

REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO

PROJET DFID / PNUD / UNOPS / 00039108

**EVALUATION
PROJET DE REHABILITATION DE L'AXE
KISANGANI – UBUNDU
(K2LINK)**



Barnabé MBEMBA et Idesbald CHINAMULA
Consultants Nationaux

DECEMBRE 2007

1 Résumé sommaire

Sur financement du DFID, le PNUD/UNOPS a entrepris la réhabilitation de la route Kisangani – Ubundu. Longue de 128 km, cette route était abandonnée depuis plusieurs décennies. La forêt ayant repris ses droits sur la route, il n'était plus possible de joindre Ubundu à partir de Kisangani. Même par vélo, il fallait six jours. Cette route longe le chemin de fer qui était, lui-même aussi, devenu inusité.

L'objectif premier de la réhabilitation de cette route fut de permettre l'acheminement de l'aide humanitaire à la population enclavée d'Ubundu, Territoire jusqu'alors non touché par les opérations du désarmement. Et ce faisant de le pacifier et d'y améliorer les conditions de vie. Pour ce faire, le Projet a privilégié la méthode Himo, garantissant une meilleure redistribution de revenus

D'une durée de trois ans, le Projet, dont le Budget a été de l'ordre de 8 millions de dollars, a consacré un peu plus de 35 % à la construction des ouvrages d'art d'une grande facture.

Le présent rapport constitue l'évaluation finale du Projet. Cette évaluation a pour mission d'analyser les résultats et tirer les leçons de l'intervention en dégagant les meilleures pratiques.

En termes de résultats, la mission constate que :

- La route est ouverte, le trafic reprend pour les camions alors qu'il augmente pour les vélos (on est passé de 80 vélos à plus de 400 par jour) ;
- Les camions (absents depuis plus de vingt ans) reprennent progressivement la desserte de la route. Ils comptent sur la relance du trafic fluvial de l'amont d'Ubundu pour rentabiliser leurs courses ;
- Le tonnage drainé par la route passe de 6/7 tonnes constatées par jour au début du Projet à plus de 40 tonnes. Ce tonnage devra être largement dépassé (on s'attend à ce qu'il soit multiplié par 10) avec la remise en circulation des unités fluviales de la SNCC, entre Kindu et Ubundu.
- La production agricole a largement pris le dessus sur la cueillette (activité dominante avant la réhabilitation de la route).
- L'approche choisie pour la mise en œuvre du Projet a généré près 400 000 hommes jours d'emplois temporaires.
- Le Projet a contribué au renforcement des capacités d'une cinquantaine de PME et ONG locales directement impliquées dans les travaux en formant 60 chefs d'équipe et 20 chefs de chantier (pratiquement plus du tiers des techniciens Himo sur l'ensemble de la Province);
- Le Projet s'est fait accompagné du volet sensibilisation de la population sur le VIH/SIDA
- La sécurité est rétablie tout le long de la route et les villages, autrefois tributaires du train, se délocalisent pour être mieux desservis par la route ;
- Sur le plan environnemental, la route fait accroître la pression sur la chasse et fait peser d'avantage de menaces sur certaines espèces protégées ;
- La réhabilitation de la route attire de nouveaux programmes humanitaire et de développement dans la région, tout en intensifiant les anciens projets ;

En guise de leçons apprises et de meilleures pratiques, la mission relève ce qui suit:

- Une large sensibilisation doit précéder un Projet de ce type. Elle facilite l'appropriation du Projet par les bénéficiaires ;
- L'absence d'une politique d'entretien rend la réhabilitation de la route très onéreuse ;
- La route et le chemin de fer sont tous deux complémentaires mais interdépendants au trafic fluvial (entre Ubundu et Kindu) ;
- La mise à disposition de la région et de toute la Province d'un vivier de techniciens en méthodes Himo est un investissement important pour l'entretien que pour les Projets futurs de réhabilitation.

En termes de perspective, cette route est promue à une large utilisation, surtout que la desserte sur la voie fluviale est redevenue effective (après 10 ans d'interruption) et devrait bien s'intensifier avec les nouveaux accords de partenariat signés entre l'Etat Congolais et une Société Belge pour la gestion de la SNCC. Une seule unité de la SNCC, en l'occurrence MS Lokanda, dont l'inauguration a coïncidé avec l'arrivée de la Mission d'évaluation à Ubundu, peut tracter jusqu'à 2 000 tonnes par navette. C'est suffisant pour redynamiser tous les types de trafic en aval du Port d'Ubundu.

Ceci appelle donc au rehaussement du standard de la route et à la définition des mécanismes pérennes pour l'entretien.

Pour l'instant, deux scénarios sont envisagés, celui de l'entretien par cantonnage manuel (qu'il n'est pas évident de réussir parce que basé sur le péage) et celui proposé par l'Office de route et dont les coûts ne pourront être mobilisés par la route elle-même. C'est entre ces deux scénarios que devrait se situer l'approche GENiS (Gestion par niveau de service). En attendant, la mission recommande une extension du "Projet.

Cette extension devra permettre de finaliser les travaux confortatifs mais aussi d'assurer l'entretien de la route pendant une période transitoire, avant la mise sur pied du FONER.

2 Plan de travail

1	Résumé sommaire.....	1
2	Plan de travail.....	4
3	Introduction.....	6
4	Méthodologie et déroulement de la mission.....	7
5	Contexte.....	8
5.1	La géographie du système des transports en RDC.....	8
5.2	Etat des lieux des transports dans la Province Orientale.....	9
5.3	La déconnexion de la Ville de Kisangani et ses conséquences sur la désaffectation du marché intérieur.....	12
5.4	L'embelli actuel observé sur la ville de Kisangani, signe de la reprise timide... ..	13
5.5	La route Kisangani – Ubundu et sa zone d'influence.....	16
5.6	Dépendance et concurrence/complémentarité avec la SNCC (Trafic fluvial et chemin de fer) 18	
5.7	Etat d'avancement du Projet.....	19
5.7.1	Ouvrages d'art (dalots).....	19
5.7.2	Rechargement.....	19
5.7.3	Entretien.....	20
5.7.4	Observations.....	21
6	L'analyse de la stratégie d'intervention.....	21
6.1	Rappel de la stratégie d'intervention.....	21
6.2	Pertinence du projet.....	23
6.3	Conception du projet.....	23
6.4	Mise en œuvre de la stratégie d'intervention.....	23
6.5	Coût de l'intervention et le standard.....	24
7	L'analyse des résultats.....	26
7.1	Résultats en termes d'impact socioéconomique.....	26
7.1.1	Rappel de la situation initiale.....	26
7.1.2	Situation actuelle.....	27
7.1.2.1	L'augmentation du trafic.....	28
7.1.2.2	La sécurité dans la mobilité des personnes et de leurs biens.....	29
7.1.2.3	L'accessibilité pour les urgences et d'autres programmes de développement.....	29
7.1.2.4	La redistribution des revenus.....	30
7.1.2.5	Le renforcement des capacités.....	31
7.1.2.6	L'alignement des villages le long de la route plutôt que du chemin de fer.....	31
7.1.2.7	Les facilités vis-à-vis des opérations électorales.....	32
7.1.2.8	La question liée à la sensibilisation du VIH/Sida.....	32
7.2	Résultats en termes de l'impact environnemental.....	32
7.2.1	Rappel de la situation initiale.....	32
7.2.2	Situation actuelle.....	33
7.2.2.1	L'augmentation de la pression sur la chasse.....	33
7.2.2.2	L'augmentation de la capture de perroquets.....	34
7.2.2.3	Les carrières ouvertes.....	35

7.3	Projection de l'impact à horizon de dix ans.....	35
8	<i>Analyse des partenariats, y compris une analyse de la perception des bénéficiaires ...</i>	36
9	<i>Conclusions</i>	37
9.1	Les leçons apprises	37
9.2	Les meilleures pratiques	39
9.3	Les recommandations	39

3 Introduction

La présente mission, déployée sur terrain du 19 au 30 décembre 2007, peut être considérée pratiquement comme l'évaluation finale du projet K2LINK dont la date de clôture était prévue fin octobre 2007. Cette évaluation menée par une équipe composée d'un ingénieur civil des constructions et d'un économiste a analysé les points suivants :

- la conception et la pertinence du projet ;
- le niveau de réalisation des objectifs fixés ;
- la coordination établie avec les principaux programmes nationaux et les autres activités significatives menées par le gouvernement, le PNUD, dont les sous-bureaux, l'UNOPS, ou la communauté internationale ;
- la qualité de la planification, l'organisation et la mise en œuvre ;
- les difficultés/contraintes rencontrées lors de la mise en œuvre ;
- la contribution/implication des structures gouvernementales, du secteur privé, des ONGs et des groupements communautaires dans la mise en œuvre du projet ;
- la perception des bénéficiaires et des communautaires ;
- l'impact sur le terrain et sur toutes les couches de la population ;
- le besoin de poursuivre l'appui dans le but de définir le passage de relais à une autre structure.

Pour ce faire, le présent rapport fournit des informations sur :

- le degré de progrès vers les résultats ;
- les facteurs sous-jacents qui sont hors de contrôle du projet mais qui influent sur ses interventions (risques et opportunités), y compris l'impact socio-économique et environnemental ;
- la dimension stratégique et la pertinence de l'intervention ;
- les leçons tirées des expériences et les meilleures pratiques.

Conformément aux termes de référence de cette mission figurant en annexe 1 du rapport, la mission d'évaluation a prêté une attention particulière sur les mécanismes de pérennisation et la proposition de solutions face aux contraintes et problèmes identifiés en vue d'améliorer le fonctionnement à l'avenir.

Cette mission a été bien accueillie par les autorités provinciales qui n'ont pas hésité à la recevoir en présence de leurs services techniques à chaque demande. Les agences de Nations-Unies, les ONGs, la Fédération des Entreprises du Congo, la Bralima, la SNCC, les autorités locales du territoire d'Ubundu, les PME et autres structures ayant participé aux travaux de réhabilitation de l'axe routier Kisangani-Ubundu, la population bénéficiaire ainsi que les opérateurs économiques notamment les piroguiers d'Ubundu, organisés en association, nous ont été d'une grande utilité grâce aux renseignements précieux qu'ils nous ont livrés durant notre mission.

Les ingénieurs superviseurs de l'UNOPS ont accompagné la mission et l'ont assisté dans la récolte de données.

4 Méthodologie et déroulement de la mission

La mission d'évaluation du projet de réhabilitation de l'axe Kisangani-Ubundu (K2LINK) s'est déroulée en trois phases :

- phase de briefing sur les termes de référence, de revue documentaire du projet et de rencontres avec le PNUD, l'UNOPS, le DFID, la SNCC, la Cellule Infrastructures du Ministère de TPI ;
- phase de collecte de données sur le terrain et également des rencontres avec les usagers de la route, la population cible, les autorités politico-administratives, les Agences du Système des Nations-Unies, les ONGS, les PME ainsi que d'autres structures de mise en œuvre de travaux de réhabilitation, les grands opérateurs économiques et la Fédération des Entreprises du Congo (Province Orientale) ; au cours de la visite de terrain, la mission a mis en place un comptage de trois jours dont les résultats sont traités et comparés à la situation de référence ;
- phase d'analyse et d'exploitation des données recueillies et de rédaction du rapport.

L'analyse et l'exploitation de certaines données a commencé pendant que la mission se déployait encore sur le terrain.

La mission s'est attachée à réaliser une collecte de données « in situ » aussi approfondie que possible. Pour ce faire, chaque fois que c'était possible, elle a pris soin de confronter les informations reçues des institutions publiques avec celles de privées et des populations cibles.

Pour mener à bien l'étude, la méthodologie suivante a été privilégiée :

- Rencontres avec les autorités politico-administratives de la Province pour leur exposer le but de la mission et obtenir leur appréciation sur la réhabilitation de l'axe routier Kisangani-Ubundu ;
- Réunion de travail avec les opérateurs économiques du secteur de transport à travers la Fédération des Entreprises du Congo et de l'ACCO ;
- Séances de travail avec les grands opérateurs économiques de Kisangani dont ceux exploitant l'axe Kisangani-Ubundu-Kindu (SNCC et Bralima) pour connaître leurs attentes sur l'ouverture de la route Kisangani-Ubundu ;
- Réunion technique avec l'Office des Routes sur les travaux exécutés ;
- Réunions techniques avec les ingénieurs superviseurs de l'UNOPS sur l'état d'avancement des travaux et les difficultés rencontrées pour rendre la route totalement praticable ;
- Visite de la route avec une attention particulière sur la qualité des travaux exécutés et la fonctionnalité des ouvrages afin de dresser un état des lieux ;
- Réunion de travail avec l'une de trois entreprises exécutant le rechargement du PK 97 au PK 128 ;
- Interviews de la population riveraine et focus group avec les petits opérateurs économiques (Tolekistes, tenanciers de boutiques, transporteurs, exploitants de pirogues en amont d'Ubundu), des tacherons ayant travaillé sur la route, des responsables de centres de santé, des autorités politico-administratives ainsi que le vicaire d'Ubundu ;

- Rencontres avec les représentants de différentes Agences du Système des Nations Unies opérant dans la zone afin d'obtenir leur opinion sur l'impact du Projet sur base d'un certain nombre d'indicateurs objectivement vérifiables;
- Réunion avec les responsables de l'Environnement et de l'ICCN au niveau Provincial et Territorial ;
- Echanges avec les entreprises de BTP et autres PME ou structures de mise en œuvre du Projet pour connaître les difficultés rencontrées ainsi que les leçons apprises pendant l'exécution de travaux et obtenir leurs recommandations pour l'avenir ;
- Réunion avec le Ministre Provincial des TPI en présence de ses services techniques sur les perspectives et les mécanismes de pérennisation de ladite route.

