

REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO
MINISTERE DES INFRASTRUCTURES ET TRAVAUX PUBLICS
Cellule Infrastructures

Projet Pro-Routes

Termes de Référence

**Recrutement d'un Consultant chargé de l'élaboration du rapport d'achèvement
du projet Pro-Routes**

1. INTRODUCTION

Le Gouvernement de la République Démocratique du Congo, le DFID et la Banque Mondiale ont initié depuis 2008 le projet de réouverture et d'entretien des routes hautement prioritaires, appelé « Pro-Routes ». L'objectif du projet Pro-Routes lors de sa mise en place en 2008 est d'assurer la réouverture au trafic des principales liaisons du réseau ultra-prioritaire de 15 800 km encore impraticables et non programmées sur d'autres financements (estimées à l'époque à 9 135 km) ainsi que leur entretien. Le financement des routes en terre concernées devant ensuite être progressivement pris en charge par le FONER qui a été mis en place en 2008. La phase initiale du projet, entrée en vigueur en octobre 2008 a couvert 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 financement additionnel pour ouvrir 376 km et entretenir 1 117 km supplémentaires de routes en terre sur les tronçons Akula-Gemena-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) ainsi que le renouvellement de neuf (9) ponts sur le tronçon Banalia-Kisangani-Beni.

Le deuxième financement additionnel, entré en vigueur le 6 décembre 2016, a permis d'étendre le linéaire couvert par le projet à de nouvelles sections de routes, notamment : Komanda-Bunia-frontière de l'Ouganda (259 km, Province Orientale), Beni-frontière de l'Ouganda (78 km, Nord-Kivu) et Bukavu-Goma (146 km, Sud-Kivu), soit au total 483 km. L'ensemble des financements du projet couvre donc des linéaires de 2 762 km en réhabilitation et 3 345 km en entretien.

La mise en œuvre du projet Pro-Routes est assurée par la Cellule Infrastructures (CI) du Ministère des Infrastructures et Travaux Publics (MITP). Ce projet comprend les quatre (4) composantes ci-après :

- Réhabilitation et entretien des routes en terre ;
- Renforcement institutionnel et formation ;
- Composante environnementale et sociale;
- Suivi et évaluation.

1.1. Réhabilitation et entretien des routes en terre

Le but de cette Composante est de rouvrir autant de routes que possible avec le budget alloué, en utilisant des normes techniques minimales, et d'entretenir ces routes par la suite sur toute la durée de mise en œuvre du projet. Le niveau de service a été limité à l'accès de base : une camionnette 4x2 devrait pouvoir rouler à une vitesse moyenne de 40 kilomètres par heure en toute saison, avec d'éventuelles interruptions de trafic n'excédant pas 24 heures après de fortes pluies, y compris les interruptions contrôlées le long des barrières de pluie. Ce niveau de service a été relevé dans le cadre du deuxième financement additionnel mis en place en 2016 à une vitesse moyenne de 50 km/h. Les spécifications et normes techniques ainsi que les approches techniques qu'elles impliquent sont données en annexe à titre de référence.

La réouverture des routes du projet a été faite selon deux approches : (i) par des travaux en régie à travers l'OdR ; et (ii) en sous-traitant des entreprises privées. Pour ce qui est des travaux exécutés en régie, le projet a financé les équipements, les frais de fonctionnement de deux brigades routières

mécanisées, basées à Kisangani et Kalemie ainsi que l'assistance technique à l'OdR. Les travaux en régie était une exception liée au fait que les conditions minimales pour attirer les entreprises privées n'était pas encore réunies au moment du lancement projet en 2008. A partir de 2011, date d'entrée en vigueur du premier financement additionnel du projet, tous les travaux étaient sous-traités aux entreprises privées.

1.2. Renforcement institutionnel

La Composante 2 du projet a pour objectif : (i) aider le MITP à formuler des politiques et stratégies sectorielles solides et à mettre à jour son cadre décentralisé ; (ii) financer le noyau dur de la CI ; (iii) financer la fourniture d'assistance technique à la CI, l'OdR et au FONER en création ; et (iv) soutenir un programme de formation en cours d'emploi pour la CI et l'OdR ainsi que le programme d'aide au développement de l'industrie de construction routière. Les actions principales de ce dernier programme avaient été déterminées sur base d'une étude diagnostique qui avait permis d'identifier les contraintes au développement de l'industrie de construction routière.

