

Termes de référence

REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO

MINISTERE DES INFRASTRUCTURES, TRAVAUX PUBLICS ET RECONSTRUCTION

CELLULE INFRASTRUCTURES

Projet d'Appui à la Réhabilitation et à l'Entretien des Routes Hautement Prioritaires (PRO-ROUTES)

Expert en Développement Social au sein de la Cellule Infrastructures

Introduction – Contexte général

1. Introduction

1.1. Contexte général du projet

Le Gouvernement de la République Démocratique du Congo, la Banque Mondiale et le DFID ont initié depuis 2008 le projet de réouverture et d'entretien des routes hautement prioritaires, appelé « Pro-Routes ». Ce programme visait un linéaire d'environ 9.135 km représentant le réseau routier ultra-prioritaire (environ 15.800 km) non encore couvert par d'autres financements. Dans le cadre du financement initial, le projet Pro-Routes devait couvrir les axes routiers Kisangani-Bunduki et Dulia-Bondo (626 km, Province Orientale) et Kasomeno-Uvira (1 174 km, Katanga et Sud Kivu), soit environ 1 800 km au total. En 2011, le projet Pro-Routes a bénéficié d'un premier financement additionnel permettant d'ouvrir 376 km et d'entretenir 1 117 km supplémentaires de routes en terre sur les tronçons Akula-Zongo (376 km sur la RN6/RN23, Province de l'Equateur) et Kisangani-Beni (741 km sur la RN4 dans les provinces Orientale et Nord Kivu), portant ainsi à 2.917 km le linéaire du réseau routier à rouvrir et entretenir, ainsi que le renouvellement de neuf ponts sur le tronçon Banalia-Kisangani-Beni.

Depuis Février 2016, le Projet a obtenu un deuxième financement additionnel de la Banque mondiale et du FONER, pour :

1. Etendre ses activités à trois nouveaux axes routiers, à savoir : (i) la route nationale n°4 (RN4) : Beni – Kasindi (environ 80 km), dans la Province du Nord Kivu ; (ii) la route nationale n°27 (RN27) : Komanda - Bunia – Mahagi-Goli (environ 260 km), dans la Province d'Ituri ; et (iii) la route nationale n°2 (RN2) : Kavumu-Sake (environ 140 km), dans les Provinces du Sud Kivu et du Nord Kivu. Les axes routiers RN4 (Beni – Kasindi) et RN27 (Komanda - Bunia – Mahagi-Goli) sont existants et se situent dans le prolongement de la RN4, tronçon Kisangani-Beni déjà réhabilité dans le cadre du 1^{er} financement additionnel ; permettant ainsi de faciliter les échanges avec l'Ouganda. Quant à l'axe routier RN2 (Kavumu-Sake), qui est également existant, il s'inscrit dans le prolongement de la RN5 (Lubumbashi-Kasomeno-Kalemie-Uvira-Bukavu), dont le tronçon (Kasomeno-Kalemie-Uvira) a été réhabilité dans le cadre du financement initial. La réhabilitation et l'entretien de cet axe facilitera ainsi la liaison et les échanges entre les trois Chefs-lieux de provinces, à savoir Lubumbashi, Bukavu et Goma.
2. Achever l'exécution des travaux des financements initiaux (FI et FA1) : (i) travaux de réhabilitation des routes RN 6 Akula-Gemena-Libenge et RN 23 Boyabo-Zongo (linéaire total de 385 km) ; (ii) travaux de réhabilitation de la RN 4 Dulia-Bondo (130 km) ; (iii) travaux de

construction des ponts sur le tronçon Buta-Bunduki ; (iv) travaux de construction de dalots additionnels sur le tronçon Buta-Bunduki ; (v) travaux de construction de dalots additionnels sur le tronçon Kalemie-Uvira.

3. Entretien des routes réhabilitées dans le cadre des deux premiers financements du projet Pro-Routes sur un linéaire d'environ 2.200 km.

L'objectif de développement du projet est de « rétablir un accès routier pérenne entre les capitales provinciales, de districts et de territoires dans les zones de mise en œuvre du projet, d'une manière soutenable pour l'environnement naturel ».