N'ayant pas obtenu la possibilité de se rendre au Maniema pour évaluer l'impact de cette route pour la Province du Maniema, la mission s'est appuyée sur des témoignages des opérateurs économiques et des commerçants en provenance de Kindu ainsi que sur les échanges téléphoniques avec des responsables de la SNCC basés à Kindu.

5 Contexte

5.1 La géographie du système des transports en RDC

Le secteur des transports en RDC se trouve aujourd'hui dans un état de dégradation avancé. Cette situation reflète principalement l'impact cumulé de plusieurs années de guerre, l'interruption des financements des bailleurs de fonds mais également la mauvaise gestion des infrastructures de transport par les multiples régies publiques qui y opèrent.

Le système de transport de la RDC repose sur un réseau multimodal combinant transport fluvial, routier, ferroviaire, aérien et maritime. La colonne vertébrale de ce réseau est constituée par le fleuve Congo (notamment sur sa section Kinshasa – Kisangani) et ses affluents. Des voies ferrées parallèles au fleuve permettent de contourner les chutes (en aval de Kinshasa vers Matadi et amont de Kisangani jusqu'à Ubundu). Le réseau routier vise à compléter ce système en «fermant la boucle du fleuve Congo» (par un lien Kinshasa – Lubumbashi), en reliant les grands centres urbains au fleuve et en assurant l'accès à l'intérieur des Provinces. Un maillage d'aéroports à travers le territoire permet un accès rapide à l'ensemble des Provinces. Enfin, les ports maritimes échelonnés le long du bief maritime à l'embouchure du fleuve permettent d'ouvrir le pays sur le grand large.

Les réseaux ferroviaires et fluviaux, à l'origine incomplets pour des raisons historiques ou géographiques, ont vu leur état général se dégrader considérablement au cours des dernières années par manque d'entretien ou même vol des infrastructures. Le réseau routier est lui-même considérablement altéré.

Un réseau de 270 aéroports, aérodromes ou pistes d'atterrissage à travers l'ensemble du pays. Il existe environ 45 000 km de liaisons domestiques plus ou moins régulières. Les liaisons entre Kinshasa et les principales villes de l'intérieur comptent pour environ 80 pour cent du trafic domestique.

A cause de l'état très délabré du réseau routier, Le trafic aérien est très important en RDC et certaines villes ne peuvent être approvisionnées que par voie aérienne. Ce trafic extrêmement cher et peu sûr (Il y a de très nombreux accidents d'avion) devrait largement disparaître avec la réhabilitation du réseau routier.

5.2 Etat des lieux des transports dans la Province Orientale

La situation de la Province Orientale est le pire de cas de la situation présentée pour l'ensemble du Pays. A cause des événements particulièrement troublants dont cette Province a été le théâtre à plusieurs reprises (rébellions, rixe acharnée entre deux armées étrangères sur le territoire congolais), la Province Orientale a perdu l'essentiel de ses infrastructures de base dont le système de transport. Il n'en est jusqu'au fleuve qui n'a été épargné. Le trafic sur le fleuve a été littéralement interrompu pendant plus de cinq ans. Malgré le retour à la normale de la situation politique du Pays, ce trafic a toujours du mal à reprendre son niveau d'avant la guerre tant l'ONATRA, la principale entreprise exploitant le réseau fluvial, n'a pas moins été épargnée par la conjoncture du Pays.

Les infrastructures routières sont dans leur ensemble totalement délabrées. La ville de Kisangani, et toute la Province, est entièrement approvisionnée par le transport aérien et en particulier par les « Antonovs » (actuellement frappés d'une mesure d'interdiction de voler au Pays¹).

Le chemin de fer suit une pente encore plus négative. La Province dispose de deux bretelles de chemin de fer :

- La bretelle qui dessert le nord de la Province : le Chemin de Fer de l'Uélé (CFU), long de 842 km, a été conçu notamment pour l'évacuation de l'or (Mines d'or de Kilo Moto) et du coton (en traversant toute la zone cotonnière de l'Uélé, assise de la Sotexki). Ce chemin de fer, au standard particulier (écartement de 60 cm), n'est plus exploité depuis plusieurs années. Cela a entraîné une chaîne de conséquences partant de la population riveraine au secteur industriel et jusqu'à toute la population desservie en aval.
- La deuxième bretelle est en fait la ligne de 125 km entre Kisangani et Ubundu, qui permet de contourner les chutes Wagenia et de relier les biefs amont et supérieur du fleuve Congo. Ce chemin de fer, péniblement exploité par la SNCC, se trouve dans un état précaire. Comme pour l'ensemble des infrastructures de transport, cette ligne fait partie de l'héritage de l'indépendance et ne bénéficie d'aucun système d'entretien.

De ce fait, toutes ces infrastructures constituent actuellement un réel frein à l'émergence de la Province et donc au développement du pays.

¹ Il faut dire que cette mesure, motivée par les multiples cas d'accidents et la mauvaise réputation des compagnies de navigation aérienne de la RDC (plus de 90 % reprise sur la liste noire de l'ITA), n'est encore arrivée à immobiliser l'ensemble des « Antonovs » opérant au Pays. A l'intérieur du pays, loin des contrôles rigoureux des autorités, les « Antonovs » continuent à voler mais essentiellement pour les vols cargo. Mais comment en serait-il autrement dès lors qu'il n'y a pas immédiatement de moyens de transport alternatifs pour l'approvisionnement de nombreuses régions du pays totalement enclavées.

Le Gouvernement, tout comme les bailleurs de fonds, ont pleinement conscience du rôle économique fondamental que joue ce secteur ; d'où leur détermination commune à le réformer afin d'en faire un moteur et non plus un frein au développement économique et social du pays.

La Province Orientale, de part sa position géostratégique sur le plan des transports (accessible à partir de Kinshasa par le fleuve, ce qui fait d'elle un pont entre l'Est et l'Ouest) bénéficie à cet égard d'une grande attention dans le cadre du Programme de reconstruction du pays.

Des projets très ambitieux de réhabilitation du réseau routier pour le connecter au fleuve et au réseau ferroviaire (aussi à réhabiliter) sont déjà pensés. Certains Projets, mis en exécution depuis près de deux ans, se trouvent déjà en phase de finissage alors qu'on finalise des études pour les nouveaux projets identifiés.

La carte ci-dessous représente l'ensemble du réseau routier prioritaire du Ministère des Travaux Publics et Infrastructures pour la Province Orientale. Plusieurs projets routiers y sont en cours de réalisation, d'autres sont déjà identifiés :

Parmi les programmes en cours de réalisation (voire de finalisation), on peut citer :

- Le programme d'urgence de soutien au processus de réunification économique et sociale (PUSPRES/ financement Banque mondiale) réhabilite la RN 4 de Kisangani à Béni (route Ituri) sur 751 km, sur financement de la Banque Mondiale, soit Kisangani à Niania 341 km confiée à la Société Tabet et Niania Beni : 410 km confié à la société Sinohydro ;
- La réhabilitation de la route Kisangani- Ubndu (128 km) sur financement DFID, projet mis en œuvre par le PNUD/UNOPS ;
- La route Kisangani - Lubutu (226 km), projet en cours de réhabilitation par l'UNOPS sur financement de l'Union Européenne ;
- La route Kisangani - Yangambi (100 km), projet également en cours de réhabilitation par l'UNOPS sur financement de l'Union Européenne ;
- La mise à disposition de l'Office de route de deux nouveaux bacs (l'un à Kisangani, l'autre à Simi Simi), Projet exécuté par l'UNOPS sur financement Union Européenne ;

Parmi les Projets identifiés et dont le financement est déjà disponible, on peut citer :

- Le Projet Pro routes, qui porte sur la route Kisangani – Bunduki (486 km) en traversant les territoires de Banalia, Buta et Aketi. Cette route permet de relier la Province Orientale à celle de l'Equateur (plus de 3/5 du patrimoine forestier du Pays).

Plusieurs autres projets routiers ont été exécutés ces six dernières années, notamment dans le district de Tshopo :

- La réhabilitation de la route de Kisangani à Opala (seuls les 100 premiers kilomètres ont été concernés) a été effectuée par Atlas Logistique sur financement de l'Union Européenne.

En rapport avec les voies navigables et lacustres, on peut mentionner pour la Province :

- la réhabilitation par CARITAS sur financement PNUD/Pooled Fund d'une unité navale (MS Lokando) avec deux barges de 53 tonnes, chacune ;
- la réhabilitation d'une autre unité flottante MS Nyuki sur financement propre de la SNCC.

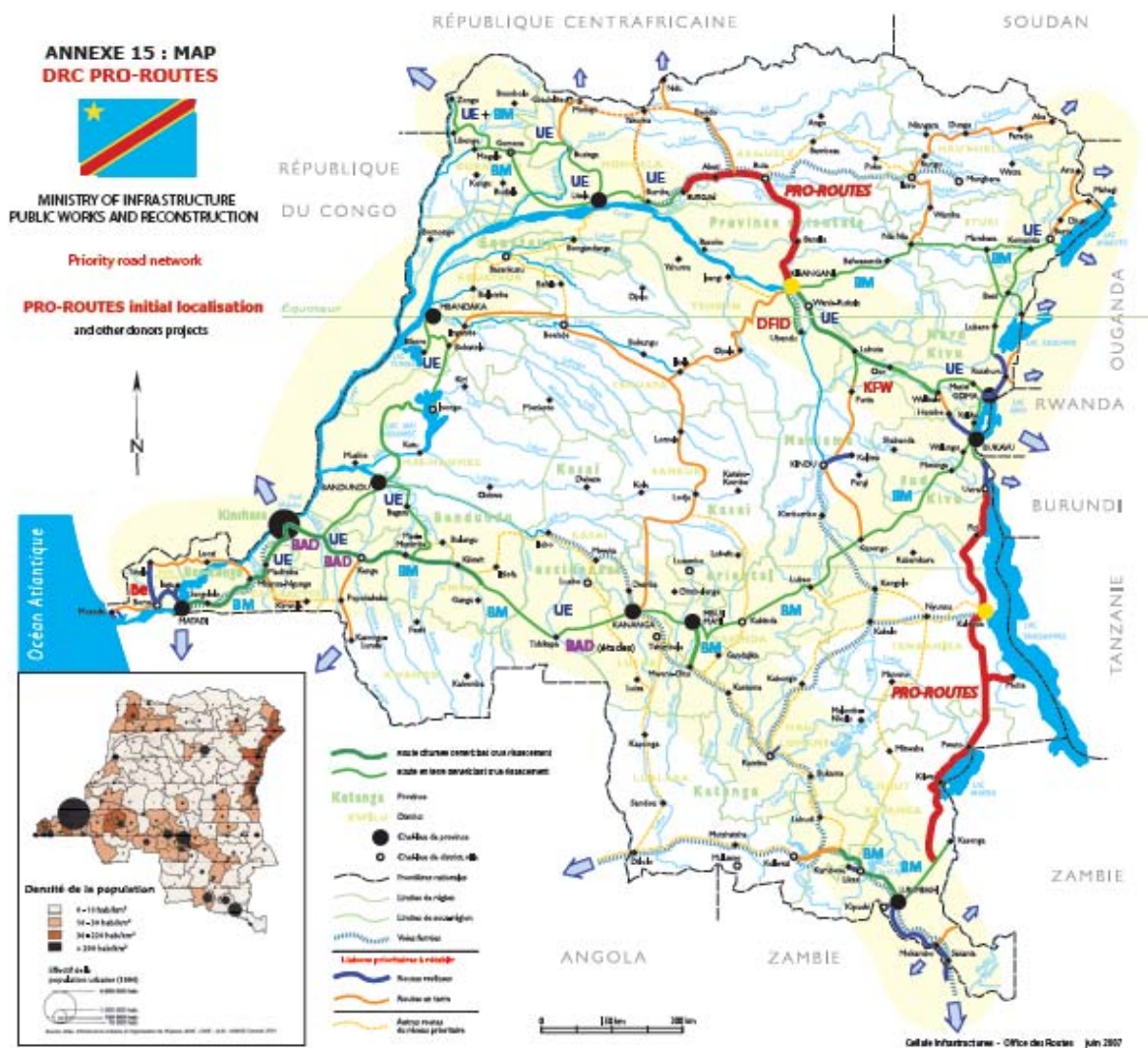
Ces unités opèrent toutes dans le bief amont d'Ubundu. Et donc alimentent le trafic ferroviaire et routier entre Kisangani et Ubundu.

Ces projets visent dans l'ensemble à réunifier la Province orientale et, par ricochet l'ensemble du pays. La caractéristique générale de ces projets est que les approches de mise en œuvre ne sont pas uniformes, de même que les standards. On parle des routes de 4 m de large, d'autres de six mètres voire plus. En ce qui concerne les méthodes, la route de l'ITURI utilise intensivement les engins mécaniques alors que pour les autres, il y a un certain dosage avec les méthodes HIMO. L'autre démarcation s'observe sur la maîtrise d'œuvre.