1.3. Composante environnementale et sociale

Les objectifs de la Composante 3 sont :

- appuyer les institutions publiques telles que l'Institut Congolais pour la Conservation de la Nature (ICCN) et le Ministère de l'Environnement et Développement Durable (MEDD) en matière de protection des habitats naturels, de biodiversité et des forêts, et d'application des lois pertinentes ;
- appuyer la planification de l'usage des terres participatif, la gestion basée sur la communauté, et des initiatives locales de gagne-pain ;
- renforcer les capacités du MEDD et de l'ICCN à exécuter leurs mandats réguliers de protection des forêts, protection de la faune, et gestion des aires protégées ;
- protéger de manière spécifique les peuples autochtones pouvant être atteints par le projet ;
- soutenir un programme de prévention VIH/SIDA.
- le renforcement des capacités des partenaires, notamment l'Institut Congolais pour la Conservation de la Nature (ICCN) et le Ministère de l'Environnement et Développement Durable (MEDD), en matière de protection des habitats naturels, de biodiversité et des forêts, et d'application des lois pertinentes;
- le contrôle forestier et faunique;
- la gestion participative des aires protégées;
- la gestion communautaire des ressources naturelles;
- la supervision des plans de gestion environnementale et sociale de chantiers;
- la mise en œuvre du plan d'action pour la réinstallation;
- la mise en œuvre du plan en faveur des populations autochtones;
- la sensibilisation sur le VIH-Sida et les Infections Sexuellement Transmissibles (IST);
- la sensibilisation sur la sécurité routière;
- la collecte et compilation des données environnementales et sociales pour le renseignement des indicateurs du cadre de résultats;
- le suivi-évaluation de l'ensemble des activités planifiées;
- la mise en œuvre du dispositif de prévention et réponse aux VBG sur les axes routiers du Pro Routes.

Dès le début du projet, une firme internationale a été recrutée au titre de Bureau d'Etudes spécialisé en Gestion Environnementale et Sociale (BEGES) pour assurer la mise en œuvre du Programme Environnemental et Social et la coordination globale de la Composante 3 du Pro Routes.

Au terme du contrat du BEGES (2018), la Cellule Infrastructures a contractualisé deux Partenaires, l'un environnemental et l'autre, social, pour poursuivre la mission de l'ex-BEGES jusqu'à la fin du projet.

1.4. Suivi et évaluation

Cette Composante couvre les activités de suivi et évaluation comprenant le développement d'un système de collecte de données routières et le programme environnemental et social.

Etant entendu que la réhabilitation des routes hautement prioritaires devait relancer la croissance économique du pays, une analyse coût-bénéfice utilisant le Coût Opérationnel des Véhicules dérivé du Modèle de Normes de Conception et d'Entretien d'Autoroutes (MNCIII) a été effectuée afin d'estimer les avantages directs du projet. Des levés ont été faits sur neuf segments de route comptant environ 1 800 kilomètres, situés dans les anciennes provinces de l'Equateur, Orientale et Kasai, y compris la section de la route Kisangani-Bunduki retenue pour ce projet. Ces segments étaient considérés comme représentatifs des conditions de trafic sur le réseau des routes, à haute priorité, en terre et les résultats ont été extrapolés à la section de la route Uvira-Kasomeno traversant le Sud-Kivu et l'ancienne province du Katanga.

En outre, un dispositif de suivi des impacts et de la performance du projet a été mis en place. Ce dispositif comprend notamment :

- Un système de suivi-évaluation périodique des indicateurs du Cadre de Résultats du projet ;
- Une évaluation de l'impact des routes rouvertes sur le bien-être des ménages à travers l'organisation des enquêtes par sondage sur les revenus et dépenses des ménages (SRDM) ;
- Une évaluation de l'impact de la réouverture des routes sur l'évolution des conditions socioéconomiques des communautés le long des axes retenus dans le cadre du projet à travers la mesure d'un certain nombre de variables socioéconomiques.

2. OBJECTIF DE LA MISSION

L'objectif de la présente mission est d'élaborer un rapport d'achèvement du projet Pro-Routes pour le compte du Gouvernement.

Ce rapport devra :

- mettre en exergue les réalisations du projet sur l'ensemble des trois financements (initial et additionnels 1 et 2) ;
- vérifier si les objectifs du projet contenus dans les accords ont été atteints et s'ils ont été judicieux ;
- mettre en évidence le rôle qui a été joué par ce projet au niveau du développement du secteur routier, aussi bien au niveau investissements qu'institutionnel ;
- mettre en évidence le coût de chaque activité et le coût global des réalisations du projet et procéder à la vérification du taux de rentabilité économique des routes traitées par le projet en comparaison des taux projetés lors de l'évaluation du projet sur la base des données disponibles qui seront mises à disposition du Consultant ;
- documenter les leçons apprises et les meilleures pratiques relatives à la conception, à la mise en œuvre et à la gestion du projet, qui pourraient être utiles à d'autres projets dans le pays.

Le rapport doit fournir des informations fondées sur des preuves qui soient crédibles, fiables et utiles. Il devra également mettre en exergue les performances des différents acteurs intervenus dans la préparation et la mise en œuvre du projet.