Le projet Pro-Routes, dont la mise en œuvre¹ est confiée à la Cellule Infrastructures (CI) du Ministère des Infrastructures, Travaux Publics et Reconstruction (MITPR), comprend les quatre (4) composantes ci-après :

1. Réhabilitation et entretien des routes en terre ;
2. Renforcement institutionnel et formation ;
3. Mesures sociales et environnementales ;
4. Suivi et évaluation.

La mise en œuvre du projet Pro-Routes est soumise aux exigences des Politiques de sauvegarde de la Banque mondiale suivantes : l'OP4.01 (Évaluation environnementale) ; l'OP 4.04 (Habitats naturels); l'OP 4.36 (Forêts); l'OP 4.11 (Ressources culturelles physiques) ; l'OP 4.12 (Réinstallation involontaire) et l'OP 4.10 (Peuples autochtones). Pour répondre aux exigences de ces politiques, plusieurs documents de sauvegarde environnementale et sociale ont été élaborés et sont en cours de mise en œuvre, dont entre autres :

- un Cadre de Gestion Environnementale et Sociale ;
- un Cadre de Politique de Réinstallation (CPR) ;
- un Cadre de Planification en faveur des Populations Autochtones (CPPA) ;
- les études détaillées EIES, PAR et PPA pour les différents axes routiers ;
- des Plans de Gestion Environnementale et Sociale pour les activités du chantier à impact environnemental et social potentiellement significatifs, tels que l'exploitation des carrières et gites d'emprunt, l'installation de la base vie ;
- les dispositions contractuelles incluses dans les contrats de travaux
- les règlements intérieurs et code de conduite définissant notamment les conditions de travail, les mécanismes de recours et les sanctions en cas de manquement
- d'autres documents contractuels ad'hoc en fonction des spécificités du chantier, par exemple pour préciser les conditions d'emplois de personnels militaires pour assurer la sécurité du chantier

Les documents principaux de sauvegarde sont disponibles sur le site web de la CI (www.celluleinfra.org/projets), celui du Ministère de l'Environnement et du Développement Durable (MEDD) et aussi sur celui de la Banque mondiale (<http://web.worldbank.org/WBSITE/EXTERNAL/PROJECTS/>).