En effet, la maîtrise d'œuvre n'est pas partout assurée par l'Office des Routes, bien que la maîtrise d'ouvrage soit assurée par le Ministère des Travaux Publics et Infrastructures. Parfois la qualité du contrôle et des réalisations laisse à désirer.

On peut justifier tout cela par l'urgence qui a présidé à la mise en œuvre de ces Projets, question de pallier aux impératifs d'ordre humanitaire. Mais le contexte est entrain d'évoluer vers la coordination des interventions sans laquelle les interventions actuelles seraient sans lendemains. Au nombre de progrès réalisés, on peut mentionner l'adoption au niveau du parlement (et du Sénat) de la loi sur le Fonds National d'Entretien du Patrimoine Routier, Fluvial et lacustre, dit FONER.

Ce fonds, condition sine qua non à la remise en état de l'ensemble des infrastructures de transport en RDC, vise également à recentrer les questions de la coordination des interventions dans le domaine afin d'assurer aux infrastructures de transport un avenir certain. C'est alors et alors seulement que les transports soutiendront durablement la croissance du pays et la prospérité de ses soixante millions d'habitants.



5.3 La déconnexion de la Ville de Kisangani et ses conséquences sur la désaffectation du marché intérieur.

Kisangani qui signifie « Kisanga » ou presque île est une ville largement desservie par le fleuve Congo et ses principaux affluents dont la rivière Tshopo. Economiquement, cette position confère à la ville de Kisangani des avantages comparatifs immenses pour le déploiement du commerce entre l'Est (avec lequel elle sera reliée grâce à la réhabilitation de la route de l'Ituri et du Nord Kivu, celle de Lubutu et du sud Kivu, et pourquoi pas celle de Ubundu qui ouvre également sur Kindu) et l'Ouest (avec la reprise en cours – bien que toujours timide- du trafic fluvial sur le bief supérieur du fleuve Congo).

Le délabrement d'infrastructures routières et l'insécurité qui a gagné la navigation sur le fleuve Congo ont eu raison sur le développement des échanges à partir de cette ville. Toute la province a alors sombré dans une paupérisation indescriptible. Les premières enquêtes effectuées par l'OMS, en 1998, tout juste au sortir de la guerre, ont révélé des taux critiques de malnutrition. Avec une moyenne située entre 7 et 9 %, la ville de

Kisangani venait *brusquement* de dépasser le seuil critique de 5% (source LWF²). La commune urbano-rurale de Lubunga en était déjà à 13 %. La situation s'est davantage empirée dans l'arrière pays où l'on signale des taux fort inquiétants, par exemple dans le territoire de Opala plus de 15 %.

L'absence des infrastructures et la pauvreté qui s'en est suivi ont vu le vélo s'imposer comme unique et vital moyen de transport interurbain. C'est le même vélo qui par ailleurs nourrit la ville, achemine l'urgence aux zones enclavées et y évacue les malades.

A partir de l'Est du pays et en particulier de Bunia, Beni et Butembo⁽³⁾, dont la ville de Kisangani est devenue largement tributaire, la ville de Kisangani est approvisionnée par avion. Ce sont singulièrement les « Antonovs » qui font l'affaire ⁽⁴⁾.

Au regard de l'ensemble de routes programmées et dont bon nombre sont déjà en cours de réhabilitation, la ville de Kisangani présente des indices certains de reprise d'activités. Et ce ne sont pas les atouts qui lui manquent pour jouer le rôle de catalyseur des échanges entre l'Est et l'Ouest du pays, voire aussi entre le Nord et le Sud. Elle dispose, en effet, d'une bonne concentration d'installations industrielles (avec l'industrie du textile, de la Brasserie, de la Raffinerie ou de la Savonnerie, pour ne citer que cela).

La ville de Kisangani est donc appelée à jouer le rôle central dans la relance du vaste marché intérieur de la RDC (plus de 60 millions de consommateurs). Elle a la capacité de collecter ça et là d'importantes quantités du surplus agricole tout en leur ouvrant la voie aux débouchés sûrs.

5.4 L'embelli actuel observé sur la ville de Kisangani, signe de la reprise timide...

Comme sur l'ensemble du pays, des signes latents d'une reprise économique timide (post-conflit) s'observent également sur Kisangani. Ca et là, la ville reprend avec ses chantiers. Avec le concours de bailleurs de fonds, des écoles, des centres de santé, des marchés sont réhabilités sinon entièrement reconstruits. La voirie urbaine n'est pas en reste. Des chantiers routiers sont lancés simultanément et dans toutes les directions. Dans la plupart de cas, des méthodes prônées recourent à une main d'œuvre abondante. Dans la mesure du possible, les intrants de consommation intermédiaire sont fournis par les PME locales (cas du transport des matériaux). A tous les niveaux le degré de redistribution des revenus est en progression. Il en résulte l'émergence d'une petite classe moyenne.

On peut nettement s'en apercevoir à travers quelques signes extérieurs dont notamment l'acquisition des moyens autonomes de déplacement. Le nombre de vélos et motos est considérablement en hausse dans la ville.

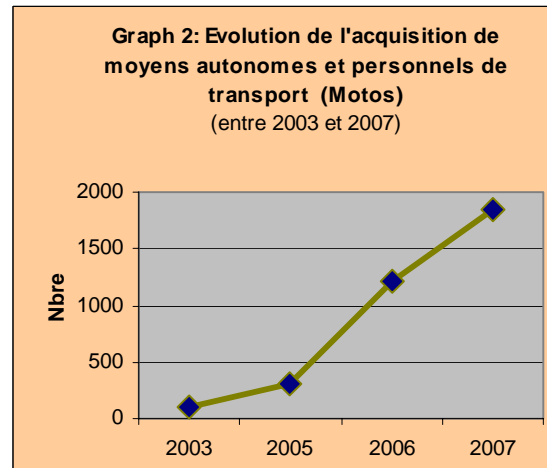
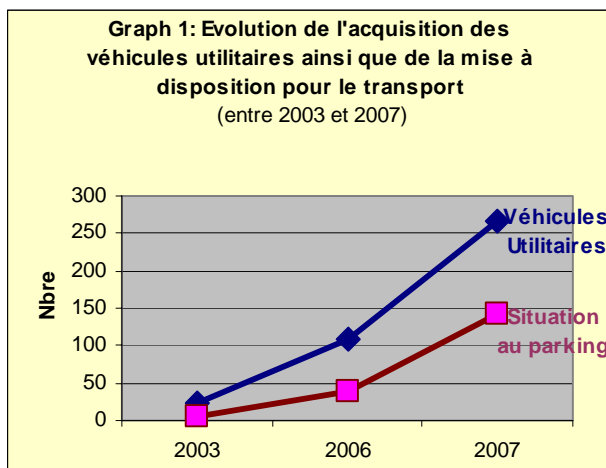
² LWF : Fédération Luthérienne Mondiale, Partenaire actif dans la Province, investi essentiellement dans l'assistance aux vulnérables sur le plan de la nutrition et de l'accueil des déplacés de guerre.

³ Y compris aussi L'Ouganda

⁴ Comme nous l'avons mentionné ci-dessous, par faute d'alternative, cette situation n'a pas beaucoup changé depuis la mesure d'interdiction au vol des appareils de marque Antonov.

Du côté de la société civile, l'activisme est au rendez-vous après des années fastes de lassitude et de sans paix. On ne compte plus le nombre d'associations ou de groupements spécifiques investis dans des activités diverses y compris à caractère social.

Les PME locales, fournisseurs des intrants de base, reprennent petit à petit de la vitalité dans la ville. La FEC/ Provinciale se redresse et reprend avec ses réunions en vue de ne pas être pris à contre pieds dans cette perspective de la relance de la demande de biens et services. De nouveau, on assiste à une reprise des investissements privés. La flotte de véhicules est en hausse significative. Et la tendance est irréversible avec la connexion très prochaine de Kisangani sur l'est via Ituri.



Source : FEC/ Province Orientale : compilation des chiffres de l'OCC, OFIDA, Taxe Provinciale, ONATRA, DGI et ACCO.

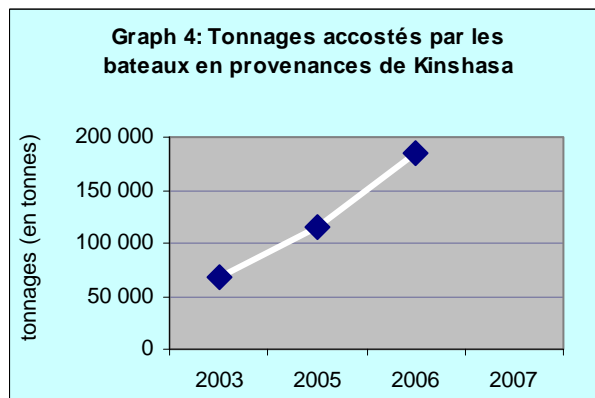
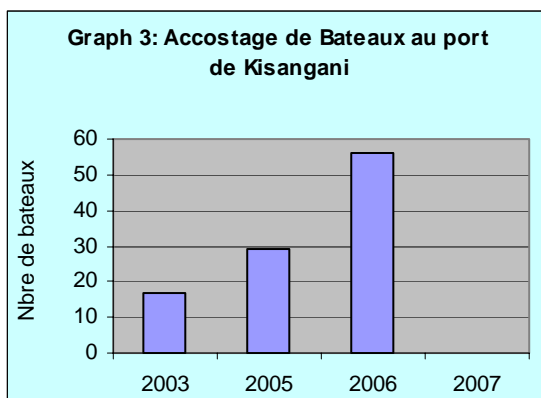
Commentaire :

Entre 2003 et 2007, on constate une nette augmentation de l'acquisition de moyens de transport aussi bien en ce qui concerne les camions que les motos. L'augmentation de l'acquisition de camions est manifestement remarquable (+250 %) entre 2006 et 2007. C'est surprenant dès lors que l'on sait que ces camions continuent, dans la grande majorité de cas, à rejoindre Kisangani par fret aérien.

Transitant essentiellement par l'est de la RDC, ces camions, en provenance de Dubaï, (d'autres sont des véhicules d'occasion achetés sur place à l'est) sont embarqués par avion pour atteindre Kisangani. Les tarifs de frets sont parfois le double du prix d'achat rendu à Butembo. Pour les responsables de l'ACCO c'est l'appât exercé par les chantiers de réhabilitation qui amène les plus audacieux des opérateurs à fermer les yeux sur les coûts du fret aérien.

Tableau N° 01 : Comparaison des tarifs d'acheminement des camions à Kisangani (entre voie de fret aérien et par voie routière)	
Par fret aérien	Par voie de route
Tarif par transport sur Antonov <ul style="list-style-type: none"> - Mini bus : 5 000 USD - Jeep 4x4 : 4 000 USD - Moto : 100 USD 	L'acheminement par route suppose rouler avec le véhicule. Pour ce faire les coûts y afférents sont les suivants : <ul style="list-style-type: none"> - Réservoir plein (60/80 l) : 200 USD - Collation chauffeur : 100 USD - Ration alimentaire : 50 USD - Transport retour du chauffeur : 100 USD - Dépenses de route (tracasserie): 50 USD <p style="text-align: right;">Total 500 USD</p>
<p><u>Observations :</u></p> <p>Le fret aérien est extrêmement cher. Mais à l'heure actuelle, il reste la voie la plus sûre pour faire parvenir son véhicule à Kisangani. Ainsi à chaque atterrissage d'avion Cargo Antonov, on compte un à deux petits véhicules utilitaires.</p> <p>La route est la voie la moins onéreuse. Mais jusqu'il y a peu cette voie n'était pas une voie sûre. Les opérateurs économiques de Kisangani, parmi lesquels les importateurs de ces camions disent utiliser de plus en plus la route avec l'avancée significative des travaux sur la route de l'ITURI. A cause de la rupture du pont sur l'Ituri, la déviation à prendre est incertaine, ce qui retarde l'acheminement. Ainsi signale-t-on qu'une centaine de camions (de 6 à 7 tonnes) se trouveraient en ce moment à Goma, en instance d'acheminement sur Kisangani. L'attente vis-à-vis de la route de l'ITURI est grande à ce propos. Ceci aura un impact réel dans la relance des transports, maillon important devant accompagner la réhabilitation des routes dans la Province ainsi que leur rentabilité économique (en termes de niveau de service).</p>	

La situation de l'approvisionnement fluvial se redresse également, quoi qu'encore timidement.



Source : FEC/ Province Orientale : compilation des chiffres fournis par l'ONATRA et l'OFIDA. Pour l'année 2007, la compilation se poursuivait encore au moment du déroulement de la mission.

Commentaire :

On sent effectivement que la paix revient au pays et l'insécurité longtemps observée sur le fleuve recule à grande échelle. Il reste à résoudre la question de la sécurité de navigation (conditionnée par un balisage de qualité et un système de dragage permanent) ainsi que celle des unités flottantes caractérisées par le vieillissement. Les plus jeunes bateaux datent de plus de 20 ans.

Dans l'ensemble, ces chiffres confirment la tendance à la reprise des activités de production de biens et services au niveau de la Province. La paix retrouvée, la réhabilitation des différentes routes mentionnées ci-dessus en est le soubassement. L'ouverture de la route de l'Ituri en particulier donnera un grand coup de starter à cet élan. Si la route de Buta (Pro routes) paraît être la route de l'approvisionnement de la ville de Kisangani en matière premières industrielles d'origine agricole (Sotexki, Sorgerie, cultures de rente, etc.), la route de l'Ituri n'est pas moins considérée comme celle de l'industrialisation véritable de la Province. Les opérateurs économiques de la Province affirment que cette route leur apportera un peu de tout : l'énergie, les équipements, le matériel roulant nécessaire pour prendre d'assaut l'ensemble de la Province.