3. MISSION DU CONSULTANT

La mission du consultant est d'élaborer un rapport d'achèvement du projet Pro-Routes qui va refléter ses réalisations et aussi montrer ses forces et ses faiblesses vis-à-vis des objectifs que le projet devait atteindre. Il devra notamment apprécier le degré de satisfaction de ces objectifs et tirer les leçons nécessaires à partir des difficultés rencontrées, des solutions mises en œuvre ou des aménagements effectués tout au long de la mise en œuvre du projet aussi bien sur le financement initial que sur les deux financements additionnels.

Cette analyse devra, entre autres, apprécier :

- la justesse des objectifs de développement, même avec le recul d'aujourd'hui ;
- l'efficacité et l'efficience dans les réalisations pour atteindre ou non ces objectifs ;
- l'atteinte ou non des résultats et des impacts attendus du projet ;
- les raisons de la restructuration du projet et l'atteinte ou non des impacts attendus de cette restructuration ;
- l'efficacité et l'opportunité des indicateurs d'atteinte des résultats et d'impacts retenus au niveau du projet et leur collecte et gestion tout au long de l'exécution du projet. Il sera, entre autres, mentionné dans quelles mesures lesdits indicateurs ont pu servir d'outils d'aide à la décision pendant la réalisation des activités du projet ;
- la justesse des risques identifiés lors de la préparation du projet et leur degré de matérialisation ou non pendant la mise en œuvre ;
- les performances des différents acteurs intervenus dans la préparation et la mise en œuvre du projet notamment le Gouvernement, l'agence d'exécution, la firme chargée de la mise en œuvre de la composante 3 et les bailleurs de fonds en distinguant clairement l'engagement et les performances de chaque partie

Le Consultant devra aussi procéder à l'analyse économique ex-post des routes du projet en utilisant le même modèle que celui utilisé pendant la préparation (voir PAD du projet). Le rapport d'achèvement devrait comparer et analyser les différences ou les similitudes des résultats ex-ante et des résultats ex-post. Pour ce faire, il pourra s'attacher les services d'un économiste des transports avec les qualifications requises pour l'exécution de cette prestation et ce, sous sa responsabilité.

De plus, le Consultant devra recommander les leçons à tirer de l'expérience de la mise en œuvre de ce projet pour optimiser les effets positifs obtenus et réduire les impacts négatifs ou les faiblesses relevées au regard de l'environnement d'exécution de ce projet.

Pour l'exécution de sa mission, le Consultant devra :

- suivre une approche participative et consultative qui garantit un engagement étroit avec notamment le comité de pilotage, l'équipe du projet et les principales parties prenantes ;
- effectuer des missions sur certains sites du projet pour se rendre compte, par lui-même, de la qualité des réalisations sur le terrain ;
- utiliser des entretiens comme moyen de recueillir des données sur la pertinence, la performance et le succès du projet ;
- tenir un atelier de restitution à Kinshasa pour recueillir les appréciations du comité de pilotage, de l'équipe du projet et des principales parties prenantes.

Le Consultant consultera également toutes les sources d'information utiles, telles que :

- les rapports d'étude préparatoire du projet ;
- les rapports d'évaluation du bailleur de fonds relatifs au projet initial et aux financements additionnels ;
- les rapports d'activités de la CI ;
- les rapports des revues à mi-parcours du projet par la Banque Mondiale ;
- les rapports d'audit technique ;
- les rapports d'audit financier ;
- les rapports finaux des diverses missions de contrôle des travaux ;
- les différents aide-mémoires des missions de supervision de la Banque ;
- les rapports des études économiques ;
- les rapports des enquêtes sur les revenus et dépenses des ménages ;
- les rapports d'évaluation des conditions socioéconomiques des communautés vivant le long des axes routiers retenus dans le cadre du projet ; et
- tout autre document qu'il jugerait utile pour une évaluation factuelle.

Il devra aussi prendre connaissance du modèle de rapport de Clôture du Projet (RCP) à rédiger par la Banque à la fin du projet afin de permettre que les différentes analyses faites au niveau de son rapport et les leçons tirées ainsi que les conclusions et recommandations du rapport du Gouvernement puissent être directement exploitées par la Banque au moment de la rédaction de son RCP, et particulièrement, en termes de notation des performances du projet par rapport à ses objectifs, résultats et impacts attendus ; performance dans la réalisation des activités par composante ; performance des divers acteurs au niveau de la préparation et de la mise en œuvre du projet ; performance dans la maîtrise des coûts des différentes activités et de l'ensemble du projet ; performances des différents intervenants institutionnels, etc.