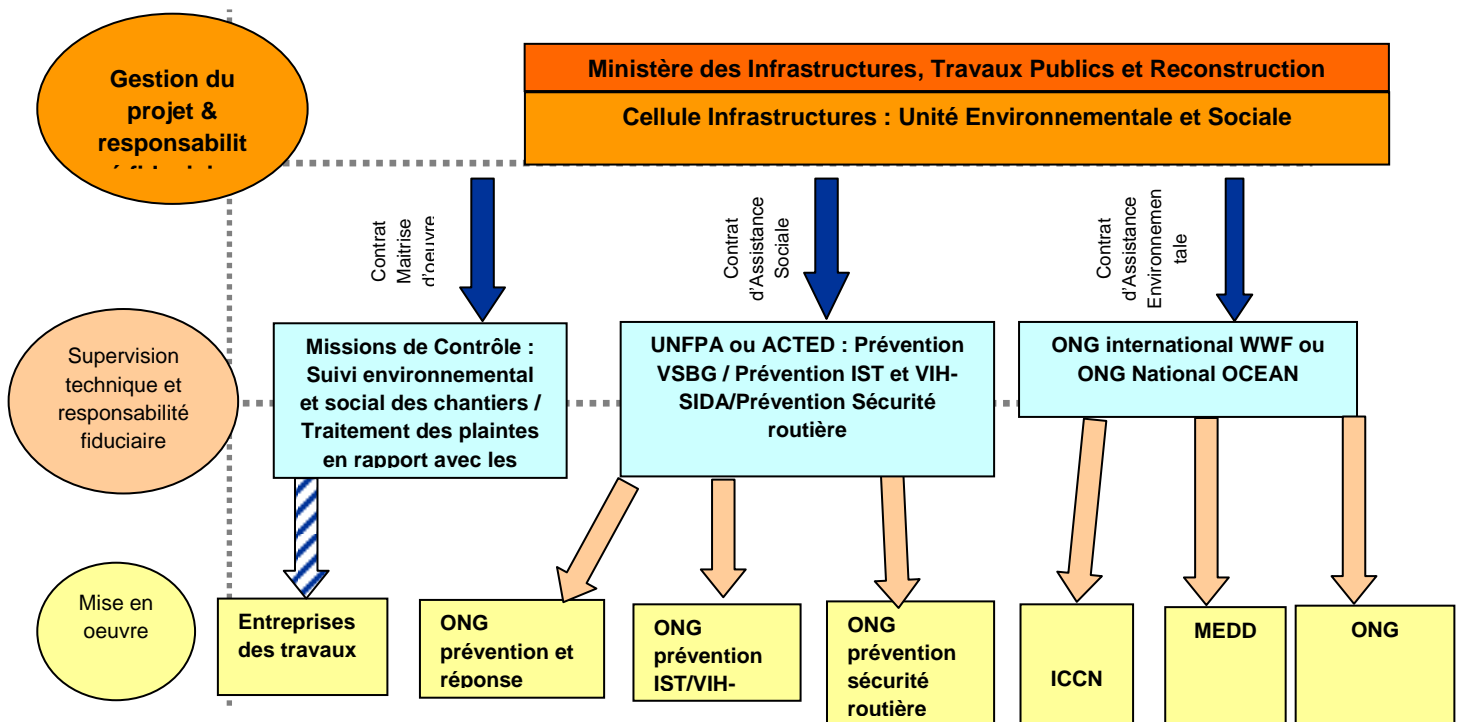
La Composante 3 « Mesures sociales et environnementales », élaborée à partir des conclusions et recommandations des études environnementales et sociales menées ci-dessus, vise à atténuer les risques sociaux et environnementaux associés à la réouverture de ces routes. La gestion et la mise œuvre de cette composante avaient été confiées par la CI à un Bureau d'Etudes spécialisé en Gestion Environnementale et Sociale (BEGES), sous forme de contrat de maîtrise d'ouvrage déléguée (MOD) jusqu'en février 2018.

Cette mission de MOD inclut notamment la réalisation directe de certaines activités; un appui au MEDD et à l'Institut Congolais de Conservation de la Nature (ICCN) dans l'exercice de leurs fonctions régaliennes ; le recrutement et l'encadrement des organisations non-gouvernementales et des consultants, notamment pour des activités d'appui aux communautés locales et de collecte de données; et un travail de communication, de sensibilisation et d'assurance qualité de la mise en œuvre de l'ensemble de la Composante 3 (voir les arrangements institutionnels de la mise en œuvre des mesures environnementales et sociales du Pro-Routes ci-après). Durant tout le projet, le BEGES veille à consulter toutes les parties

¹ Voir le montage institutionnel de la mise en œuvre du projet Pro-Routes en annexe 1

prenantes, spécialement les communautés riveraines, y compris les Populations autochtones, les associations, les autorités locales administratives et traditionnelles, les organisations de la société civile, et le secteur privé de façon transparente et documentée afin d'assurer leur appropriation des actions/activités menées, et à proposer des mesures d'atténuation /compensation complémentaires à celles déjà identifiées lorsque cela est nécessaire pour l'atteinte des objectif de la composante 3.

Schéma institutionnel de la poursuite de mise en œuvre des mesures environnementales et sociales du Projet Pro-Routes



Les chantiers des travaux de réhabilitation et d'entretien des axes routiers du 2^{ème} financement additionnel du projet Pro-Routes ont été attribués à des entreprises privées de travaux sous le contrôle des bureaux d'études, qui en assurent la maîtrise d'œuvre. Du point de vue environnemental et social, les entreprises de travaux ont la responsabilité d'élaborer et de mettre en œuvre des plans de gestion environnementale et sociale (PGES) de chantiers, conformément aux clauses environnementales et sociales incluses dans les DAO et les marchés. Quant aux missions de contrôle, elles ont pour rôle de faire valider les PGES de chantier soumis par les entreprises par le BEGES et de s'assurer du respect de leur mise en œuvre sur les chantiers, sous la supervision du BEGES.

