqu'à Buta et les gens peuvent évacuer leurs produits vers les centres de consommation. De même, les enfants qui habitent des villages éloignés le long de la route peuvent se déplacer pour se rendre à l'école. La route est là. Il faut maintenant la maintenir, et c'est cela surtout la première préoccupation de la population. Une autre préoccupation, c'est la route Dulia-Bondo car il nous semble que tous les efforts sont focalisés sur la route Dulia-Aketi. Malgré les explications du Coordonnateur de la Cellule Infrastructures, la crainte de la population est que l'exécution de ce tronçon soit reléguée au second plan ou tout simplement renvoyée aux calendes grecques. C'est un tronçon important pour le district du Bas-Uélé. La région de Bondo est considérée comme le grenier agricole du district. En quelques mots, s'il faut prendre une image, Pro-Routes est pour nous comme la lumière qui est venue chasser les ténèbres. Pendant plus de deux décennies, le Bas-Uélé était dans les ténèbres, totalement enclavé...

**Question:** *Un complément d'informations sur la route Dulia-Bondo?*

**M. NTELA:** Pour rassurer le CDDA, le tronçon Dulia-Bondo sera exécuté. C'est le mode d'exécution qui change. Au lieu que les travaux soient exécutés par les brigades de l'Office des Routes, ils seront exécutés en entreprise pour permettre aux brigades d'accélérer les travaux sur l'axe Dulia-Aketi-Bunduki. Car la partie «régie» des travaux doit s'achever à fin décembre 2014.

**Question:** *M. le Directeur de la Radio Communautaire Orientale, vous représentez sur ce plateau la Société civile du District du Bas-Uélé. Comment apprécie-t-elle les travaux exécutés par le projet Pro-Routes?*

### M. LE DIRECTEUR DE LA RADIO

**RUBI:** La Société civile apprécie les travaux exécutés sur la route Kisangani-Buta-Dulia. Elle est satisfaite car aujourd'hui un véhicule peut quitter Buta, aller à Kisangani et revenir à Buta le même jour. Beaucoup de choses commencent à changer du fait que Buta est de nouveau accessible par route. Mais la préoccupation fondamentale de la Société civile, c'est la relance de l'agriculture dans le district du Bas-Uélé qui est un district à vocation agricole. Pendant longtemps, du fait qu'on ne pouvait pas vendre et évacuer leurs produits, la population a pratiquement perdu l'amour pour les travaux agricoles en allant travailler dans des carrières d'extraction artisanale d'or ou de diamant. Maintenant que la route est là, il faut relancer l'agriculture...

 **Rewriting B.M.S**



## Signature des Accords de financement

**A** la suite de l'Approbation donnée le mardi 10 décembre 2013 par le Conseil d'Administration de la BAD, la République Démocratique du Congo et la Banque Africaine de Développement ont procédé le 7 janvier 2014 à la signature des Accords de financement du *Projet d'aménagement de la RN 1, tronçon Batshamba-Tshikapa, section Lovua-Tshikapa*. C'était à l'occasion de la cérémonie organisée au Ministère des Finances pour la signature de onze accords de financement négociés en 2013 dans plusieurs secteurs. L'intérêt de l'événement, qui est intervenu tout au début du premier trimestre 2014, nous a poussé à l'intégrer dans l'édition d'octobre-décembre 2013, encore en cours de préparation.



Signature des Accords de financement entre la RD Congo et la BAD

Pour le secteur routier, c'est l'aboutissement heureux d'un long processus, qui est passé par plusieurs phases: préparation du projet, mission d'évaluation, négociations des Accords de financement dont le procès-verbal des négociations, à titre de rappel, a été signé le 15 septembre 2013 par les représentants de la République Démocratique du Congo et de la BAD, agissant aussi au nom de DFID, co-baillleur de fonds du projet.

### Rappel

L'étude en vue de l'aménagement de la route Batshamba-Tshikapa est structurée en 2 lots: lot 1 «Batshamba-Loange» (114 Km) dont le financement est assuré dans le cadre du 10ème FED et le lot 2 «Loange-Tshikapa» (119 Km) qui bénéficie du financement de la Banque Africaine de Développement.