4. RAPPORTS

Le Consultant produira et fournira :

- Un rapport de démarrage une (1) semaine après le démarrage de ses prestations. Ce rapport comprendra :
 - des explications approfondies sur l'approche et les méthodes prévues pour la réalisation de ses prestations ;
 - un calendrier pour la réalisation de la mission sur le terrain en y intégrant les interventions relatives à l'analyse économique des routes rouvertes et toutes autres spécificités qu'il juge utile d'aborder dans le cadre de ses prestations ;
 - éventuellement d'autres dispositions méthodologiques.
- Un rapport provisoire de la mission six (6) semaines après le démarrage de ses prestations en vue de la préparation de l'atelier de restitution. Le Consultant présentera les principales conclusions de sa mission au cours d'un atelier qui sera organisé à cet effet deux semaines après la remise du rapport provisoire. La Cellule Infrastructures transmettra au Consultant les commentaires consolidés de l'Administration (CI, MITP, etc.) et/ou de la Banque mondiale dans un délai maximum d'une (1) semaine après l'atelier de restitution.

Ce rapport qui constituera le rapport d'achèvement du projet pour le compte du Gouvernement comprendra un point sur :

- les réalisations du projet tenant compte de l'ensemble des trois financements (initial et additionnels 1 et 2) ;
- les objectifs du projet contenus dans les accords ;
- le rôle qui a été joué par le projet au niveau du développement du secteur routier, aussi bien au niveau investissements qu'institutionnel ;
- le coût de chaque activité et le coût global des réalisations du projet ;
- le taux de rentabilité économique des routes traitées par le projet ;
- les leçons apprises et les meilleures pratiques relatives à la conception, à la mise en œuvre et à la gestion du projet.

Il est entendu que ce rapport provisoire devra faire l'objet de larges consultations auprès des différents acteurs et autres intervenants du projet, préalablement identifiés, sur l'ensemble des sites concernés par le projet. Il sera suivi, d'un atelier de restitution à Kinshasa. Les conclusions et recommandations de ces consultations devront être reflétées dans la version définitive du rapport.

- Un rapport final de la mission une (1) semaine après la réception des commentaires de l'Administration et/ou de la Banque mondiale.

Tous les rapports seront remis en deux (2) exemplaires papiers et en version électronique (fichiers électroniques sur CDROM et/ou attachements aux courriers électroniques) à la Cellule Infrastructures, à l'exception du rapport final qui sera soumis en dix (10) exemplaires papiers et en version électronique.

5. PROFIL DU CONSULTANT

Le Consultant chargé de l'élaboration du rapport d'achèvement du projet Pro-Routes est un expert qui remplit les conditions suivantes :

- être un Ingénieur Civil diplômé de Grandes Ecoles ou d'Université de Travaux Publics ;
- disposer d'une expérience professionnelle globale en Afrique et ailleurs d'au moins quinze (15) ans ;
- avoir réalisé au moins deux missions similaires en matière de rédaction de rapport d'achèvement des projets financés par les Bailleurs de fonds et plus particulièrement la Banque Mondiale au cours de dix (10) dernières années ;
- parler et écrire correctement le français.

Le Consultant aura la liberté de s'attacher d'autres compétences spécifiques au regard de sa mission mais sous sa seule responsabilité, notamment, les services d'un Economiste des transports, de formation universitaire (BAC + 5 ou plus), ayant au minimum 12 ans d'expérience générale en Afrique et ailleurs, ayant participé à au moins deux études de nature similaire ces dix dernières années, pour appuyer dans l'évaluation économique des interventions sur les principales routes.

6. CALENDRIER ET DUREE DE LA MISSION

Le démarrage des prestations est prévu à fin février 2020 pour une durée de prestations d'environ trente (30) jours étalées sur une période de 2 mois et demi et réparties comme suit :

- sept (7) jours pour la phase préparatoire ;
- dix-sept (17) jours pour la collecte et l'analyse des données ainsi que la production du rapport provisoire ;
- trois (3) jours pour la préparation et la tenue de l'atelier de présentation des conclusions de la mission ;

- trois (3) jours pour la production du rapport final qui sera remis endéans sept (7) jours après la tenue de l'atelier.

7. LIEU DE LA MISSION

La mission est prévue à la Cellule Infrastructures du Ministère de Infrastructures et Travaux Publics, à Kinshasa et dans les provinces concernées par le projet en République Démocratique du Congo.

L'ensemble de la procédure de l'évaluation sera conduit sous la supervision directe de la Cellule Infrastructures. Pour ce faire la Cellule Infrastructures sera chargée de :

- introduire le consultant auprès des autorités locales et des structures partenaires ;
- apporter au Consultant les facilités nécessaires en termes de formalités administratives (visa, ordre de mission, lettre de présentation aux autorités, etc.) ;
- faciliter l'accès du Consultant aux sources d'informations ;
- fournir au Consultant tous les documents utiles à sa disposition ;
- participer à l'organisation de l'atelier de restitution du rapport provisoire de l'étude ;
- veiller au respect des délais par le Consultant.