Pour le cas particulier du chantier des travaux de réhabilitation de la route nationale RN2 (Bukavu-Goma), objet de la présente mission, dont le marché a été attribué à la Société Zhengwei Technique Cooperation SARL (SZTC), les travaux ont débuté effectivement en mars 2017 sous le contrôle du bureau Conseil Ingénierie et Recherche Appliqué SA (CIRA). Quant aux activités environnementales et sociales, elles ont commencé en février 2017 avec la 1^{ère} mission du BEGES du 27/02 au 06/03/2017. Les paiements des indemnités prévues dans le PAR ont été faits en mars 2017 sous la supervision de la Commission de Suivi de Réinstallation Involontaire (CRI) mise en place au niveau du Territoire de Kalehe avec une réactivation partielle des 3 Comités Locaux de Réinstallation et Gestion de Litiges (CLRGL), mis en place en juillet 2015 lors de l'élaboration dudit PAR dans les villages de Nyabibwe, Mukwidja et Kalungu. En juin 2017, le BEGES a effectué une 2^{ème} mission sur le chantier de la RN2 qui n'a pas permis de rendre opérationnel le mécanisme de gestion des plaintes (MGP) et d'informer suffisamment les populations riveraines de son existence.

Suite à des allégations graves sur les conditions d'exploitation de la carrière située à proximité du village de Makélélé (PK99+800), et de relations conflictuelles entre la société effectuant les travaux et certains propriétaires-exploitants de cette carrière, la Cellule Infrastructures et la Banque mondiale ont effectué une mission en août 2017 sur le chantier des travaux de réhabilitation de la RN2 (Bukavu-Goma) en vue d'évaluer la situation de ce chantier.

Les non-conformités majeures dans la gestion de ce chantier, concernant notamment les autorisations et conditions d'exploitation des carrières et zones d'emprunt, mais aussi la gouvernance générale du chantier et les mécanismes de suivi associés, y compris le dispositif de gestion des plaintes ont conduit la Cellule Infrastructures à faire réaliser en octobre 2017 un audit environnemental et social du projet dont le rapport final a été produit en février 2018. Au même moment, suite aux plaintes enregistrées sur le projet, le panel d'Inspection de la Banque mondiale a mené des investigations sur le projet. La Banque mondiale a en outre décidé une suspension des décaissements du projet Pro-Routes dont la levée était conditionnée par la mise en œuvre des actions destinées à lever les non-conformités relevées sur le projet et à garantir à l'avenir la maîtrise de la gestion du projet en conformité avec les politiques de sauvegarde de la Banque en matière environnementale et sociale.

L'état d'avancement du Plan de mise en conformité en vue de la levée de la suspension des décaissements sur le projet évalué, en mi-juillet, a été jugé globalement satisfaisant. Des actions supplémentaires ont cependant été recommandées par la Banque mondiale, notamment le renforcement institutionnel de la Cellule Infrastructures à travers le recrutement d'un Expert en Développement Social.

Les présents termes de référence définissent le mandat général, le mandat spécifique ainsi que le profil de l'Expert en charge de la mission du développement social au sein de la Cellule.

1.2. Agence d'exécution

1.2.1. Mission

L'Agence d'exécution du projet est la Cellule Infrastructures (CI) du Ministère des Infrastructures, Travaux Publics et Reconstruction (MITPR). Créée par Arrêté Ministériel n° CAB/TPI/024/MN/FK03/2004 du 7 octobre 2004, la Cellule Infrastructures a une mission générale d'appui institutionnel au MITPR, notamment de Maître d'ouvrage délégué des projets sur financements internationaux. En ce qui concerne le projet particulier Pro-Routes, la Cellule Infrastructures sera chargée (i) de la gestion générale et du suivi des activités du projet, (ii) de la gestion financière et administrative, (iii) de la

maîtrise d'ouvrage déléguée pour tous les contrats exécutés dans le cadre du projet, (iv) de la coopération étroite avec les agences de maîtrise d'œuvre, notamment l'Office des Routes, et (v) de l'interaction avec la Banque mondiale et le DFID, et en général avec tous les bailleurs de fonds qui interviennent dans le cadre du secteur routier.