Pour des raisons de contraintes de ressources, l'aménagement du lot 2 a été scindé en deux phases: une phase I portant sur l'aménagement de la section «Loange-Lovua» (63 Km) et une phase II se rapportant à la section «Lovua-Tshikapa» (56 Km, y compris la construction du pont sur la rivière Kasai).

Le projet se situe dans la continuité des interventions de la Banque Africaine de Développement et d'autres bailleurs de fonds (Union européenne et Banque mondiale) dans le cadre de l'aménagement progressif de la RN 1. En effet, la BAD a financé la réhabilitation des sections entre N'sele et Lufimi

(93,8 5 km) et Kwango et Kenge (70, 34 km). L'UE a réalisé le tronçon Lufimi-Kwango et finance le tronçon Batshamba-Loange. La BM a réalisé le tronçon Kenge-Batshamba. La section entre Loange et Lovua (63 km) bénéficie d'un financement de la BAD approuvé en 2012.

### Objectifs du projet

L'objectif sectoriel du projet Lovua-Tshikapa est de contribuer au désenclavement des provinces du Bandundu et du Kasai Occidental et, dans son objectif spécifique, d'améliorer le niveau de service de la chaîne logistique



Signature du Procès-verbal des Négociations entre la RD Congo et la BAD - 12 nov.2013

de transport sur l'axe routier Kinshasa-Tshikapa ainsi que les conditions de vie des populations dans la zone du de mise en oeuvre du projet.

### Composantes du projet

Le projet d'aménagement de la route Lovua-Tshikapa est structuré autour de 5 principales composantes: *Travaux routiers, Aménagements et mesures connexes, Appui institutionnel, Gestion et Suivi du Projet, Indemnités des personnes affectées par le projet*.

Dans la Composante A qui porte sur les *travaux routiers*, le projet prévoit l'aménagement de la section de route Lovua-Tshikapa (56 Km, y compris la construction du pont sur la rivière Kasai et les 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 avec des lampadaires à énergie solaire.

En ce qui concerne les *aménagements et mesures connexes*, il est prévu 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 la Ville de Tshikapa (maternité/bloc d'accouchement et chirurgie), la construction de deux marchés (Dibumba 1 sur la traversée de la Ville de Tshikapa et Katanga sur la RN 1) ainsi que des forages et l'aménagement des sources d'eau.

### Coût du projet

Les Accords de financement (don et de prêt pour la BAD, don pour DFID) portent sur un montant global équivalent à 105, 25 millions USD. Les parts de la BAD et de DFID représentent, respectivement 20,03% et 79, 97% du coût total du projet. Ce coût inclut le montant des indemnités à verser aux personnes affectées par le projet, pris en charge exclusivement sur les ressources de la BAD.

B.M.S

## Pôles culturels: moyen d'encadrement des Peuples Autochtones

**L**a réouverture de la RN5 a attiré le long de l'axe Kalemie-Uvira diverses ethnies des populations autochtones, pour la plupart des Batwa, qui pendant longtemps ont mené une vie de nomades ou de semi-nomades à travers les territoires de Kalemie, de Moba et de Fizi. Des interactions et relations qui en ont suivi avec des populations bantoues, on note, en dépit de quelques effets positifs, une menace sur le patrimoine culturel des P.A ainsi l'apparition dans leurs communautés de nouvelles maladies telles que le VIH/SIDA et d'autres maladies sexuellement transmissibles. Afin d'atténuer ces effets négatifs et d'assurer la promotion et la valorisation de la culture Batwa qui est riche et moins connue, le projet Pro-Routes, qui a initié, dans sa composante environnementale et sociale, un programme de Développement des Peuples Autochtones, a pris l'initiative en 2011, à travers le Bureau d'Etudes en charge de la Gestion Environnementale et Sociale (BEGES), l'initiative de créer des pôles culturels avec le concours des leaders et patriarches Batwa, des radios locales et des administrateurs locaux.