Avec ses infrastructures portuaires, sa capacité de stockage et de distribution, capacité toujours sollicitée par de grands opérateurs commerciaux comme la Beltexco, La ville de Kisangani devra effectivement rayonner une fois que réellement désenclavée. Acheminés par la route, les produits parviendront à prix compétitifs à Kisangani et de là ils seront déployés dans toute son arrière pays. A en croire toujours les opérateurs économiques de la Province Orientale, l'attente est également grande vis-à-vis de la desserte de la Province du Maniema. Economiquement, affirment-ils, il sera plus rentable d'approvisionner Kindu par Route (ou par train) à partir de Kisangani que par les « Antonovs », situation actuelle. C'est en ce moment que la route de Kisangani Ubundu trouve toute sa justification. Cela dans la perspective de la relance du trafic fluvial dans le bief en amont du fleuve (justement entre Ubundu et Kindu).

5.5 La route Kisangani – Ubundu et sa zone d'influence

La route Kisangani Ubundu est une section de 128 km qui longe le chemin de fer (en déliquescence) et un peu plus loin le fleuve (tronçon non navigable). Route d'intérêt provincial immatriculée sous le N° 410 (Office de routes), cette route était réduite à une route forestière exploitée par deux sociétés forestières (CFT et BEGO) jusque dans les environs de 30 premiers kilomètres. Le reste du tronçon n'était qu'un sentier villageois faiblement fréquenté et en proie à l'insécurité. Et c'est ce sentier qui débouchait sur l'ensemble du territoire jusqu'à son chef lieu : la cité d'Ubundu.

Avant la réhabilitation de cette route, le territoire d'Ubundu était enclavé à plus de 90 %. Territoire à vocation forestière (le long de la route) et agricole (dans sa partie sud située dans le bief amont du fleuve: secteur de Lowa), Ubundu avait de la peine à mettre en valeur tout son potentiel.

Historiquement, Ubundu fut un des rares chefs lieux du Territoire à avoir le statut de ville (Pontierville). Les statistiques des années 90 montrent que Ubundu est le Territoire le plus agricole du District de la Tshopo, loin devant Opala. Bien avant cette année, Ubundu était dotée également d'une huilerie industrielle (huile de palme) à Lowa et entretenait l'élevage bovin. Au niveau des cultures pérennes, Ubundu comptait plusieurs plantations de café et de l'hévéa. Ses installations portuaires lui attiraient le transit des produits miniers en provenance du Maniema et lui permettaient d'approvisionner le Maniema en manufacturés. En dehors de produits agricoles vivriers, Ubundu exportait à grande échelle les poissons, et en particulier ceux du type « clarias ».

Le chemin de fer ainsi que la route Kisangani Ubundu étaient mis à contribution pour faire rayonner ces activités. Leur détérioration a eu des répercussions négatives le niveau d'activités. Et progressivement, le territoire a sombré dans l'enclavement et la pauvreté. Situation accentuée par le déclenchement de la guerre de 1997.

Ce territoire a servi de bastion à la rébellion qui a gagné tout le pays et particulièrement la partie Est entre 1997 et 2002. Cela a placé le territoire d'Ubundu dans une situation de pauvreté absolue. Situation enfoncée par la terreur et le climat général d'insécurité permanente qui y avaient élu domicile.

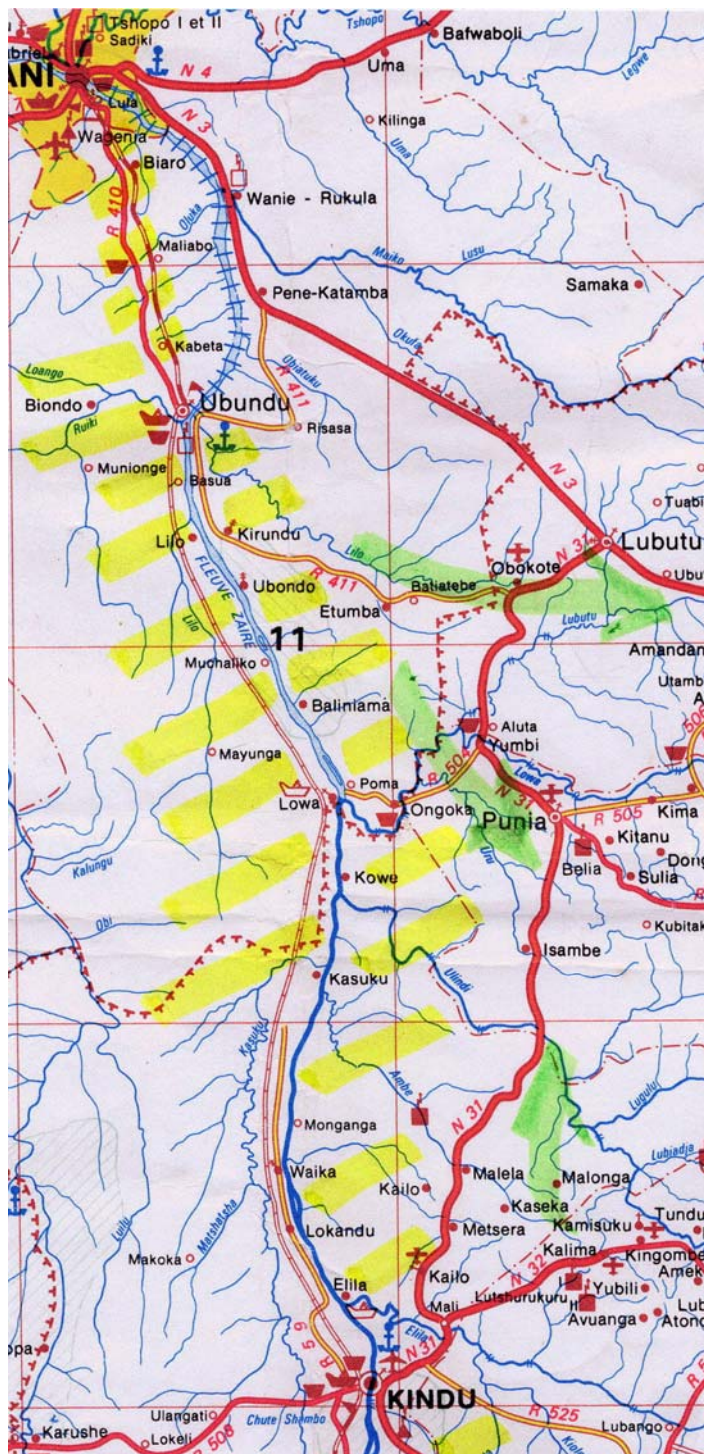
Alors que sur une bonne partie du territoire national souffle le vent de la paix, le territoire d'Ubundu est resté, pendant longtemps, dans une situation confuse : ni paix, ni guerre. Les activités de la démobilisation (DDR) n'ont pas atteint ce territoire. Les autorités confirment que le nombre d'armes de guerre en circulation est important sur le territoire. De plus, le retour des populations locales (réfugiées pour certains dans la forêt) n'est pas encore effectif. Il n'y a pas eu non plus des activités entreprises pour la sortie des enfants associés aux forces et groupes armés. Tout cela n'a pas été facilité par la situation d'enclavement de ce territoire.

C'est dans le dessein, premièrement, de faciliter le déploiement de la Monuc dans cette zone et jusqu'à Kindu, que la réhabilitation de cette route a été jugée indispensable. Il est évident que cela devrait avoir des implications certaines sur le plan de l'amélioration des conditions de vie des populations riveraines ainsi desservies (bénéfice de la paix).

Les évaluations antérieures sur le Projet⁵ décrivent la zone d'influence des activités du Projet de la manière suivante (description jugée pertinente par la présente mission). Il s'agit de :

- la partie sud de la commune de Lubunga (commune urbano rurale de la ville de Kisangani, située sur la rive gauche) ;
- la totalité des collectivités ou secteurs de Bakumu Mangongo, qui englobe en quasi-totalité la route, entre le PK 6 et le PK 124 ;
- la cité d'Ubundu ;
- les autres collectivités de la rive gauche du fleuve (Mituku Basikati, Mituku Bamoya, Walengola Baleka, arabisés de Kindu, Walengola Babira).

⁵ Etude d'impact socioéconomique de la réhabilitation de la route Kisangani Ubundu (Marc Rodriguez et Floribert Umba/ septembre 2005) et étude d'impact environnemental (Guy Rondeau et Richard Pende/ Octobre 2005).



Il faut ajouter à cette liste le secteur le plus agricole du Territoire d'Ubundu, à savoir le secteur de Lowa.

5.6 Dépendance et concurrence/complémentarité avec la SNCC (Trafic fluvial et chemin de fer)

D'aucuns déclarent que la route va concurrencer la voie ferrée de 125 km entre Kisangani et Ubundu, qui permet de contourner les chutes Wagenia et de relier les biefs amont et supérieur du fleuve Congo. La mission affirme comme le directeur du complexe SNCC de Kisangani que la route et le rail sont complémentaires. D'ailleurs sans reprise de l'exploitation du transport fluvial par le SNCC sur le bief Ubundu-

Kindu, la route Kisangani-Ubundu se limiterait à un petit trafic domestique. Le transport ferroviaire ne se justifierait même pas.

En effet, lors de la visite sur terrain, la mission a observé une certaine effervescence de la part des transporteurs routiers suite à l'annonce de l'arrivée du bateau MS Lokando. Depuis l'accostage de cette unité navale qui a transporté plusieurs commerçants de Kindu, les nouvelles provenant de Kisangani confirment l'augmentation du trafic routier entre Kisangani et Ubundu. Les camionnettes effectuent de nombreuses rotations pour le chargement de MS Lokando en produits manufacturés à destination de Kindu et de ses environs.

Pour illustrer cette complémentarité, la voie ferrée sera toujours plus rentable pour le transport de masse (ciment, bière, carburant, etc) à cause des bas prix qu'elle pratique. La route absorbera beaucoup plus les charges excédentaires du rail ou les colis à transporter en urgence, en dehors des horaires de train, et à acheminer d'Ubundu à Kindu à bord des embarcations privées.

5.7 Etat d'avancement du Projet

5.7.1 Ouvrages d'art (dalots)

a) Travaux

Les travaux consistent à la construction des dalots sur la section allant du PK 72+598 au PK 128+000.

Les dalots sont construits à 100% mais il reste quelques travaux de rétablissement des écoulements des eaux de pluies, la remise en forme de la chaussée par un remblai compacté au droit des ouvrages et le nettoyage des chantiers.

b) Paiement

Les factures pour les travaux exécutés sont soit payées soit en cours.

5.7.2 Rechargement

a) Travaux

Les travaux de rechargement sont en cours d'exécution en allant d'Ubundu vers le PK 118+000 mais l'avancement est fort ralenti par les pluies (un total de 47 jours de pluie en 5 mois des travaux de rechargement). Il reste à réaliser des travaux de rechargement et de compactage sur plus ou moins 23 km compris entre les tronçons suivants :

PK 0+000 au PK 1+475

PK 18+000 au PK 25+000

PK 104+000 au PK 118+000

D'autre part, des travaux de correction et de reprise sur plus ou moins 4,70 km doivent normalement être réalisés sur les sections de la route détruites par le trafic des compagnies d'exploitation forestière ou par l'action des eaux de pluie qui traînent sur la plateforme par manque des fossés et des saignées. Il s'agit des sections entre les :

PK 10+000 au PK 12+000
 PK 46+000 au PK 47+800
 PK 50+000 au PK 50+600
 PK 69+380 au PK 70+635

b) Paiement

Une facture de 160.000 USD correspondant aux travaux de rechargement sur 10 km est en cours de paiement à Kinshasa au bénéfice de l'entreprise PLAMPIMA. Dans l'ensemble, il reste à payer un montant total de 147.073 USD réparti de la manière suivante :

Entreprise	Contrat	Montant du contrat (USD)	Montant à payer (USD)
BEGO CONGO	145	399.900	79.980,00
KIVU TRADING	146	300.000	11.093,00
PLAMPIMA	147	400.000	56.000,00
Montant Total		1.099.900	147.073,00

5.7.3 Entretien

a) Travaux

Les travaux d'entretien de la route du PK 0+000 au PK 128+000 sont en cours de réalisation. La fréquence des pluies dans la zone des travaux ralentit l'avancement des travaux de désherbage.

b) Paiement

Les paiements de factures relatives à l'avance de démarrage des travaux sont en cours. Ceux du premier jalon sont programmés (pour ne pas pénaliser les structures) mais ne le seront effectivement qu'au terme de l'exécution correspondant à cette tranche. Le montant global en cours de paiement s'élève à 23.475 USD sur une enveloppe de 49.420 USD.