1.2.2. Fonctions

La Cellule Infrastructures est chargée des tâches spécifiques suivantes :

- Maîtrise d'Ouvrage Déléguée représentant le MITP, Maître d'ouvrage, pour la conception, la mise en œuvre et le suivi des projets d'infrastructures :
 - suivi des marchés et des maîtres d'œuvre, ainsi que des activités de programmation et d'exécution ;
 - gestion administrative et financière des projets ;
 - montage technique, financier et institutionnel des projets ;
- conception, mise en œuvre et suivi des programmes de renforcement des capacités du Ministère des Infrastructures et Travaux Publics (MITP), et des entreprises publiques et organismes sous tutelle (ODR, OVD, BEAU, BTC) ; coordination de l'assistance technique, des actions de formation, de l'appui logistique et mise en œuvre d'études ponctuelles ;
- contribution à la définition de stratégies sectorielles à moyen et long terme ;
- reconstruction d'un fonds documentaire technique sur l'ensemble des études dans le domaine des routes, voiries et autres projets d'infrastructures réalisés en République Démocratique du Congo ;
- interface avec les bailleurs bilatéraux et multilatéraux ;
- maintien du cadre de résultats
- processus monitoring & évaluation générale du projet

1.2.3. Organisation de la Cellule infrastructures

La Cellule Infrastructures comprend en son sein 4 sections opérationnelles ci-après :

- Routes
- Voiries
- Bâtiments Publics
- Administration et Finances

Elle comprend également des Unités spécialisées suivantes :

- Unité d'Audit Interne,
- Unité de Passation des Marchés,
- Unité Environnementale et sociale,
- Unité de Système d'Information Géographique
- Unités spécialisées de gestion des projets

L'Unité Environnementale et Sociale a comme mission principale d'atténuer d'une part les impacts environnementaux et socioéconomiques potentiellement négatifs et de rehausser d'autre part les effets environnementaux et socioéconomiques positifs des projets d'infrastructures gérés par la Cellule.

2. MANDAT DE L'EXPERT EN DEVELOPPEMENT SOCIAL

Sous l'autorité de l'Expert environnementaliste international, l'Expert en développement social contribue à la préparation, la supervision et la validation des études sur les impacts sociaux du projet Pro-Routes (CPR, CPPA, PAR, PPA, etc.). Il contribue à la supervision de la mise en œuvre de toutes les activités sociales de la composante 3 « Mesures environnementales et sociales » du projet Pro-Routes.

Les tâches spécifiques se résument comme suit :

- Contribuer à l'élaboration des termes de référence pour la préparation des documents de sauvegardes sociales (CPR, PAR, CPPA, PPA, etc.) ;
- Contribuer au suivi et la validation des documents de sauvegardes sociales préparés dans le cadre du projet ;
- Contribuer à l'intégration des clauses sociales dans les Dossiers d'Appels d'Offres (DAO) et/ou Dossier de demande de cotation (DDC) ainsi que dans le contrat des prestataires (entreprises, missions de contrôle, etc.) ;
- Contribuer au suivi de la mise en œuvre des CPR, PAR, CPPA, PPA, etc. préparés dans le cadre du projet Pro-Routes ;
- Contribuer au suivi des aspects sociaux dans le cadre des prestations de la mission de contrôle et des Partenaires Environnemental et Social ;
- Analyser les activités du projet pour apprécier l'adéquation avec les exigences nationales et celles de la Banque Mondiale en matière de gestion sociale ;
- Veiller à l'application de la procédure nationale en matière sociale et de sauvegardes sociales dans les activités du projet ;
- Analyser et expliquer les écarts entre les réalisations et les prévisions des impacts sociaux et formuler toutes recommandations appropriées pour améliorer les performances en matière sociale ;
- Proposer des ajustements du programme des activités sociales et les mesures appropriées pour assurer leur bonne exécution ;
- Assurer la supervision du MGP et le traitement de toutes les plaintes enregistrées sur l'ensemble des axes du projet Pro-Routes, en rapport avec les Experts en suivi environnemental et social des missions de contrôle et des entreprises, les CLRGL ;
- Mettre à jour mensuellement la base de données du MGP Pro-Routes et l'édition de la situation consolidée des plaintes sur l'ensemble des axes du projet Pro-Routes ;
- Contribuer à l'élaboration et la mise en œuvre d'un Plan de Communication auprès des parties prenantes, notamment les PAP, PA, les populations riveraines, les acteurs institutionnels, les missions de contrôle et les entreprises de travaux ;
- Développer des indicateurs sociaux de suivi et évaluation ;
- Collaborer avec les autres experts de l'UES et le Chargé de suivi et évaluation de la CI dans le cadre de ses activités ;
- Rédiger les rapports mensuels, trimestriel et annuel de sa mission et les transmettre à l'Expert environnementaliste international ;