A l'origine, les 16 pôles culturels qui sont implantés aujourd'hui le long de la RN 5 visaient uniquement l'organisation des manifestations culturelles pour perpétuer, durant les veillées, le patrimoine culturel en voie de disparition: danses, langue kitwa, rituels traditionnels, pratiques de la pharmacopée, enseignements de savoir-faire, contes aux jeunes et enfants, démonstrations de la succession et des cultes magiques aux jeunes générations, etc. Au regard de la très forte mobilisation sociale des PA observée autour des manifestations culturelles organisées en 2012, est donc née l'idée d'utilisation de pôles culturels pour en faire un moyen de sensibilisation et d'encadrement de masse et véhiculer des messages importants pour le développement des PA sur plusieurs thèmes allant dans le sens de l'amélioration des conditions de leur vie. Pour ce faire, les pôles culturels sont devenus des cadres de sensibilisation de masse des Peuples Autochtones sur des sujets ou thèmes qui touchent leurs communautés: l'analphabétisme général avec la non inscription des enfants à l'école, le refus de la vaccination, le refus des femmes d'accoucher



*Exhibition de danses pygmées à Mifondo lors de la dernière mission de supervision de novembre 2013*

dans les centres de santé, le refus de la consommation de médicaments, les viols, la discrimination et la stigmatisation, la méconnaissance et la violation de leurs droits, la non adoption de l'agri-élevage, la malnutrition, la malpropreté et l'insalubrité, etc. Etant donné la place qu'occupent les chants et les danses dans leur vie quotidienne, dans leurs loisirs et divertissements ou lors de certains événements marquants (mariages, naissances, funérailles) ou après une bonne partie de chasse, les pôles culturels sont devenus des supports pédagogiques et des instruments de communication de masse et de sensibilisation qui au-delà de l'aspect culturel constituent des centres de développement endogène en faisant prendre conscience aux PA de leur condition.

**Avec le concours de Yves Koudjou  
Expert International Sociologue -BEGES**

### Élevage de chèvres par les PA: une réalité

Avec l'encadrement du projet Pro-Routes, des communautés Pygmées ont commencé à pratiquer des activités génératrices de revenus: culture de champs (rendue possible avec la cession de terres par les chefs coutumiers bantous sur facilitation du BEGES et l'implication des Administrateurs de Territoire), élevage de petit bétail. De par leur mode vie de nomades, il est difficile de croire que les peuples autochtones vivant traditionnellement de la chasse, de la cueillette et de la pêche, peuvent se fixer et s'adonner à l'élevage. C'est pourtant là l'expérience que le BEGES est en train de mener à travers les Territoires de Kalemie, Fizi/Uvira et Moba. Avec la diminution ou même de la disparition de plusieurs espèces ajoutée au déboisement de la forêt qui est le milieu de vie naturelle des Peuples Autochtones, on assiste aujourd'hui à la recherche de nouvelles formes de vie transitoires chez ces peuples. Sur la RN5 les Peuples Autochtones sont des semi-sédentaires ou des semi-nomades qui sont dans un processus d'intégration sociale avec les Bantous. N'ayant plus accès aux ressources biologiques de la forêt devenues très rares, ils ont sollicité auprès du projet Pro-Routes un appui dans le développement de plusieurs activités génératrices de revenus au rang duquel figure l'élevage de petit bétail. C'est ainsi qu'en 2012 le Pro-Routes à travers sa composante environnementale et sociale s'est engagé dans l'appui de ces peuples dans les Territoires d'Uvira/Fizi et Kalemie sur la RN5 avec l'élevage de chèvres. Aujourd'hui, plusieurs chèvreries mises en place sont fonctionnelles et les résultats sont satisfaisants. A titre d'exemple, dans le Territoire de Kalemie, le campement de Mifondo compte un cheptel de 47 têtes de chèvres, ceux de Salumu et de Mukamba, respectivement 25 et 13 têtes. Dans le Territoire de Fizi, on peut citer le cas de Mukindja qui a un cheptel de 45 têtes. Actuellement les Peuples Autochtones organisés en associations de base sont en train de faire de la redistribution par ménages. Au bout du compte, les chèvreries visent non seulement une dotation en capital animal domestique, mais aussi elles représentent surtout des sources de revenus permettent de résoudre les besoins de base comme les cas de maladies graves.