Structure	Contrat	Montant du contrat (USD)	Montant payé (USD) avance + 1 ^{er} jalon	Montant à payer (USD) 2 ^{ème} jalon + solde
BADAC	193	11.840	5.620	6.620
AGATUR	194	12.240	5.975	6.445
JUREC-RDC	195	12.800	6.090	6.710
ATRACOGE	196	12.540	5.970	6.570
Montant Total		49.420	23.475	25.945

5.7.4 Observations

L'ouverture de l'axe Kisangani-Ubundu est effective même si les 30 derniers kilomètres (du PK 97 au PK 128) sont encore difficiles à parcourir à cause de nombreux bourbiers. Le rechargement de cette section est en cours d'exécution. Les trois entreprises attributaires se sont organisées pour mettre ensemble leurs équipements afin de renforcer leurs capacités. Toutefois, l'atelier de rechargement est incomplet. Le compacteur est resté bloqué au Pk 19 alors que le camion citerne à eau se trouve encore sur la rive droite, à Kisangani.

La mission a noté également l'absence de délégué à pied d'œuvre pour suivre quotidiennement les travaux (la qualité des matériaux de rechargement, la mise en œuvre et le respect de la géométrie de la route). Le chantier de rechargement a démarré et se poursuit en pleine saison de pluies. Ceci a des conséquences sur la qualité des travaux réalisés. Le trafic est totalement perturbé sur cette section et suscite des mécontentements de la part des usagers de la route.

La plupart des ouvrages hydrauliques exécutés récemment ont été mal remblayés et rendent également la circulation difficile. Les matériaux constituant le bloc technique ne sont pas appropriés car trop argileux.

Un ouvrage d'assainissement a été oublié au PK 127+250 en pleine cité d'Ubundu et pourtant sa construction est indispensable pour éviter la rupture du trafic en cet endroit.

Le pont Mabey Johnson du PK 97+200 est désaxé par rapport au tracé de la route. La correction du tracé de la route au droit de cet ouvrage exige des travaux de terrassement.

La présence de nombreux marais le long de la route menace la praticabilité de la route lors des crues pendant la saison des pluies.

Le Projet est conscient de ces observations. Il a déjà tenu des séances de travail avec les entreprises concernées pour y remédier. Et c'est l'un des aspects qui sera couvert par l'extension jusque fin mars. Cependant, le traitement des marais exige plus de moyens et de temps que ne le permet l'extension actuelle.

6 L'analyse de la stratégie d'intervention

6.1 Rappel de la stratégie d'intervention

La stratégie de l'intervention a été conçue de manière à satisfaire deux objectifs essentiels : (i) l'amélioration des conditions de vie des populations rurales par le désenclavement des zones à forte production agricole et (ii) la pérennisation dudit désenclavement par des mécanismes viables et opérationnels de recouvrement des coûts de maintenance.

Pour ces fins, il a été retenu de recourir, autant que possible, à une approche basée sur l'utilisation des techniques à haute intensité de main d'œuvre (HIMO) autant dans la réhabilitation que dans l'entretien de l'axe routier Kisangani-Ubundu.

Evidemment, cette approche est jugée peu rentable lorsque les terrassements deviennent importants ou lorsque la main d'œuvre n'est pas disponible aux environs immédiats de l'axe routier en réhabilitation. Suite à ces raisons, il a été envisagé, pour certaines sections de la route, de recourir à la mécanisation.

Ainsi, quatre méthodes de construction ont été adoptées :

- Main d'œuvre totalement intensive,
- Prédominance de la main d'œuvre avec quelques équipements,
- Prédominance des équipements avec peu de main d'œuvre.
- Mécanisation intense avec désherbage manuel.

Dans tous les cas, l'approche HIMO a été privilégiée dans la mesure du possible.

Le projet devrait être mis en œuvre avec l'implication effective des populations concernées afin de créer un sentiment de responsabilisation qui devrait augmenter les chances de viabilité.

Le projet a donc proposé l'approche HIMO, laquelle méthode, gérée avec efficacité, diminue le coût de réhabilitation et permet l'entretien des infrastructures avec une économie substantielle de devises.

La réalisation des travaux devrait, en outre, tenir compte des impacts éventuels sur l'environnement :

- Effets négatifs sur un déboisement éventuel et au maintien de la flore locale ;
- Problèmes d'érosions suite aux travaux,
- Risque d'extension des feux de brousse.

Pour ce faire, il a été envisagé de prévenir les différents effets négatifs sur l'environnement par :

- La sensibilisation des PME et ONGs locales au maintien des espèces végétales dans la zone des travaux,
- La mise en place des dispositifs adéquats de lutte anti-érosive,
- La protection des chantiers contre les risques d'incendies qui pourraient embraser la brousse.

A cet effet, les études d'impacts environnementaux ont été prévues pour donner à l'équipe du projet les lignes directrices de conduite pour la préservation des écosystèmes.

Les revenus supplémentaires occasionnés lors de la réalisation des chantiers devraient améliorer les conditions monétaires des populations dont au moins 30 % du personnel devrait être constitué des femmes.

En ce qui concerne le renforcement des capacités locales, le projet devrait s'employer à assurer les formations techniques nécessaires aux méthodes à haute intensité de main d'œuvre pour le personnel technique d'encadrement, à la gestion des travaux routiers pour les responsables des PME et/ou ONGs ainsi qu' au renforcement des capacités des administrations locales dans le management de la maintenance.

6.2 Pertinence du projet

Au vu du contexte socio-économique dans lequel le Projet s'insère, la réhabilitation de l'axe routier Kisangani-Ubundu s'est avérée pertinente. Au moment du lancement de ce Projet, l'ouverture des axes importants pour le désenclavement de Kisangani était en chantier ou en programmation. C'est le cas notamment de :

- Kisangani-Opala (100 premiers kilomètres),
- Kisangani-Nia Nia-Beni,
- Komanda-Bunia,
- Kisangani-Lubutu.

Il ne restait plus que Kisangani-Banalia-Buta-Bunduki et Kisangani-Yangambi. Ces deux routes sont aussi vitales que celle de Kisangani - Ubundu. La route de Kisangani à Bunduki, route de l'approvisionnement de Kisangani en matières premières industrielles d'origine végétale, exige, pour sa réhabilitation, un budget beaucoup plus important que celui disponibilisé pour Kisangani Ubundu. Par contre, ce budget pouvait bien couvrir les travaux de la route Kisangani-Yangambi, route desservant l'Inera de Yangami. Mais, il est évident que l'impact ne serait pas aussi significatif que celui obtenu sur la route Kisangani - Ubundu.

6.3 Conception du projet

Le projet était conçu avec l'approche Himo pour améliorer les conditions de vie des populations du territoire d'Ubundu. En effet, le nombre d'emplois créés (plus de 387.148 hommes-jours) a permis une redistribution des revenus auprès des tacherons et des PME ou ONGs et par ricochet auprès de 'ensemble de la population. D'autre part, l'ouverture de cette route est en train d'augmenter les échanges commerciaux, de faciliter les déplacements des personnes et des biens, d'assurer l'accès aux services sociaux de base, de sécuriser le territoire ou de consolider la paix et d'attirer d'autres opérateurs de développement dans la zone d'influence du projet.

Par rapport à son objectif global, le projet a été bien conçu cependant avec l'augmentation du trafic et du tonnage sur cet axe, le standard actuel ne tiendrait pas pendant longtemps. La faible portance du sol d'assise surtout vers les 30 derniers kilomètres avant d'atteindre Ubundu, la multitude des marais non drainés ainsi que les véhicules de gros tonnage seraient à la base de la détérioration accélérée de cette route.

6.4 Mise en œuvre de la stratégie d'intervention

Au départ, la population cible ainsi que les autorités locales du territoire d'Ubundu n'ont pas été suffisamment sensibilisées sur le rôle qu'elles devaient jouer, la consistance des travaux, les objectifs spécifiques poursuivis par le projet et les résultats attendus.

L'identification des partenaires comme la formation des chefs d'équipe ont surtout visé les structures de Kisangani et non celles du territoire d'Ubundu. Celles-ci ont dû parfois déplacer la main d'œuvre de Kisangani à Ubundu. Heureusement, vers la fin des travaux, la tendance était inversée.

Si la DVDA a été associée à l'exécution de l'entretien de la route pendant les travaux, l'Office des Routes, gestionnaire de cette route, n'a été impliqué que tardivement et surtout lors démontage des ponts Belay. Pourtant son expertise aurait été bénéfique pour les travaux mécanisés.

Le débroussaillage et le désherbage de la route sur toute sa longueur se sont avérés importants car ils ont permis de réévaluer les travaux correctement. Cependant, le relevé topographique (profil en long, tracé en plan et quelques profils en travers) de la route aurait été nécessaire pour l'implantation judicieuse des ouvrages hydrauliques et des ouvrages d'art.

L'attribution des marchés d'ouverture de piste (désherbage et terrassement) n'a posé aucun problème d'autant plus que les structures étaient retenues en fonction de leurs candidats chefs d'équipe et chefs de chantier formés. Tandis que pour les marchés d'ouvrages, la passation de marchés a utilisé la procédure de l'appel d'offres restreint. Les shorts listes ont été dressés sur base d'un répertoire des entreprises BTP ayant déjà travaillé pour les projets de l'UNOPS ou d'autres Agences du système des Nations-Unies. Le désavantage de cette procédure est d'écarter des concurrents potentiellement valables. D'autre part le nombre des marchés à attribuer annuellement à une structure devrait être revu à la hausse afin de favoriser les structures qui travaillent correctement.

A entendre les doléances de chefs de structures, la formation en gestion financière des travaux et organisation des chantiers aurait été d'une grande utilité dans l'exécution des contrats avec le Projet.

6.5 Coût de l'intervention et le standard

Pour le standard adopté, c'est-à-dire 4 mètres de chaussée avec 2 fois 1 mètre d'accotement, le coût de l'intervention semble élevé comparativement aux autres projets exécutés dans la province Orientale ou dans les provinces voisines dont les montants sont renseignés dans le tableau ci-dessous.

Projet	Attributaire	Long (Km)	Montant Total	Coût au Km	Observations
Kisangani-Ubundu	PNUD/UNOPS	128	7 973 448 USD	62 293 USD	Y compris rampes
Kisangani-Lubutu	UNOPS	225,6	7 777 035 EUR	34 473 EUR	
Kisangani-Yangambi	UNOPS	100	2 659 405 EUR	26 594 EUR	Y compris bacs et rampes
Kisangani-Nia Nia	TABET	341	18 463 653,68 USD	54 146 USD	Sans contrôle ni surveillance
Beni-Nia Nia	SINOHYDRO	410	29 795 912,54 USD	72 673 USD	Sans contrôle ni surveillance
Masisi-Walikale	AAA	113	7 193 305 EUR	63 658 EUR	Avenant sollicité non compris
Bukavu-Kasongo	CNCTPC	496	21 695 475,77 USD	43 741 USD	Sans contrôle ni surveillance

Ce coût élevé peut se justifier par :

- le fait que la route n'était plus praticable depuis 1987 ;
- la forêt avait complètement envahi la route ;
- le nombre important d'ouvrages hydrauliques et d'art réhabilités ou construits ;
- les difficultés d'approvisionnement en matériaux (ciment, moellon, gravier, sable, fers à béton) ;
- le coût élevé de transport des matériels et matériaux (40 à 50 % du coût des travaux).

Le coût effectif des ouvrages (ouvrages d'art, dalots, rampes) revient à 2.853.352 USD au lieu de 1.750.000 repris dans le budget prévisionnel. Le montant total du projet sans ouvrages serait de $7.973.448 - 2.853.352 = 5.120.096$ USD et le coût kilométrique serait abaissé à 40.001 USD. Nous pouvons donc conclure que s'il n'y avait pas autant d'ouvrages hydrauliques, le coût de l'intervention serait raisonnable.

L'analyse comparative du budget prévisionnel et des dépenses effectives dégage les observations ci-dessous :

N°	Rubriques	Budget Prévisionnel		Dépenses Effectives (10/10/07)	
		Montant USD	%	Montant USD	%
1	Assistance technique	1 611 600	20,21	1 422 685	18,19
2	Travaux (contrats et activités)	4 953 000	62,12	4 914 037	62,83
3	Coût d'opérations	497 000	6,23	572 280	7,32
4	Frais de gestion	911 848	11,44	911 848	11,66
	Total	7 973 448		7 820 850	

Un ratio d'au moins 70 % pour les travaux (avec une réduction des autres frais à 30 %) aurait permis de bien finaliser certaines activités tels que le prolongement de certains murs en aile des dalots cadres et ponts pour atténuer les risques d'érosion, la construction de l'ouvrage hydraulique oublié, le traitement de la chaussée au droit de marais, l'intensification des travaux d'entretien, etc.

Le budget prévisionnel de l'entretien s'élève à 120000 USD soit 2,46 % du coût des travaux et 1,50 % du coût du projet. L'idéal aurait été de prévoir un ratio plus élevé afin d'assurer un entretien même au-delà de la fin des travaux (6 à 9 mois au moins) comme c'est le cas pour la route Kisangani-Nia Nia-Beni, par exemple.

D'autre part, le recours à la supervision ou la coordination provinciale (CPT) à la tête de plusieurs projets et à l'expertise locale comme chargé des opérations pour chaque projet pourrait contribuer à baisser certains frais de mise en œuvre.