Il (elle) peut, le cas échéant, être appuyé (e) dans les tâches qui lui seront confiées par les autres membres de l'UES/CI.

3. RAPPORTS

L'Expert établira ses rapports d'activités trimestrielles et annuelles de manière à ce que l'intégration successive de tous les rapports permette l'élaboration des rapports trimestriels et annuels pour l'ensemble des activités de l'UES sur l'avancement de la Composante 3 « Mesures environnementales et sociales » du projet. Ce rapport de l'expert fera le point sur les réalisations du trimestre et présentera les principales questions soulevées et les solutions apportées en même temps que les forces et faiblesses des actions menées. Il présentera également les prévisions pour le trimestre suivant. Ledit rapport est dû quinze (15) jours après la fin du trimestre concerné.

4. PROFIL DU CANDIDAT

- Avoir un Diplôme Bac +5 ou équivalent en sciences sociales, humaines, en environnement, en droit ou équivalent ;
- Avoir des connaissances solides des Politiques, Procédures Opérationnelles et instruments de sauvegarde environnementale et sociale en général, et en particulier des sauvegardes sociales (OP 4.10, OP 4.12) et OP 17.50 ;
- Avoir au moins 8 ans d'expertise professionnelle dans le suivi des Etudes Environnementales et Sociales ainsi que la mise en œuvre des documents de sauvegarde sociale dans le cadre de l'exécution des projets d'infrastructures ;
- Avoir exécuté au moins 3 missions similaires au cours des dix dernières années ;
- Avoir une expérience d'au moins deux (02) ans dans la résolution de questions sociales (y compris la gestion des plaintes ou de conflits) suscitées par des infrastructures routières;
- Avoir une forte capacité d'analyse, de synthèse et de rédaction ;
- Avoir une expérience professionnelle significative d'au moins cinq (05) ans dans l'étude d'élaboration ou de la mise en œuvre des PAR ;
- Avoir la maîtrise parfaite des outils de la microinformatique ;
- Avoir une maîtrise parfaite du français, à l'écrit comme à l'oral ;
- La maîtrise de la langue local est un plus.

5. DUREE ET LIEU DE LA MISSION

La mission du consultant est prévue pour une durée de huit (08) mois renouvelable avec une période ferme s'achevant le 28 février 2019, correspondant à la période probatoire, et une période optionnelle allant jusqu'au 31 août 2019.

La mission est prévue à la Cellule Infrastructures à Kinshasa. Des missions ponctuelles à l'intérieur et à l'extérieur sur l'ensemble des sites des projets seront nécessaires à la charge de la Cellule Infrastructures.

6. INTRANTS FOURNIS PAR LE CLIENT

La Cellule Infrastructures fournira au Consultant :

- les documents des projets, les études et autres documents à caractère technique, économique et financier en rapport avec la mission ;
- les autorisations administratives nécessaires à l'exécution convenable de la mission ;
- le bureau et les équipements de travail (ordinateur, mobilier de bureau, ...).