## Mission de supervision à l'usine MATIERE SAS

Sur invitation de la société MATIERE SAS, attributaire du contrat de remplacement de 11 ponts métalliques sur l'axe Banalia-Kisangani-Niania-Beni dans le cadre du projet Pro-Routes, une équipe de la Cellule Infrastructures et de l'Office des Routes a effectué une mission en France du 20 au 27 octobre 2013. Conduite par le Coordonnateur a.i de la Cellule Infrastructures, M. Théophile Ntela Lungumba, la mission comprenait Messieurs Billy Tshibambe et Luc Samalenge, respectivement Chef de Section Routes et Chargé d'Opération des travaux exécutés par les Grandes Entreprises ainsi que M. Anselme Ngumba Ngumba, Chef de Service à la Direction des Ponts de l'Office des Routes.




Visite à l'usine de Bagnac

Cette mission avait trois objectifs: évaluer la capacité de fabrication des tabliers de pont de la société Matière SAS, évaluer les dispositions prises par la société Matière SAS pour garantir la qualité et évaluer le niveau d'avancement de la fabrication du pont Loya, le premier sur la chaîne de fabrication de l'usine.

Au cours de la mission, des séances de travail ont été organisées avec les dirigeants de la société Matière SAS, accompagnées de visites sur les différents sites de fabrication de la société, notamment à l'usine de fabrication des ponts métalliques *Matière Panel Bridge (MPB)* et *Unibridge* de Bagnac, où la délégation a pu suivre la présentation du montage à

blanc du pont modulaire MPB de Loya, Il'un des 11 ponts qui seront jétés sur l'axe Banalia-Kisangani-Beni.

Il a été convenu d'attendre le rapport de l'Ingénieur Ouvrages d'Art du Maître d'Oeuvre pour évaluer toutes les spécifications techniques présentées.

 Avec le concours de Luc Samalenge  
Chargé d'Opération / Grandes Entreprises

## Echos...Nouvelles...Dépêches...

**M. Bourama DIAITE**, *Coordonnateur en Passation des Marchés à la Mission de la Banque mondiale à Kinshasa pour les deux Congo et le Burundi*, est arrivé à fin mandat après cinq ans de bons et loyaux services. Avant de quitter la République Démocratique du Congo pour son nouveau poste au siège de la Banque mondiale à Washington aux Etats Unis, il a effectué une dernière visite à la Cellule Infrastructures, qui gère le Projet Routes, un des grands projets routiers de la Banque mondiale en République Démocratique du Congo, cofinancé avec DFID. Très touché par ce geste, le Coordonnateur a.i de la CI, M. Théophile Lungumba Ntela, a exprimé la gratitude de la CI à l'endroit de M. Bourama dont l'implication a été déterminante dans les avancées enregistrées par le projet Pro-Routes. Il lui a également souhaité plein succès dans ses nouvelles fonctions à Washington.



**Mme Vicky SEYMOUR**, qui a occupé les fonctions de *Conseillère en Infrastructures et Environnement à la Mission DFID de l'Ambassade de Grande Bretagne à Kinshasa* est arrivée à la fin de son mandat en République Démocratique du Congo après deux ans et demi de bons et loyaux services. Elle retourne à Londres pour un nouveau poste au sein du Ministère des Infrastructures. Elle a été très proche de la Cellule Infrastructures qu'elle a côtoyée tout au long de son mandat, notamment dans le cadre du suivi de la mise en oeuvre du projet Pro-Routes financé par la Coopération britannique et la Banque mondiale. Avant de quitter définitivement la RD Congo, elle a rendu une dernière visite à la Cellule Infrastructures. Au nom du Coordonnateur de la CI, absent, le Chef de Section Routes, Ir. Billy Tshibambe lui a souhaité un fructueux mandat à son nouveau poste.