7 L'analyse des résultats

7.1 Résultats en termes d'impact socioéconomique

7.1.1 Rappel de la situation initiale

La première mission d'étude de l'impact socioéconomique, effectuée en septembre 2005, bien que réalisée pendant que les chantiers étaient déjà ouverts, a fixé certains repères sur la situation initiale dans la zone du Projet. On peut résumer comme suit le bilan dressé à cet effet :

- Les revenus, essentiellement issus de l'agriculture (à concurrence de 80%), sont très bas, plus proches de 10 que de 50 dollars pour la plupart des ménages ;
- La zone du Projet est très pauvre en bâtis. Le long de la route, toutes les maisons sont en pisés et chaume. Les quelques rares maisons en dur sont concentrées aux deux bouts de la route (Lubunga et Ubundu). Il s'agit essentiellement des entrepôts abandonnés qui témoignent ainsi de la belle époque où le trafic était fluide sur la route, le chemin de fer et le fleuve ;
- Les bâtiments publics abritant écoles, centres de santé, sont délabrés. La qualité de ces services laisse aussi à désirer ;
- Exception à ce tableau noir, le statut de santé est meilleur qu'en bien des endroits en RDC. Et cela grâce à une intervention active de l'IRC (sur financement DFID) ;
- En dehors de quelques 222 ménages desservis par la Régideso de la cité d'Ubundu, l'eau consommée est partout celle des sources, dont pratiquement aucune n'est aménagée. Les latrines sont inexistantes en milieu rural, rares et sommaires en milieu urbain ou péri urbain.
- Le trafic à l'état initial des travaux est essentiellement assuré par le vélo. Le nombre estimé, sur base d'un comptage d'une semaine, se situe entre 50 et 80 vélos/ jour. C'est par ce nombre de vélos que les paysans évacuaient leurs productions vers Kisangani. En tout, la route drainait, dans son état initial, quelques 5 tonnes de marchandises, réparties de la manière suivante (par destination et nature) :

Graphique N° 05

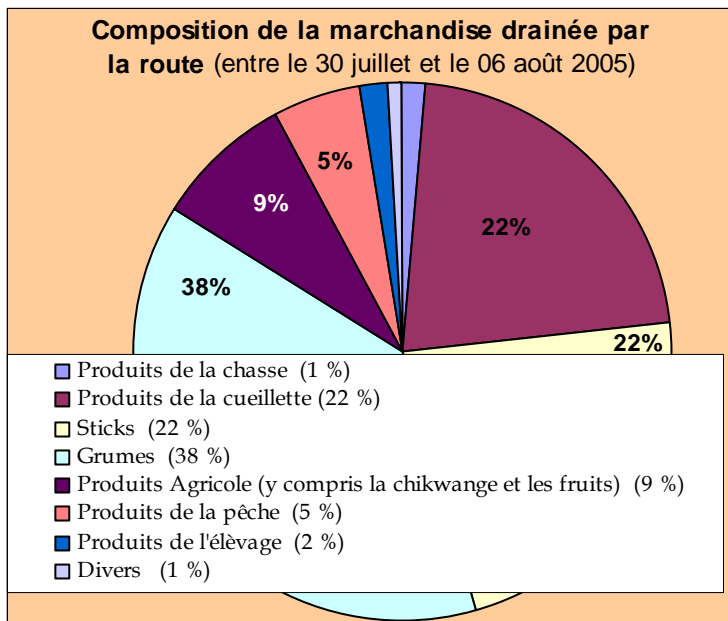


Tableau N° 02 : Provenances par nature

Nature de produits	De PK	A PK	Provenances principales
	05	128	Partout
	97	128	Ubundu
	05	128	Partout
	25	128	Partout
	101	128	Ubundu
	100	128	Ubundu
	25	50	Biaro
	85	128	Ubundu

Observations générales:

Sur base du comptage d'une semaine effectué dans le deuxième semestre 2005, le trafic moyen par jour a été estimé à ce que peut transporter un seul camion de 6/7 tonnes. C'est le seuil de la desserte maximale observée avec l'état de la route.

Ce trafic est essentiellement nourri par la forêt. Les grumes et sticks représentent, à eux deux, 60 % du tonnage drainé par la route. Si on y ajoute les produits de la chasse et de la cueillette, la forêt représente 4/5 des exportations de la zone du Projet. Ce qui semblait s'accommoder à la situation de sorti de guerre, caractérisée par le retour à compte goûte des populations déplacées.

Par rapport aux provenances, le gros de la cueillette, de la chasse et tous les produits de la pêche proviennent d'Ubundu, et probablement de son amont (Lowa notamment). Dans le compte de Produits forestiers ligneux, alors que les grumes sont exploitées dans la périphérie de la réserve de Yoko (à partir déjà du Pk 30), les sticks, par contre, semblent traverser toute la zone avant de déboucher sur Lubunga pour Kisangani.

Tel est le tableau peint au démarrage des chantiers. Comment la situation a-t-elle pu évoluer ? C'est l'une des missions de la présente évaluation.

7.1.2 Situation actuelle

D'une manière générale, la situation a évolué à deux vitesses. Il y a des domaines dans lesquels l'impact semble être direct, réel et parfois aussi visible. Par contre, il y en a d'autres, dans lesquels, il n'est pas très évident d'établir un lien direct entre le niveau d'activités et la réhabilitation. Dans chaque cas, il y a encore d'autres distinctions à faire. Mais le raisonnement privilégié s'appui sur les principes de la généralisation.

Ainsi parmi les domaines, plus ou moins directement affectés par la réhabilitation de la route, on relève ce qui suit :

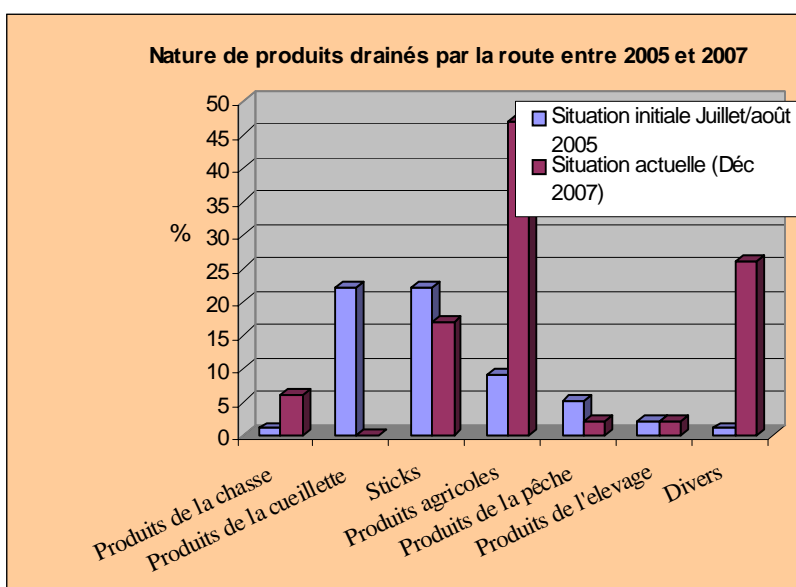
7.1.2.1 L'augmentation du trafic

La mission a initié à l'occasion de sa descente sur terrain, un comptage systématique du trafic durant les trois jours de visite de terrain. Les résultats de ce comptage sont les suivants :

Jour 1	Nbre	Tonnage (Kg)
Vélo	476	15598
Moto	58	2658
Camion	12	35740
		53 996

Jour 2	Nbre	Tonnage (kg)
Vélo	376	26359
Moto	30	1421
Camions	11	18620
		46405

Jour 3	Nbre	Tonnage (kg)
Vélo	500	19679
Moto	33	2856
Camion	6	16980
		39515



Commentaire :

Le premier constat à faire est de relever le fait que le trafic gagne progressivement la route. Alors qu'en juillet/ août 2005, on comptait moins de 80 vélos par jour, avec un tonnage global journalier représentant de quoi transporter sur un camion de 6/7 tonnes, on réalise que le trafic vélo a plus que quintuplé. Il en est de même du tonnage (on est globalement passé de 8 tonnes par jour à une moyenne de 40 tonnes).

On constate que les véhicules (certes encore d'un tonnage léger : 2/ 4 tonnes) opèrent sur la route alors qu'à l'époque de référence (et cela fait plus de 15 ans), il n'y avait eu aucun véhicule capable de faire cette route.

En rapport avec la nature des produits, la route stimule à la fois l'évacuation des produits agricoles dont on voit les tonnages en hausse ainsi que l'approvisionnement paysan en produits manufacturés. C'est la conséquence directe de la réhabilitation. A Ubundu, comme tout le long de la route, les prix des produits manufacturés (dits divers dans le jargon de commerçants de la zone) sont de plus en plus proches de ceux de Kisangani. La marge est tellement devenue faible que bon nombre de commerçants, spécialisés encore hier dans ces produits, se reconvertissent, toujours dans la quête du monopole, en fournisseur d'autres produits telle l'huile de palme en provenance de Lowa. Ce constat a été particulièrement fait à Obilo.

Il est remarquable de constater, entre l'avant et l'après réhabilitation, le recul de la cueillette sur les activités de la production.

Un autre constat relevé ce que la route tend à favoriser la circulation des produits de la chasse. Tout le long de la route le constat en a été fait par la mission. Sur le plan environnemental (comme on en parle ci-dessous, cela peut avoir des répercussions fâcheuses).

Tous ces produits sont globalement transportés, de partout, par le vélo. Le trafic camion assure pour l'instant, outre le transport de personnes et de leurs biens, le transport de grumes ainsi que celui de matériaux de construction (sable, gravier et moellons pour les chantiers, notamment les derniers ponts restants).

La reprise du trafic fluvial dans le bief amont du fleuve va exercer plus d'attrait pour le trafic de camion.

7.1.2.2 La sécurité dans la mobilité des personnes et de leurs biens.

Un des impacts visibles exprimés par la population au sujet de la réhabilitation de la route Kisangani – Ubundu est évalué en termes de gain de sécurité dans la mobilité. Il y a unanimité sur ce gain :

« Lorsque la route n'était qu'un sentier, il y avait des nombreux abus physiques en termes de violences, meurtres et recels,..., On ne marchait qu'en petits groupes,..., Au delà de 17 heures, personne ne voulait prendre le risque de se déplacer, même pas pour se rendre au centre de santé en cas d'extrême urgence, ... , etc.». Ce sont là des déclarations recueillies ça et là le long de la route. Ce témoignage est corroboré par celui des opérateurs du développement dans la région : « En 2003, avant l'intervention du Projet, alors que je me rendais à Ubundu pour l'identification des Projets, j'ai été pris au piège des bandits armés. Ils m'ont dépouillé de tout et j'ai failli perdre la moto de service,... ». Déclaration de Benoît Boumo, le socio économiste du fonds social de la RDC pour la Province Orientale.

La mission constate effectivement que la mobilité s'est nettement améliorée dans la zone. Les vélos sont en permanence sur la route. Eux aussi se sentent plus en sécurité lorsqu'ils se croisent toutes les vingt minutes. Les camions balayent toute la route en une journée et contribuent eux aussi à la consolidation de ce climat de sécurité.

7.1.2.3 L'accessibilité pour les urgences et d'autres programmes de développement.

Les zones désenclavées du Territoire de Ubundu sont, de nouveau, devenues accessibles aux urgences et à l'aide humanitaire. Ayant été autrefois des zones chaudes pour les opérations militaires, le territoire de Ubundu, dans son ensemble, a enregistré un nombre élevé des déplacés involontaires et de victimes de violence sexuelle.

Dans ce dernier cas, il a été difficile d'apporter une assistance indiquée aux victimes des dites atrocités. Parfois et très difficilement l'assistance humanitaire était acheminée par vélos.

A entendre les déclarations des responsables d'un certain nombre de programmes de développement, la réhabilitation de la route stimule des nombreux programmes à reprendre, voir à intensifier leurs activités dans la région. Il s'agit entre autres des programmes suivants:

- ✘ **Unicef** : « Projet villages et écoles assainis » et extension des activités jusqu'à Lowa avec l'aménagement des points d'eau (captage des sources, puits d'eau équipés de pompes, construction des lavoirs), des latrines à fosse sèche et équipement des écoles en bancs pupitres.
- ✘ **IRC** : Extension des activités « Constructions supplémentaires aux centres existants pour respecter les normes environnementales, construction des nouveaux bâtiments et prise en charge et réhabilitation d'une partie de l'hôpital de référence de Ubundu »
- ✘ **PAM** : « Le Programme alimentaire Mondial vient de délocaliser sa base de Kisangani pour Kindu. C'est désormais à partir de Kindu, qu'elle devra couvrir Kisangani également. Et pour ce faire, c'est la route de Ubundu qui semble lui être plus indiquée dès lors que les barges de la SNCC sont opérationnelles sur le bief navigable entre Kindu et Ubundu».
- ✘ **FAO** : Extension des activités et nouveaux horizons. « Multiplication des agents multiplicateurs de semences, distribution des outils agricoles, des équipements aux pêcheurs, appui aux cultures vivrières et maraîchères, etc. ».
- ✘ **Fond Social/ UNFPA** : Prise en charge des victimes de violences sexuelles par la construction d'un centre de santé au PK 82 : Obilo.
- ✘ **DDR** : La sortie des enfants associés aux forces et groupes armés (UEP-DDR/Unicef)

7.1.2.4 La redistribution des revenus

Les chantiers Himo ont permis de créer des emplois temporaires estimés à quelques 387148 hommes-jours. Bien que le gros des manœuvres employés aux chantiers étaient de jeunes gens, et en majorité des hommes (le point fait avec les structures de mise en œuvre fait état d'un rapport de 95% en faveur des hommes), ces revenus ont profité à tous les sexes. Les femmes ont réussi à se glaner davantage de l'argent au travers des services de restauration qu'elles rendaient aux ouvriers.