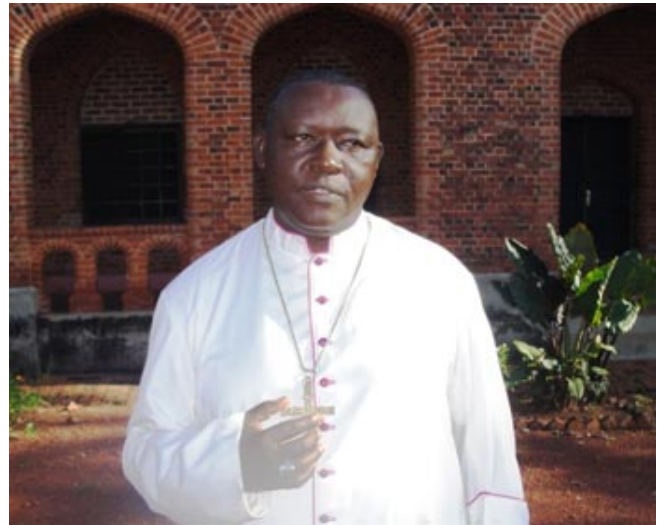
**M. Fulgence LOBOTA BAMAROS**, *Directeur Général du Fonds National d'Entretien Routier (FONER)*, a été élu Vice-Président de l'Association des Fonds d'Entretien Routier Africains à l'issue de la 10ème Assemblée de l'AFERA qui s'est tenue à Mombassa, au Kenya, du 3 au 9 novembre 2013. Cette élection est une reconnaissance du dynamisme et de la montée en puissance du Fonds d'Entretien Routier de la RD Congo dont la santé financière est saluée par tous les partenaires techniques et financiers. De 3 millions USD de recettes à la création du Fonds en 2009, les recettes réalisées ont atteint en 2013 un montant de 102.254.861,07 USD, soit un taux de réalisation de 105% par rapport aux prévisions (97.124.341 USD). Pour 2014, 128 millions USD sont visés.



**L'Evêque du diocèse de Buta, à propos du projet Pro-Routes :**

**« Je suis un des premiers bénéficiaires de cette route »**

**L'**Evêque du diocèse de Buta, Monseigneur Joseph Bangabane, est une voix écoutée dans le district du Bas-Uélé. Son opinion pèse sur tous les sujets qui intéressent le développement du district. Nous l'avons rencontré à Buta au courant du mois d'octobre 2013 lors du tournage du film sur le projet Pro-Routes. Il a accepté de répondre à nos questions afin de recueillir son témoignage sur les travaux de réouverture de la route Kisangani-Buta-Dulia exécutés dans le cadre du projet Pro-Routes. C'est vraiment un honneur pour nous car le prélat se confie rarement aux médias. « *Je ne parle pas à la presse mais pour Pro-Routes je parlerai et pour cela permettez-moi de mettre d'abord ma soutane et ma croix car je suis prêtre* », a-t-il dit en nous accueillant dans son bureau de travail. Faute d'espace, nous ne proposons à nos lecteurs qu'un extrait de l'intéressante interview que l'évêque nous a accordée. La suite sera proposée dans notre prochaine édition.



*Mgr Joseph Bangabane, Evêque du diocèse de Buta*

**Question:** *Monseigneur, depuis quand êtes-vous à la tête du diocèse de Buta et comment se présentait à l'époque la route Buta-Kisangani?*

**Mgr BANGABANE :** Je suis à Buta depuis 17 ans. Quand j'étais arrivé ici, par avion, la contrée était complètement enclavée et la route vers Kisangani n'existait pratiquement pas. J'ai emprunté cette route pour la première fois en novembre 1999 pour me rendre aux obsèques de l'ancien Archevêque de Kisangani, Mgr Fataki. Je ne connaissais pas la route et je ne savais à quoi m'attendre. Le voyage s'est effectué en deux jours dans des conditions très pénibles. Après l'enterrement, j'ai repris la route dans les mêmes conditions très difficiles. Je m'étais dit alors que je ne prendrais plus cette route. Effectivement, depuis lors, pendant au moins 13 ans, je n'allais à Kisangani que par avion, avec des avions de la MONUC ou avec des avions cargo Antonov qui présentaient beaucoup de risques: on montait sur des sacs de marchandises et des bagages...

**Question:** *Vous pouviez, vous, Monseigneur, prendre l'avion mais comment s'y prenait le reste de la population?*

**Mgr BANGABANE :** Les gens se rendaient à Kisangani à pied, à vélo ou à moto. Il n'y avait plus de véhicule qui circulait sur la route. Quand j'étais arrivé ici, cette situation durait déjà depuis

plusieurs années, depuis plus de vingt ans...

**Question:** *Monseigneur, comment avez-vous alors réagi à la nouvelle du projet Pro-Routes?*

**Mgr BANGABANE :** J'ai été heureux quand j'ai entendu parler du projet de réouverture de l'axe Kisangani-Buta. Mais, le démarrage n'a pas suivi immédiatement et à un moment le doute commençait à s'installer d'autant plus qu'on ne connaissait pas bien les promoteurs. Un jour, j'étais en voyage à Kisangani, et tellement qu'on parlait de Pro-Routes et de la route Kisangani-Buta, j'avais décidé de me rendre sur la route pour vérifier car la télévision donnait l'impression que les travaux avaient commencé. Je suis allé à 24 Km de Kisangani. Jusque là, la route était bonne, entretenue par des sociétés d'exploitation de bois. Non loin de là, j'ai vu un espace dégagé, une sorte de carrière, où était stationné un véhicule Pro-Routes. Apparemment, les travaux qui avaient commencé s'étaient arrêtés.... Finalement, les travaux ont repris, mais le rythme était lent. Quand j'ai appris que les travaux avaient atteint Banalia, j'avais décidé de reprendre mes voyages vers Kisangani par route, car le tronçon Banalia-Buta n'était pas aussi difficile que celui de Kisangani-Banalia. Mais c'est lorsque la route est arrivée à Kole,

que j'ai été le plus heureux, car le reste du tronçon jusqu'à Buta était abordable. Mais à 35 Km, les travaux ont connu des difficultés énormes pendant des mois pour plusieurs raisons. Comme on était en période de fortes pluies, il s'est formé à cet endroit un immense borbier qui a rendu la route plus difficile qu'avant les travaux...

**Question:** *Mais finalement la route a atteint Buta. Qu'est-ce que cela a apporté?*

**Mgr BANGABANE:** Aujourd'hui, je peux quitter Buta à 7h 00 et être à Kisangani aux environs de 14h 00. Pour ceux qui ont connu la situation d'antan, c'est comme un miracle! Beaucoup de produits et même de voyageurs viennent de Kisangani par des minibus. Cela était inimaginable... La réhabilitation du bac de Banalia a facilité aussi le transport sur la route...Il y a des effets dans la vie de la population. La vague de jeunes gens qui transportaient des marchandises à vélo tend à disparaître. Le désenclavement est bénéfique et j'en suis heureux car je suis un des bénéficiaires de cette route.

**Question:** *Il y a donc des retombées sur le plan socio-économique?*

**Mgr BANGABANE :** Nous observons des changements, mais il faut noter que le milieu était pendant longtemps enclavé.

Economiquement, ce n'est pas en quelques mois que la situation va changer...Mais je dois avouer que la réouverture de la route a relancé quelques perspectives pour la population, et ouvert de nouveaux horizons. C'est très positif. Une préoccupation, cependant, demeure: qu'est-ce qui est prévu pour ce dont on a bénéficié puisse servir pendant de longues années? Il faut donc un service de maintenance régulier...

**Propos recueillis par BMS**

**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  
**Theophile NTELA LUNGUMBA**  
*Coordonnateur a.i*  
Tél. : (+243)(0) 99 91 457 92  
Email: theontela@gmail.com

Rédacteur  
**Baudouin MANZENZA SASSA**  
*Chargé de Communication*  
Tél.: 099 891 25 76 - 081 768 20 96  
Email:  
communication@celluleinfra.org

Maquettiste  
**B.M.S**