Les entretiens en focus group que la mission a eus avec les ouvriers des chantiers Himo révèlent que la restauration (à crédit par ailleurs) représentait un peu plus du quart du salaire d'un manœuvre. Certains manœuvres ont atteint le record d'affecter tout leur revenu dans la restauration. Quelques uns cependant, se sont équipés (ils sont estimés, sur base d'un sondage rapide fait par la mission, à près de 20%). Ils ont ainsi acquis qui un vélo, qui un matelas, qui un petit fonds de roulement. Les femmes qui servaient ainsi d'agents restaurateurs ont considérablement accru leur capital et sont parmi les gros bénéficiaires de la cagnotte Himo.

7.1.2.5 Le renforcement des capacités

Le projet a contribué au renforcement des capacités des communautés de plusieurs manières :

- par l'organisation des sessions de formation Himo, 58 chefs d'équipe et 19 chefs de chantier ont été formés soit plus de tiers de l'ensemble des techniciens formés jusqu'à présent à Kisangani (150 chefs d'équipe et 50 chefs de chantier) ;
- par la formation des 13 chefs d'équipes chargés d'animer les CLER le long de la route kisangani-Ubundu ;
- lors de la construction des ouvrages hydrauliques et autres ouvrages de franchissement, de nombreux manœuvres en contact avec les ouvriers qualifiés venant de Kisangani ont réussi à les remplacer valablement après un ou deux ans de travaux car ils ont appris à fabriquer un béton bien dosé, à coffrer, à ferrailer, etc ;
- la plupart des structures qui avaient des bureaux « portatifs » sont aujourd'hui installés avec pignon sur rue et 5-10 % d'entre elles sont mêmes capables de préfinancer une partie des travaux futurs (grâce aux marges bénéficiaires qu'elles ont pu tirer des contrats précédents soit 15 % pour les travaux de piste et 5-10 % pour les ouvrages) si de nouveaux marchés leur étaient attribués ;
- les quelques ouvriers qualifiés sur le terrain (maçons, menuisiers) ont pu améliorer leurs connaissances

Les nouveaux projets d'infrastructures qui vont commencer dans le territoire d'Ubundu n'auront quasiment plus besoin de faire venir des ouvriers qualifiés de Kisangani.

7.1.2.6 L'alignement des villages le long de la route plutôt que du chemin de fer

Le mouvement de déplacement des villages est réel le long de la route depuis que celle-ci est réhabilitée. Alors que le territoire était autrefois essentiellement desservi par le chemin de fer, tous les villages s'étaient placés sur la trajectoire du train. C'est ce dernier qui rythmait la vie des villages traversés. Tout était entrepris en fonction du passage du train. La baisse du régime de ce trafic puis la disparition qui s'en est suivi ont désarticulé le système de production villageois. S'en sont suivi l'enclavement et la baisse drastique de la production paysanne.

La réhabilitation de la route suscite des espoirs pour ces populations. Pour en profiter au maximum, des villages entiers se délocalisent pour s'installer le long de la route. Ils fournissent ainsi aux passagers, particulièrement aux pédaleurs, des services de restauration fort appréciés par ces derniers. Ils vendent aussi, leurs productions, devant leurs cases sans devoir parcourir des dizaines de kilomètres pour échouer sur une route. Ce mouvement commencé timidement en début d'année, semble gagné en ampleur. A partir du Pk 90 jusqu'à Ubundu, on compte près de 10 villages réinstallés. Ceci contribue également à dissiper le phénomène d'insécurité longtemps observé sur ce tronçon. Il n'est pas exclu que cela s'étende sur les marchés ruraux.

La question qui va se poser dans ce cas est celle de l'accès aux services sociaux de base telle l'éducation et l'eau, pour ne citer que ceux là. Pour ces villages ce sont les opportunités économiques qui ont préséance.

7.1.2.7 Les facilités vis-à-vis des opérations électorales

Le processus électoral aura le plus souffert de l'enclavement de l'arrière pays de la RDC. Ce qui a rendu onéreux les coûts des opérations. La réhabilitation de la route de Ubundu aura en tout cas permis à la CEI d'optimiser ses moyens en se servant de la route, plutôt de l'avion, pour l'acheminement des kits électoraux. Un autre impact c'est au niveau du déploiement des équipes de la sensibilisation (pour le référendum et surtout pour les élections proprement dites). En l'absence d'une quelconque radio (ou antenne relais d'une radio locale), c'est la route qui aura amené tous les messages. Pour mesurer l'impact d'un tel apport, on peut se servir des taux d'enregistrement par rapport à la population totale et celui de la participation au vote.

Sur les 135 000 habitants, le nombre des inscrits au rôle est de 80 983 personnes (source CEI) soit 60 %. Ce qui représente effectivement la part de la population concernée par les opérations électorales (tranches d'âge au delà de 17 ans). En termes de taux de participation, il est signalé le taux de 72 %. Ces deux taux sont parmi les meilleurs, en principe rattachés aux zones désenclavées (aussi bien par les routes que par les médias). Ainsi, grâce à la réhabilitation de la route, le Territoire de Ubundu a amélioré son score en rapport avec les opérations électorales avec des résultats, globalement appartenant à la zone B (milieu rural désenclavé). Par ailleurs, cette route aura également permis à la CEI de toucher les secteurs situés sur le bief amont du fleuve, entre Ubundu et Kindu.

7.1.2.8 La question liée à la sensibilisation du VIH/Sida

Plusieurs équipes d'éducateurs ont été formées, des sessions de sensibilisation par la fondation Femmes Plus sur contrat avec le Projet. Ces sessions ont touché un nombre non négligeable de la population cible. Des noyaux ont été installés à chaque village et des préservatifs ont été distribués (lors de sessions de sensibilisation) ou vendus à 10 FC. Cependant le gros reste à faire. La meilleure prévention est celle qui consiste aussi à donner à la population l'occasion de connaître son état sérologique par un dépistage systématique. Or, il se fait que les centres de dépistage se trouvent plutôt à Kisangani. Ceci constitue une contrainte réelle pour la Fondation Femme Plus dans ses efforts de sensibilisation pour une bonne prévention. Il est donc difficile au stade actuel de se hasarder sur un quelconque indicateur de l'impact de la route sur le VIH/Sida

7.2 Résultats en termes de l'impact environnemental

7.2.1 Rappel de la situation initiale

Sur le plan environnemental, la première étude de l'impact environnemental du Projet, mission également effectuée alors que les chantiers étaient déjà opérationnels, dresse l'état de lieux suivants :

- La route traverse une seule aire protégée, la réserve forestière de la Yoko (6 976 ha). Cette réserve renferme des blocs non entretenus de plantation forestière.
- Malgré une pression démographique relativement faible, les zones converties à l'agriculture et singulièrement à l'exploitation forestière ne sont pas négligeables,

et singulièrement à proximité de Lubunga et de Ubundu. Il s'agit particulièrement des axes créés par la route et le chemin de fer.

- On retrouve un bloc forestier intact au nord d'Ubundu (à partir du PK 98 jusqu'au PK 125) où la forêt, en dépit d'un accès routier et ferroviaire qui date des années 1952, n'a jamais été touchée par l'exploitation forestière (phénomène rare dans le pays). C'est dans ce secteur encore intact, sur le plan de la structure végétale, que l'on retrouve encore les espèces menacées tels le Bonobo, le Paon Congolais, l'éléphant et l'Okapi.

L'impact direct attendu du projet sur le plan environnemental a été estimé de la manière suivante :

- Faible et limité sur le milieu naturel et physique à cause de la formule Himo choisie pour la mise en œuvre, du relief (terrain plat à 3/4, mais à condition de bien restaurer les zones d'emprunt et les carrières) ;
- Faible et limité également sur le milieu humain (3 à 4 maisons seulement à délocaliser) ;

7.2.2 Situation actuelle

Les impacts directs, jugés globalement faibles, ont été gagés sur le strict respect des prescriptions techniques contractuelles imposées aux entrepreneurs. Au cours de la mission faisant l'objet du présent rapport, les consultants se sont limités aux observations du visu. Et il leur a semblé que l'impact direct a été largement limité.

Les impacts indirects sur le plan environnemental sont globalement liés aux développements des activités anthropiques, développements suscités par l'opportunité d'accès aux marchés. C'est ici que les impacts négatifs sur le plan environnemental ont le plus de possibilité de s'exercer. Et c'est également sur cet aspect que la mission d'évaluation a focalisé toute son attention. Ainsi au regard de la visite de terrain, des entretiens avec les autorités et responsables (en particulièrement chargés des questions environnementales), des focus groups avec les usagers et populations riveraines, les constants suivants sont établis :

7.2.2.1 L'augmentation de la pression sur la chasse

La mission s'est déroulée en pleine campagne de chasse, la mesure de suspension des activités de la chasse ayant été levée. Cette interdiction couvre généralement la période allant du 30 juillet au 30 novembre. Pendant cette période, la chasse est officiellement interdite et le commerce du gibier n'est pas toléré.

Mais il est rare que ces mesures soient scrupuleusement respectées. D'abord, l'étendu des domaines à protéger est vaste pour des services d'environnement sous ou pas du tout équipés. Ensuite, il n'y a pas de contrôle régulier sur la détention d'armes dans la zone ni l'identification et donc la distinction entre chasseurs professionnels et braconniers. Les forêts sont ainsi livrées à la merci de ceux qui détiennent les armes.

Au cours de l'année 2007, le bilan présenté sur le plan de l'environnement au niveau du Territoire fait état des ravages sérieux de la faune protégée. Cas signalés d'abattage (source : Bureau de l'environnement du Territoire de Ubundu) :

- Eléphants : 2
- Crocodile : 4
- Léopard : 1
- Antilope (bongo) : 2
- Gorille de montagne : 4

Vis-à-vis de la route, les membres du bureau du Territoire de l'environnement pensent qu'en même temps que celle-ci pourra leur permettre, si du moins ils parviennent à être équipés, de faire correctement leur travail, en même temps, craignent –ils que la route favorise une circulation et détention illégale plus intenses des armes de chasse ; la mise à disposition plus facile des munitions et par-dessus tout la pression qu'exerceront les bouches à nourrir (Ubundu devenant un sol de transit obligatoire pour tous les trafiquants entre le Maniema et la Province Orientale).

Ils suggèrent que leur service (qui manque de tout à ce jour, et jusqu'au personnel) soit équipé et doté en personnel. Que ce dernier soit plus motivé par un traitement particulier. Ils proposent également aux partenaires de l'Environnement d'investir dans les Projets de substitution, notamment en promouvant l'élevage qui pourra permettre de compenser, strictement sur le plan de la nutrition, la réduction des activités de chasse.

7.2.2.2 L'augmentation de la capture de perroquets

La capture de perroquets a particulièrement attiré l'attention de la mission. D'abord, la mission a reçu des échos sur le sujet dans ses entretiens avec les autorités provinciales (Ministres de l'Environnement et responsable de l'ICCN) qui se sont particulièrement montrées très préoccupées sur la question à la suite de la disparition dans la nature d'un trafiquant surpris avec plus de 1 000 têtes de perroquets dans la ville de Kisangani. Il a été certifié que ces perroquets provenaient de Ubundu. C'était le quatrième cas signalé en l'espace de deux mois.

Lors de la visite de terrain, la mission a surpris, dans les environs du PK 90, un autre cas de capture de cette espèce protégée. Toute une camionnette remplie de quelques 200 têtes de perroquets fraîchement capturés de la forêt en amont du domaine de chasse de la Luki. En vérifiant auprès des autorités du Territoire, ce cas était encore un cas de fraude, puisque personne n'en était informé. Alors que les autorités de la Province n'arrivent pas à mettre la main sur ces cas de fraude, les autorités du Territoire pensent que c'est la Province qui entretient pareille situation. Au niveau du Territoire, les autorités fondent leur déclaration sur base de permis de capture qu'elles sont sensées délivrer. Et la dessus, elles sont formelles : aucun permis n'a été livré par elles au courant de l'année 2007.

Les pédaleurs interrogés sur cette question estiment que chaque deux semaines au moins 100 perroquets sont ainsi capturés et trafiqués pour être acheminés loin de la Province.

7.2.2.3 Les carrières ouvertes

Contrairement aux prescrits des cahiers de charge en soubassement du contrat des travaux, les carrières d'emprunt de matériaux pour le rechargement de la route sont creusées sans concertation avec l'autorité territoriale chargée de l'environnement. En effet, la carrière doit être en retrait par rapport à la route. Il y en a même une en pleine cité d'Ubundu au droit d'une ancienne route. Ceci constitue un réel danger pour l'environnement, et les autorités locales s'en plaignent déjà.

7.3 Projection de l'impact à horizon de dix ans

Les lignes précédentes montrent un certain nombre d'indices de reprise économique dans la Province. Cette reprise sera amplifiée, croit-on savoir, une fois les routes en cours de réhabilitation et celles qui le seront très prochainement, deviendront progressivement carrossables. Dans cette perspective, la route Kisangani-Ubundu sera un maillon important de ce réseau. Cette route, du fait qu'elle relie deux biefs navigables du fleuve Congo et permet la desserte de la Province du Maniema, sera un axe de prédilection pour la relance des échanges entre les deux Provinces.

Si on la compare à l'axe de Lubutu qui ouvre également sur le Maniema, l'axe Kisangani Kindu via Ubundu est économiquement plus intéressant, à cause des économies d'échelle que permet le trafic fluvial. Son atout majeur c'est son amont navigable, ses installations portuaires et ferroviaires (qui doivent être réhabilitées) avec lesquelles il compose bien évidemment.

En effet, l'impact réel de cette route dépend étroitement du trafic fluvial sur le fleuve (entre Ubundu et Kindu) ainsi que du trafic ferroviaire Kisangani-Ubundu, en parallèle à la route elle-même, et celui entre Kindu et Lubumbashi. Cette situation de dépendance, loin d'être assimilée à un handicap pour la rentabilité de la route d'Ubundu, en constitue plutôt la force, celle de l'interconnexion parfaite entre différents modes de transport. L'ouverture prochaine de la route Kisangani-Nia Nia-Beni, voie par excellence de transit de véhicules importés de l'Orient, contribuera à augmenter et à rajeunir le parc automobile de Kisangani et de celui qui sera affecté sur l'axe Kisangani-Ubundu.

La nature multimodale, à laquelle est liée la route de Kisangani – Ubundu, est l'avantage qui permet d'estimer une très large utilisation de cette route à l'horizon de 10 ans. Les indices sont déjà perceptibles. On peut en relever les suivants :

- La reprise du trafic fluvial entre Kindu et Ubundu. L'arrivée de la mission a coïncidé avec la reprise de la desserte sur ce bief du MS Lokanda, retapée et rééquipée par la Caritas, sur financement du Pooled Fund/PNUD. Cette reprise, historique puisque depuis plus de 10 ans, a suscité des espoirs réels pour l'ensemble des zones traversées, zones à haute potentialité forestière, agricole et halieutique. Avec la mise sur pied du FONER dont on espère qu'il deviendra opérationnel très rapidement, on est en droit de penser que le balisage ainsi que le dragage seront assurés en permanence sur tous les biefs navigables.
- La reprise du trafic ferroviaire pour approvisionner MS Lokando (et autres baleinières privées) en manufacturés en provenance de Kisangani.

- Les réformes en vue sur la privatisation de la gestion de la SNCC. En effet, selon les informations en la possession de la mission, l'état congolais vient de signer des accords avec une société belge sur la privatisation de la gestion de la SNCC. C'est une mesure très attendue par l'ensemble du personnel de la SNCC qui pense que cela devrait relancer leur entreprise. Ils fondent leur opinion sur la petite expérience vécue avec SIZARAIL vers les années 90.
- La relance du trafic camion, pour expédier très rapidement les passagers ainsi que leurs biens. Il faut bien observer ici la grande complémentarité entre le train et le camion. Le premier est généralement sollicité pour des gros tonnages fournis par les industriels alors que le second répond aux besoins des commerçants et autres opérateurs économiques dont on connaît la taille et le niveau d'activités pour prendre en location les wagons de la SNCC. Ensuite, il y a la question de la grande autonomie qu'offre le transport par route par rapport à la « rigidité » de celui par rail, ceci en termes des horaires (jour et heures de départ et/ou de retour), des stationnements et arrêts, du temps de voyage, etc.

Tout ceci donne à espérer à une très grande utilisation de la route et recommande que le standard soit bien entendu revu à la dimension du niveau de service attendu.

8 Analyse des partenariats, y compris une analyse de la perception des bénéficiaires

Le projet a développé un partenariat avec les services techniques de l'administration, les agences des Nations-Unies, les ONGs internationales et les structures locales.

Les services techniques de l'administration :

Le bon accueil réservé au projet par les autorités politico-administratives provinciales a permis le développement d'un partenariat franc avec leurs services techniques notamment avec la **DVDA** dont l'adjoint technique en charge du territoire d'Ubundu a suivi le projet du début jusqu'à la fin. Il s'est occupé de la formation des CLER le long de l'axe concerné et de l'entretien pendant les travaux. D'autre part les autorités provinciales assistées par leurs services techniques réfléchissent déjà sur les mécanismes à mettre en place pour l'entretien de la route après les travaux. Elles prennent en exemple le système de péage instauré sur la RN 1 Kinshasa-Matadi.

Quant à l'**Office des Routes**, gestionnaire de ladite route, est intervenu sur la route uniquement pour le démontage des anciens ponts BELAY. Toutefois, maintenant que les travaux arrivent à la fin, les responsables provinciaux de cet office se préparent à reprendre la route réhabilitée. Lors de la dernière visite du Ministre provincial de TPI sur le terrain, ils nous ont fait part de leurs préoccupations, du reste, pertinentes pour ce qui concerne la faible portance de certaines sections de la chaussée. Ils ont aussi élaboré un projet d'entretien pour ladite route.

Autres partenaires :

- **Handicap International** pour la sensibilisation sur la protection contre mines et les engins non explosés ;

- **Fondation Femmes Plus** pour la prévention contre le VIH/Sida ;
- Les structures qui ont travaillé sur la route ont bénéficié d'un transfert des connaissances techniques au vu de la qualité des ouvrages réalisés cependant des formations en gestion et en organisation de chantier leur seront très utiles ;
- Les agences des Nations-Unies ou ONGs internationales surtout pour recevoir des informations sur l'état d'avancement des travaux d'ouverture de la route et échanger des informations sur la sécurité (OCHA).

Perceptions de bénéficiaires :

Les structures qui ont travaillé les 30 derniers kilomètres ont rapporté les propos suivants, décrivant l'incrédulité de la population lors du lancement des chantiers « Au début des travaux, les bénéficiaires ne croyaient pas à la réouverture de la route en Himo. Pour eux, la réussite de cette entreprise à la main serait un miracle. Quand le premier véhicule entra à Ubundu l'année passée, ils ont enfin cru aux performances de l'Himo. »

Ils n'ont pas confiance à l'entreprise qui exécute le rechargement entre le PK 97 et le PK 128. Ils sont convaincus que cette entreprise a détérioré l'état de la route réhabilitée initialement en Himo. En réalité, les dégradations observées sur la route sont les conséquences de l'exécution des travaux pendant la saison des pluies. Elles seront évidemment supprimées pendant la saison sèche qui s'étend de fin décembre à mars.

Tous sont convaincus que la praticabilité de cette route va améliorer leurs conditions de vie cependant, pour la prise en charge de l'entretien ultérieur de la route, les uns attendent la mise en place de péage et les autres la poursuite de l'intervention de l'UNOPS.

9 Conclusions

9.1 Les leçons apprises

En guise de leçons apprises, la mission relève ce qui suit :

Sur le plan de la formulation et de la stratégie du Projet :

- le Projet est pertinent. Il désenclave un territoire important, le reliant au chef lieu de Province, il permet (en doublure au chemin de fer) de relier deux biefs navigables du fleuve et ainsi de rétablir des échanges commerciaux entre deux Provinces, l'Orientale et le Maniema.
- L'approche de la mise en œuvre du Projet – recours abondant à la main d'œuvre locale- a été tout à fait opportune. Elle aura permis de créer des centaines d'emplois et de redistribuer des revenus à toutes les couches d'une population locale démunie et asservie par les guerres.
- Il convient de relever cependant la faible sensibilisation qui a caractérisé les activités du Projet. Alors que celle –ci est supposée précéder le Projet, il a été constaté que la

sensibilisation a été faible et menée de façon aléatoire. Ceci a des conséquences préjudiciables sur l'appropriation du Projet. Il a été constaté que jusqu'à ce jour, la population locale continue à attribuer la paternité de la route à l'UNOPS, en lieu et place d'elle-même. De même pour l'entretien, tous les regards sont rivés vers l'UNOPS.

En rapport avec le coût du Projet :

- L'absence d'une politique d'entretien des routes rend la réhabilitation très onéreuse. Le coût kilométrique particulièrement élevé pour cette route est la conséquence de son abandon pendant plusieurs décennies.
- L'évaluation des travaux de réhabilitation d'une route longtemps abandonnée (en zone forestière) n'est pas toujours fiable. Cela affecte d'une manière ou d'une autre le coût des travaux. Le ratio idéal du coût du Projet affecté aux travaux doit représenter au moins 70 %, ce qui n'est pas le cas pour la route d'Ubundu (60%).

En rapport avec le partenariat :

- Au niveau du partenariat de mise en œuvre, la préférence de la DVDA à l'Office des routes, semble avoir péché aux usages en matière de gestion du patrimoine routier de la RDC. En effet, à l'origine, lors de la conception du Projet, l'état d'abandon de la route laissait croire que celle-ci était gérée par la DVDA. D'où des contacts se sont multipliés avec le Développement Rural, le ministère de tutelle de la DVDA, la seule structure qui prône la méthode Himo. Dès que le Projet a été informé que ladite route faisait bien partie du patrimoine de l'Office des Routes, les dispositions ont été prises pour associer désormais ce service à la mise en œuvre des travaux jusqu'à ce jour.
- Plusieurs Projets routiers sont en cours dans la Province, l'absence d'une coordination dans la maîtrise d'œuvre explique la disparité observée sur les coûts kilométriques.

Sur le plan de l'impact :

- La route est nécessaire et suscite des espoirs immenses pour des populations enclavées et cruellement victimes de la guerre. L'insécurité est entrain de reculer pour faire place à la quiétude et au travail de production de biens et services (la cueillette prend nettement le recul au profit de la production). Autrefois coupée de l'assistance humanitaire, cette zone est de nouveau ciblée par plusieurs projets et programmes tant nationaux qu'onusiens.
- Entre le début et la fin des travaux, le trafic vélo a été multiplié par cinq. Les camions ont également repris la desserte. Pour rentabiliser leurs courses, ils dépendent beaucoup plus des arrivées des unités fluviales qui font le relais entre Kindu et Ubundu. La reprise effective de MS Lokando sur le fleuve avec à son bord des opérateurs économiques de Maniema est un signal fort pour l'augmentation sensible du trafic camion.
- Les activités anthropiques suscitées par l'ouverture de la route doivent être encadrées du fait qu'elles s'illustrent toujours dans l'augmentation de la pression sur les ressources naturelles (terre, chasses, forêt).

En rapport avec le caractère multimodal des transports :

- La route, loin d'être un concurrent au chemin de fer, en constitue plutôt un complément. Elle dessert un segment du marché qui ne répond pas à l'échelle d'activités du transport ferroviaire.

9.2 Les meilleures pratiques

- Les sessions de formation sont un préalable au lancement des chantiers pour une zone comme celle-ci, sans expérience en savoir faire Himo. Elles auront permis de doter la zone du Projet d'un vivier d'ouvriers Himo, à mettre à profit dans le cadre de l'entretien de la route réhabilitée et pour les futurs Projets des infrastructures.
- Le Projet a réalisé des ouvrages de très grande facture et qui répondent bien au niveau de service attendu de la route. Ces ouvrages devront par ailleurs assurer une certaine longévité à la route.

9.3 Les recommandations

Compte tenu des leçons apprises, les recommandations suivantes sont formulées :

a) Etudes

Après les travaux de débroussaillage d'une route envahie par la forêt après plusieurs décennies, il est utile d'affiner la ligne rouge avec un lever topographique même sommaire.

b) Entretien :

Pour ne pas subir le sort de la route d'Opala, il est nécessaire de mettre en place, en attendant l'avènement du FONER, un dispositif transitoire de prise en charge de l'entretien. Deux possibilités sont envisagées : le péage ou le financement Projet (dans le cas d'une extension).

Sur base du niveau de service attendu, les fonds générés par le péage, et bien gérés, peuvent assurer l'entretien par cantonnage manuel (50 000 USD/an). Il n'est pas évident qu'ils couvrent les travaux résiduels tels que les traitements de sections de routes à l'endroit des marais et le rehaussement du standard en fonction du trafic attendu. Par ailleurs, le budget d'entretien estimé par la direction Provincial de l'Office de routes (713 000 USD/an) est de loin supérieur à ce que peut mobiliser la route. C'est probablement entre les deux formules que devrait se situer le GENiS (gestion de l'entretien par niveau de service).

En attendant, il est impérieux que le Projet consente à une extension pour assurer la transition.

c) Travaux

Pour les travaux, la mission fait des recommandations suivantes :

- le rechargement mécanisé de la chaussée (raccordement), la construction des digues (éventuellement sur matériaux drainants) et des ouvrages hydrauliques indispensables ;
- l'installation de la signalisation routière pour la prévention contre les accidents ;
- la construction des barrières de pluie ;

b) Projets complémentaires

Globalement, la mission suggère un certain nombre de projets complémentaires qui permettent d'une part de mieux rentabiliser la route et d'autre part de mitiger l'impact négatif. Ces recommandations s'adressent tout naturellement à l'ensemble des bailleurs intéressés par l'action :

- le dragage et le balisage du bief fluvial ;
- un projet pour l'amélioration et la sécurisation des embarcations ;
- des projets de substitution (élevage de volaille, des caprins, des ovins, des suidés et des petits ruminants) pour atténuer la pression de la chasse;
- des projets de foyers améliorés pour ralentir la coupe désordonnée de bois de chauffe ;
- l'intensification de la multiplication des semences améliorées et l'encadrement des cultivateurs pour augmenter le rendement à l'hectare, réduire les surfaces emblavées et ralentir le déboisement pour cultures ;
- l'appui à l'érection en aire protégée de la forêt renfermant les espèces en danger ;
- des projets d'amélioration de l'habitat ;
- l'assistance aux projets de santé (réhabilitation des infrastructures et dépistage de VIH/Sida)